



Til lovforslag nr. L 74

Folketinget 2013-14

Betænkning afgivet af Retsudvalget den 00. februar 2014

2. udkast

til

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

(Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

[af justitsministeren (Morten Bødskov)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 9 ændringsforslag til lovforslaget herunder om deling af lovforslaget. Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 4 og 7, Venstres medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2, 3 og 8, Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1 og 9 og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag 5 og 6.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 14. november 2013 og var til 1. behandling den 28. november 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Retsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og justitsministeren sendte den 3. december 2013 dette udkast til udvalget, jf. REU alm. del - bilag 61. Den 15. november 2013 sendte justitsministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 31 spørgsmål til justitsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger [og politiske bemærkninger]

<>

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af <>:

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v.)« omfattende § 1, nr. 1, 2, 4-6, og § 2.

B. »Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)« omfattende § 1, nr. 3, og § 2.

[Forslag om deling af lovforslaget]

b

Ændringsforslag til det under A nævnte lovforslag

Af et *mindretal* (V), tiltrådt af <>:

Til § 1

2) I det under *nr. 2* foreslåede § 118, *stk. 5*, indsættes efter »på eller ved vejen«: », og hvis hastighedsoverskridelsen er sket på et tidspunkt, hvor der aktuelt foregår et sådant arbejde på stedet«.

[Ændring af betingelserne for, hvornår der skal udmåles skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.]

3) *Nr. 4* affattes således:

»4. I § 125, *stk. 1*, *nr. 3*, indsættes efter »eller derover,«: »eller føreren, hvor hastighedsgrænsen ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt fastsat i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, og hvor der aktuelt foregår et sådant arbejde på stedet, har overskredet de tilladte hastigheder med mere end 40 pct.,«.

[Ændring af betingelserne for, hvornår der skal udmåles skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af <>:

Til § 2

4) *Stk. 1* affattes således:

»*Stk. 1*. Loven træder i kraft den 1. april 2014, jf. dog *stk. 2*.«

[Ændring af ikrafttrædelsestidspunktet]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte lovforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (KF), tiltrådt af <>:

5) I den under *nr. 3* foreslåede § 118 *c* affattes *stk. 2* således:

»*Stk. 2*. Hvis ejeren (brugeren) af køretøjet over for politiet udpeger en anden som den, der kan have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet ikke ansvar efter *stk. 1*.«

[Ændring af betingelserne for, hvornår ejeren (brugeren) kan undgå at blive pålagt strafansvar på objektivet grundlag efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 *c*, *stk. 1*]

6) I den under *nr. 3* foreslåede § 118 *c* udgår *stk. 3* og 4.

Stk. 5-8 bliver herefter *stk. 3-6*.

[Ændring af betingelserne for, hvornår ejeren (brugeren) kan undgå at blive pålagt strafansvar på objektivet grundlag efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 *c*, *stk. 1*]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af <>:

7) I den under *nr. 3* foreslåede § 118 *c* indsættes efter *stk. 7* som nyt stykke:

»*Stk. 8*. Straffelovens § 50, *stk. 3*, finder ikke anvendelse for bøder pålagt efter *stk. 1*.«

Stk. 8 bliver herefter *stk. 9*.

[Præcisering af den civilretlige karakter af forholdet mellem ejeren (brugeren) og føreren]

Af et *mindretal* (V), tiltrådt af <>:

8) Efter *nr. 3*, indsættes som nyt nummer:

»01. Efter § 143 indsættes:

»§ 144. Justitsministeren fremsætter forslag om revision af § 118, *stk. 5*, § 118 *c* og § 125, *stk. 1*, *nr. 3*, i 2016.«

[Revisionsklausul]

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af <>:

Til § 2

9) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Justitsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.«

[Konsekvensændring som følge af deling af lovforslaget]

B e m æ r k n i n g e r

Til *nr. 1*

Dansk Folkeparti ønsker at dele lovforslaget i de to nævnte lovforslag, idet DF finder, at de retssikkerhedsmæssige problemer i forhold til regeringens forslag om indførelse af betinget objektivet for ejer (bruger) af et motorkøretøj

for visse hastighedsovertrædelser gør, at DF ikke kan støtte denne del af regeringens lovforslag. Derimod bakker DF op om de foreslåede skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. På denne baggrund finder DF, at det vil være hensigtsmæssigt med den foreslåede opdeling af lovforslaget.

