



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 15. januar 2014
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Christina Hjeresen
Sagsnr.: 2013-0037-0061
Dok.: 1006201

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 18 vedrørende 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) (L 74), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 13. december 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Lauritzen (V).

Karen Hækkerup

/

Christian Hesthaven

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 18 vedrørende 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) (L 74) fra Folketingets Retsudvalg:

”Hvad er det, der er så særligt for hastighedsforseelser, der gør, at ministeren mener at kunne fravige det helt grundlæggende strafferetlige princip om tilregnelser.”

Svar:

Overtrædelser af hastighedsgrænserne konstateret ved ATK er – modsat forseelser konstateret ved andre hastighedskontroller – kendetegnet ved, at køretøjet ikke straks bringes til standsning, hvorefter forseelsen umiddelbart foreholdes føreren, jf. pkt. 4.3.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Regeringen besluttede i august 2012 at firedoble antallet af ATK-biler. I tilknytning hertil er der behov for at sikre, at ATK fortsat af befolkningen opfattes som et effektivt redskab i indsatsen mod hastighedsovertrædelser. Hvis det bliver den almindelige oplevelse, at en konstateret hastighedsovertrædelse ikke strafforfølges, eller at sagerne ikke ekspederes med den fornødne hurtighed, kan dette have en negativ indvirkning på færdselssikkerheden. Det har således stor betydning for færdselssikkerheden, at det sikres, at det nuværende ”kontroltryk” bevares, også efter at der i den kommende tid sker en markant udvidelse af antallet af ATK-vogne.

Det er således vigtigt, at trafikanter generelt oplever, at hastighedsovertrædelser sanktioneres konsekvent og hurtigt uanset overtrædelsens størrelse, uanset hvordan forseelsen er konstateret. Dette gælder også for trafikanterne i de ca. 85 pct. af ATK-sagerne, der vedrører kørsler med hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. Dertil kommer, at ca. 11-12 pct. af samtlige ATK-billeder i 2011 og 2012 ikke kunne anvendes på grund af billedets kvalitet (f.eks. fordi førerens ansigt ikke var tydeligt), uanset at nummerpladen var læsbar. Trafikanter i denne kategori har hidtil ikke oplevet, at deres hastighedsovertrædelse er blevet sanktioneret.

Endvidere har Færdselssikkerhedskommissionen i sin nationale handlingsplan, 2013-2020, ”Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar”, anbefalet et (rent) objektivi ejeransvar for hastighedsovertrædelser under græn-

serne for, hvornår en hastighedsovertrædelse medfører klip i kørekortet, jf. herved også pkt. 4.3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med afsæt i netop denne anbefaling og i lyset af erfaringer fra udlandet har Justitsministeriet overvejet, hvordan der kan ske en effektivisering af sagsbehandlingen i ATK-sager bl.a. ved at indføre et ændret ansvarsgrundlag i form af et objektivt (bøde-) ansvar for ejeren (brugeren) i disse sager, uden at der derved gives køb på retssikkerheden.

Effektivisering af sagsbehandlingen vil særligt kunne opnås, hvis sagsgangene i ATK-systemet forenkles ved, at ansvaret i førnævnte ca. 85 pct. af sagerne som udgangspunkt pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet, uden at politiet skal bruge ressourcer på at finde frem til, hvem der konkret var fører på gerningstidspunktet.

Det bemærkes herved, at ejeren (brugeren) erfaringsmæssigt udpeges som den, der førte køretøjet, i omkring 55 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelser konstateret med ATK, mens Rigspolitiet skønner, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren (brugeren), jf. pkt. 4.1.3.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som anført under pkt. 4.3.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger pålægges strafansvar for forseelser konstateret med ATK i praksis i dag endvidere på et – i forhold til de fleste andre områder inden for strafferetsplejen – objektiviseret grundlag i et meget stort antal sager på baggrund af politiets entydige målinger. I praksis fører indsigelser desuden kun i ganske få tilfælde til, at politiets målinger ikke kan danne grundlag for, at der kan pålægges strafansvar.

En ordning med betinget objektivt ansvar sikrer herudover, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvaret, hvis den faktiske fører påtager sig ansvaret. Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges blot byrden med at udpege den, der var fører på gerningstidspunktet. Den foreslåede ordning med betinget objektivt ansvar kan således efter Justitsministeriets opfattelse i et vist omfang betragtes som en form for skærpelse af det afledte bødeansvar, der følger af oplysningspligt i færdselslovens § 65, hvorefter ejeren (brugeren) – ligesom ved et betinget objektivt ansvar – pålægges byrden for at udpege vedkommende fører.