Til *nr. 2* og 3

Med ændringsforslaget foreslås det, at det er en forudsætning for at udmåle de foreslåede skærpede sanktioner (bøde og betinget frakendelse) for hastighedsovertrædelser begået ved vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, hvor det er tydeligt, at den generelle hastighedsgrænse, som er fastsat i færdselsloven, ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt nedsat i forbindelse med det pågældende arbejde, at der aktuelt foregår vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på det tidspunkt, hvor hastighedsovertrædelser konstateres.

2. Justitsministeriet kan ikke støtte ændringsforslaget.

Som anført under pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger og i besvarelsen af spørgsmål nr. 23 vedrørende

lovforslaget adskiller vejstrækninger med vejarbejde mv. sig fra andre særligt risikofyldte vejstrækninger som skoleveje og lignende ved, at det særlige risikomoment – vejarbejdet eller lignende med arbejdere tæt på kørebanen – er midlertidigt, således at det er vanskeligt at lave andre hastighedsreducerende tiltag som vejbump, indsnævring af kørebaner mv. for at højne sikkerheden.

Hastighedsgrænser ved vejarbejde mv. fastsættes ikke alene ud fra hensynet til sikkerheden for arbejdere på stedet, men også ud fra hensynet til færdselsforholdene på stedet i øvrigt, herunder at der kan være sket indsnævring af kørebaner, eller at der kan være indført skarpere kurver på strækningen, end hvis arbejdet ikke pågik. Derfor er det efter Justitsministeriets opfattelse ikke alene er afgørende for, om der på en vejstrækning, hvor der foretages vejarbejde mv., skal gælde en reduceret hastighedsgrænse, at der på stedet aktuelt foregår arbejde på det tidspunkt, hvor en overskridelse af hastighedsgrænsen finder sted. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 118, stk. 5).

Som anført under pkt. 2 i den kommenterede høringsoversigt kan det endvidere give anledning til bevismæssige udfordringer, hvis en sanktion skulle være knyttet op på, om der aktuelt arbejdes på eller ved vejen. Politiet ville i givet fald skulle dokumentere, at der rent faktisk var aktivitet på arbejdspladsen på tidspunktet for hastighedsovertrædelsen, og det ville kunne være forbundet med vanskeligheder. De ressourcer, som politiet i givet fald skulle bruge på at sikre sådan dokumentation, ville alt andet lige kunne have en negativ betydning for politiets samlede kontroltryk på hastighedsovertrædelserne. Det bemærkes i den forbindelse, at det f.eks. ville kunne forekomme, at der konkret foregår arbejde umiddelbart tæt på kørebanen, uden at dette nødvendigvis er synligt for bilister, der passerer stedet.

Transportministeriet har i øvrigt oplyst, at reglerne om brug af afmærkning ved vejarbejder i efteråret er præciseret, således at det er gjort klart, at arbejdsområdet skal indskrænkes ved arbejdstids ophør, hvor det er muligt, og at afmærkningen skal reduceres tilsvarende. Desuden skal afmærkningen løbende ændres i takt med vejarbejdets fremdrift.

Til nr. 4

Efter lovforslagets § 2, stk. 1, træder loven i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2. Det følger af lovforslagets § 2, stk. 2, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c).

Det foreslås med ændringsforslaget, at lovforslagets § 2, stk. 1, om lovens ikrafttræden nyaffattes. Nyaffattelsen indebærer nærmere, at loven – bortset fra § 1, nr. 3 – ikke træder i kraft den 1. marts 2014, men den 1. april 2014. Baggrunden herfor er, at lovforslaget ikke forventes færdigbehandlet inden den 1. marts 2014. Der foreslås ikke med ændringsforslaget nogen ændring af lovforslagets § 2, stk. 2, hvorved justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c).

De foreslåede bestemmelser, der omfattes af lovforslagets § 2, stk. 1, angår dels indførelsen af skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v., idet bøden for hastighedsovertrædelser på steder, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er fastsat i forbindelse med vejarbejde mv., fordobles, og førerretten i sådanne tilfælde skal frakendes betinget, når hastighedsgrænsen overskrides med mere end 40 pct. (60 pct. i dag), dels nogle konsekvensændringer som følge heraf.

Til nr. 5 og 6

Med ændringsforslaget foreslås det, at ejeren (brugeren) af et køretøj ikke kan pålægges strafansvar efter den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 1, hvis den pågældende over for politiet udpeger en anden som den, der kan have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Det vil herefter være op til politiet og anklagemyndigheden at fastlægge, om der kan føres bevis for, at den udpegede fører kan straffes for forseelsen efter de almindelige regler herom i færdselslovens § 118, stk. 1-3.

2. Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 1, jf. §§ 42-43, kan alene føreren af et motorkøretøj straffes for en hastighedsovertrædelse. Det påhviler i den forbindelse politi og anklagemyndighed at føre bevis for, at en bestemt person kan straffes for forseelsen.

I modsætning hertil indebærer den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, at ejeren (brugeren) af et køretøj vil blive pålagt bødeansvar for hastighedsovertrædelser konstateret ved hastighedskontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (automatisk trafikkontrol), selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Det er dog en betingelse, at forseelsen ikke kan medføre frakendelse af førerretten, kørselsforbud eller klip i kørekortet.

Efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 2, pålægges ejeren (brugeren) dog ikke ansvaret efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, hvis en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende forseelsen, over for politiet har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Der foreslås således herved etableret en klar og let adgang for ejeren (brugeren) til at undgå strafansvaret efter den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 1.

Justitsministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet, om ejeren (brugeren) til politiet blot skal oplyse, hvem ejeren (brugeren) formoder føreren på gerningstidspunktet var, med henblik på at politiet herefter skal undersøge dette nærmere, og således at ejeren (brugeren) ikke straffes, hvis den pågældende formodede fører kan sigtes for forseelsen, jf. punkt 4.3.3.6. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

En sådan udformning af ordningen vil imidlertid samlet set ikke indebære en nævneværdig lettelse af administrationen af ATK-området. Det skyldes bl.a., at en sådan ordning vil indebære, at der vil være behov for at iværksætte yderligere efterforskning i et stort antal sager. Desuden må det antages, at ejerens (brugers) indsigelser i mange tilfælde ik-

ke vil føre til, at en anden straffes som fører, hvorved sagen mod føreren er efterforsket forgæves, og sagen mod ejeren (brugeren) skal genoptages med yderligere sagsbehandling til følge.

3. Justitsministeriet finder på den anførte baggrund ikke grundlag for at fremsætte et ændringsforslag med det i spørgsmålet omhandlede indhold.

Til nr. 7

Det foreslås, at straffelovens § 50, stk. 3 – hvorefter den bødefældte ikke kan kræve bøden betalt eller erstattet af andre – ikke finder anvendelse for bøder pålagt efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, om (betinget) objektivt bødeansvar.

Herved tydeliggøres det i selve lovteksten, at hvis en ejer (bruger) på objektivt grundlag pålægges en bøde, vil forholdet mellem ejeren (brugeren) og – hvis en anden førte bilen – den, der førte bilen, være af civilretlig karakter. Det vil således f.eks. i kontrakten mellem et biludlejningsfirma eller en delebilorganisation og lejeren kunne aftales, at lejeren til firmaet eller organisationen skal betale en bøde pålagt firmaet eller organisationen på objektivt grundlag for en forseelse, som er begået, mens køretøjet var i lejerens besiddelse, således som det er forudsat i pkt. 4.3.4.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

2. Det bemærkes i forlængelse heraf følgende om civilretlig inddrivelse af bøden:

Det må antages, at civilretlig inddrivelse hos føreren af en bøde pålagt ejeren (brugeren) på objektivt grundlag efter den foreslåede § 118 c, stk. 1, normalt vil kunne ske efter reglerne om betalingspåkrav i retsplejelovens kapitel 44 a (§§ 477 a – 477 g). Under en sådan civilretlig sag vil ATK-billedet som udgangspunkt kunne udgøre bevis for ejerens (brugers) krav.

Reglerne om betalingspåkrav kan efter retsplejelovens § 477 a anvendes ved inddrivelse af forfaldne pengekrav, der ikke overstiger 100.000 kr. eksklusive renter og omkostninger, hvis man som fordringshaver har en klar forventning om, at skyldneren ikke har indsigelser mod kravet eller vil gøre modkrav gældende.

En civilretlig tvist om en bøde, der pålægges en ejer (bruger) af et motorkøretøj i medfør af den foreslåede § 118 c, stk. 1 – og som f.eks. på baggrund af skyldnerens (førers) indsigelser mod kravet ikke kan inddrives efter reglerne om betalingspåkrav, jf. ovenfor – vil som udgangspunkt i stedet kunne behandles efter reglerne om behandling af sager om mindre krav i retsplejelovens kapitel 39 (§§ 400 – 410). Disse regler finder anvendelse på bl.a. byretssager om krav, som har en økonomisk værdi af højst 50.000 kr., jf. retsplejelovens § 400, stk. 1, nr. 1.

Der gælder for disse sager særligt lempelige krav til stævning og svarskrift, som kan udformes ved hjælp af en blanket, der er tilgængelig på Domstolsstyrelsens hjemmeside.

Retten har en vejledningspligt i forhold til udfyldelse af sådanne blanketter. Bevisførelse kræver rettens tilladelse, som alene gives, når det må anses for sandsynligt, at bevisførelsen er af betydning for sagen, jf. retsplejelovens § 403.

Det følger endvidere af retsplejelovens § 406, at retten forestår sagens forberedelse, hvilket i udgangspunktet sker på skriftligt grundlag. Parterne vil således som udgangspunkt ikke have behov for advokatbistand under sagens forberedelse. Vælger en part alligevel at anvende advokat under forberedelsen af sagen, og er der tale om små sager med en

økonomisk værdi af højst 10.000 kr., er der fastsat begrænsninger i det beløb, som den tabende part kan komme til at betale til den vindende parts udgifter til advokat, jf. retsplejelovens § 408, stk. 2.

3. Om forholdet til straffelovens § 50 bemærkes følgende:

De hensyn, der ligger bag straffelovens § 50, stk. 3, gør sig efter Justitsministeriets opfattelse ikke gældende i forhold til de sager om hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c. Denne bestemmelse indebærer, at bødeansvaret i disse sager pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet på objektivt grundlag, medmindre en anden erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet eller ved brugstyper m.v. var i uberettiget besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

På andre områder vil det derimod afhænge af en række omstændigheder, om der gøres ansvar gældende mod såvel en juridisk person som en fysisk person, der har begået en overtrædelse inden for den juridiske persons virksomhed, eller om der kun pålægges enten den juridiske person eller den fysiske person strafansvar. På andre områder beror valget af ansvarssubjekt således på anklagemyndighedens – og i sidste ende domstolens – vurdering af den konkrete sags nærmere omstændigheder. Den foreslåede § 118 c er derimod udtryk for en særlig lovreguleret ordning, hvor valget af ansvarssubjekt beror på de særlige lovbestemte betingelser for det foreslåede betingede objektive ansvar for ejeren (brugeren), og ansvaret kan kun pålægges enten ejeren (brugeren) eller føreren. Ejeren (brugeren) kan desuden kun pålægges ansvar, i det omfang føreren ville kunne være pålagt ansvar. Det vil på denne baggrund ikke være i strid med formålet med det foreslåede betingede ansvar for ejeren (brugeren),

at ansvaret civilretligt kan påhvile føreren, og det er som nævnt også forudsat i lovforslaget, at der kan indgås aftale herom.

Endvidere er bøderne i disse sager af forholdsvis begrænset størrelse og fastsættes på grundlag af standardiserede bødetakster, som er uafhængige af, om bøden pålægges en juridisk person eller en fysisk person. På andre områder kan bøder, som pålægges en juridisk person, derimod fastsættes i lyset af den juridiske persons økonomiske forhold og kan efter omstændighederne udgøre betydelige beløb.

Den foreslåede undtagelse til straffelovens § 50, stk. 3, vil heller ikke føre til, at bøder, der pålægges for en hastighedsovertrædelse, som en lønmodtager har begået i tjenesten, i videre omfang end i dag vil skulle betales af lønmodtageren. I dag er det således i praksis altid lønmodtageren, som søges pålagt bøden for en hastighedsforseelse begået i arbejdstiden.

Ændringsforslaget ændrer ikke på, at straffelovens § 50, stk. 3, fortsat vil finde anvendelse i forhold til den, der på-

lægges et bødeansvar efter at have afgivet en erkendelse til politiet efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 2. Den fører, der således påtager sig ansvaret, vil ikke kunne indgå en aftale med henblik på efterfølgende at kræve bøden betalt eller erstattet af en anden.

Til nr. 8

Med ændringsforslaget foreslås det, at justitsministeren pålægges i 2016 at fremsætte forslag om revision af de bestemmelser i lovforslaget, hvorved der foreslås gennemført

andet end blot konsekvensændringer. Det drejer sig nærmere bestemt om forslaget til færdselslovens § 118, stk. 5, og § 125, stk. 1, nr. 3, om skærpede sanktioner ved vejarbejde mv., og forslag til færdselslovens § 118 c om indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser.

Til nr. 9

Ændringsforslaget er en konsekvens af delingen af lovforslaget.

Trine Bramsen (S) Poul Andersen (S) Astrid Krag (S) Mette Reissmann (S) Jeppe Bruus (S) Rasmus Prehn (S)

Jeppe Mikkelsen (RV) Zenia Stampe (RV) Camilla Hersom (RV) Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) fmd.

Pernille Vigsø Bagge (SF) Pernille Skipper (EL) Johanne Schmidt-Nielsen (EL) Henning Hyllested (EL)

Doris Jakobsen (SIU) Kim Andersen (V) Preben Bang Henriksen (V) Inger Støjberg (V) Fatma Øktem (V)

Jan E. Jørgensen (V) Karsten Lauritzen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF)

Dennis Flydtkjær (DF) Pia Adelsteen (DF) Kim Christiansen (DF) Simon Emil Ammitzbøll (LA) Tom Behnke (KF) nfm.

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

Oversigt over bilag vedrørende L 74

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra justitsministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Ændringsforslag fra justitsministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 74

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om ministeren vil sikre, at de foreslåede regler om betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren) evalueres, når de har været i kraft et passende stykke tid, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvordan en bilist, der idømmes fartbøde på baggrund af en ATK-måling skal kunne løfte bevisbyrden for, at den pågældende fartmåling ikke er udført korrekt, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvad der sker, hvis en person er bortrejst på ferie eller forretningsrejse, og først kommer hjem efter 30-dages fristen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om bemærkningerne til lovforslaget, side 15, skal forstås således, at der fremover ikke sendes foto med ud efter at bilen er fotograferet i automatisk hastighedskontrol, medmindre bilens ejer beder om det, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om ministeren er opmærksom på det såkaldte 30 pct. tillæg i færdselslovens § 118, stk. 4, der med lovforslaget bevirker, at en lastbil, der kører 70 km/t, hvor der ved vejarbejde er skiltet ned til 50 km/t på vej, som ikke er motorvej, får en bøde, der er 2.000,- kr. højere i forhold til, hvis den samme forseelse sker på motorvej, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvordan forslaget om betinget objektivt ejeransvar gavner færdselssikkerheden, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvordan lovforslaget kan virke præventivt, når det netop ikke er den ansvarlige for forseelsen, der straffes, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om ministeren mener, at den forringede retssikkerhed for borgerne er proportionalt med den effekt, der opnås i øgede bødeindtægter, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om en redegørelse for objektivt ansvar i danske strafferet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om, hvor der i dansk ret er objektivt ansvar uden at den ansvarlige har en økonomisk interesse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om, hvor mange lande ministeren har indhentet oplysninger fra om objektivt ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 12 Spm. om ministeren kan bekræfte, at der ikke er objektivt ansvar for hastighedsforseelser i Holland, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om ministeren ikke forventer, at lovforslaget vil medføre, at mange flere vil nægte at betale og gå i retten, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvori gevinsten ligger for politiet, hvis mange flere borgere kræver sagen i retten med den følge, at politiet skal møde mere i retten, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om ministeren vil garantere, at en sigtet borger kan få udleveret politiets materiale med foto m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om ministeren er enig i, at spørgsmålet om objektivt ansvar for juridiske personer overhovedet ikke kan sammenlignes med private bilejeres objektive ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om ministeren kan bekræfte, at lovforslagets bestemmelser om betinget objektivt ejeransvar ved hastighedsovertrædelser, er det eneste sted i dansk lovgivning, hvor betinget objektivt ejeransvar gøres gældende for en privat person, der idømmes en strafferetlig sanktion, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvad det er, der er så særligt for hastighedsforseelser, der gør, at ministeren mener at kunne fravige det helt grundlæggende strafferetlige princip om tilregnelser, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om ministeren er enig i, at lovforslaget vælter politiets efterforskning over på den private borger, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om lovforslaget skal forstås på den måde, at en juridisk ejer, der er arbejdsgiver, kan frigøre sig for ansvaret ved at lade en ansat registrere som fast bruger, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om, i hvilket omfang ministeren anerkender, at lovforslaget skaber interne konflikter mellem arbejdsgiver og chauffør, da det i langt de fleste tilfælde gælder, at det ikke er ejeren af taxaen, der er fører, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om ministeren kan bekræfte, at f.eks. autoværksteder vil skulle stå for ansvaret og betaling for hastighedsovertrædelser, som vedkommende de låner en bil ud til, har begået, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om ministeren har overvejet, at de skærpende sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde, kun skal gælde, når der reelt er arbejdere til stede, der kan komme til skade, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om, hvad de forventede merindtægter er som følge af lovforslaget, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om de forventede bødeindtægter for 2014 og 2015, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 26 Spm. om ministeren mener, at de nye forhøjede bøder for hastigheds-
overtrædelser ved vejarbejde er proportionelle med retspraksis for bø-
derne for f.eks. vanvidskørsel og uagtsomt manddrab i trafikken, til
justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvad retspraksis er ift. bødestørrelser for vanvidskørsel og
uagtsomt manddrab i trafikken, til justitsministeren, og ministerens
svar herpå
- 28 Spm. om det forventes, at de nye fotovogne der påregnes indkøbt i
2014, tager bedre billeder, således at færre billeder må kasseres, da det
ikke er muligt klart at se føreren af bilen, til justitsministeren, og mini-
sterens svar herpå
- 29 Spm. om oversendelse af en statistik over antal uheld i forbindelse
med vejarbejde, hvor en vejarbejder er kommet til skade de sidste 10
år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om fremsendelse af dokumentation for, at det er et stigende pro-
blem med hastighedsovertrædelser ved vejarbejde, til justitsministe-
ren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om en redegørelse for kravene til skiltning, når en hastigheds-
grænse er midlertidigt nedsat som følge af vejarbejde, til justitsmini-
steren, og ministerens svar herpå