

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10

1216 København K

jm@jm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 24. oktober 2013
SAGSNR.: 2013 - 3187
ID NR.: 259121

Høring - ændring af færdselsloven (hastighedsovertrædelser vejarbejde og objektivt ansvar for ejer)

Ved e-mail af 07-10-2013 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Forslaget indeholder for det første forslag til en skærpelse af bøden ved hastighedsoverskridelser, der sker i forbindelse med vejarbejde o.l., hvor hastighedsgrænsen ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt nedsat. Bøden foreslås i disse tilfælde fordoblet i forhold til den gældende bødetakst, ligesom der foreslås en betinget frakendelse af førerretten allerede ved en 40% hastighedsoverskridelse i disse situationer (mod normalt 60%).

Herudover foreslås indført betinget objektivt ansvar for ejer eller registreret bruger af et motorkøretøj, som i en automatisk trafikkontrol (ATK) er blevet målt med en hastighedsoverskridelse på op til 30%, der alene sanktioneres med en bøde. Dette vil således også gælde den foreslåede skærpede bøde (som i det nævnte interval foreslås fordoblet til 3.000 kr.).

Det foreslås, at ejeren/brugeren skal pålægges at betale bøden, medmindre en anden person inden 30 dage erkender at have ført bilen.

Formålet med forslaget er at effektivisere sagsbehandlingen i de pågældende sager og sikre, at de ekspederes med den fornødne hurtighed, således at overtrædelser af hastighedsgrænserne sanktioneres konsekvent og hurtigt.

Advokatrådet kan ikke anbefale den del af forslaget, som vil indføre et betinget objektivt ansvar for den ejer/bruger, som ikke bevisligt har ført køretøjet.

Det fremgår af bemærkningerne (s. 17 sidste afsnit), at man i 45% af tilfældene har kunnet konstatere på det optagne foto, at det ikke er ejeren, der fører bilen. Det fremgår også, at der i 2011 og 2012 var 11-12% af de optagne fotos, der var uanvendelige, idet man ikke kunne se føreren men alene nummerpladen.

Det fremsatte forslag indebærer således, at man fremover vil kunne forvente, at bøden for over halvdelen af hastighedsoverskridelserne vil blive pålagt en person, som ikke er skyldig.

Advokatrådet finder en sådan retstilstand yderst betænkelig, ligesom det findes betænkeligt at overlade til ejeren/brugeren at få en anden person til at erkende forseelsen for selv at slippe for bødeansvaret.

Forslagets gennemførelse indebærer, at efterforskningen af, hvem der har/kan have ført bilen, bliver overladt til ejeren. Politiet kan derfor fremover anse det for ligegyldigt, om de fotos, der optages, er tilstrækkeligt klare til, at føreren kan identificeres. Med den foreslåede ordning vil fotoet dog kunne være ejerens eneste mulighed for at kunne pege på en bestemt anden person. En visning af en medpassager, som i dag sløres på de optagne fotos, kan også for ejeren være et væsentligt bidrag til sagens opklaring. I de 11-12% af tilfældene, hvor de optagne fotos er ubrugelige til identifikation, kan ejeren dog være helt prisgivet.

Den bødetakst, der gælder for tilsidesættelse af oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1 må anses for et tilstrækkeligt incitament til i videst muligt omfang at finde frem til føreren. I disse tilfælde kan man ikke klandre ejeren, hvis fotoet er uanvendeligt, hvilket forekommer rimeligt. Med den foreslåede ordning lader man imidlertid ejeren bære ansvaret for, at politiets fotoudstyr fungerer efter hensigten. Advokatrådet er ikke enig med Justitsministeriet i, at den foreslåede ordning umiddelbart kan betragtes som en skærpelse af oplysningspligten efter § 65. Den helt væsentlige forskel til det foreslåede er, at en bøde for overtrædelse af oplysningspligten efter § 65 netop ikke er en bøde for en anden persons forseelse, men alene for egen undladelse.

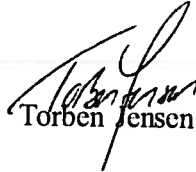
Det anføres i bemærkningerne (s. 39, næstsidste afsnit), at også den ejer, der søges straffet på objektivet grundlag, vil kunne gøre indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed, i sidste instans ved indenretlig prøvelse. Dette er selvsagt ingen trøst for den ejer, der (måske bevisligt) ikke har ført køretøjet og derfor ikke kan bestride den målte hastighed.

I de tilfælde, hvor det er åbenbart, hvem der fører bilen (og som er hverken ejer eller bruger), forekommer det direkte demoraliserende og unødigt konfliktskabende, at ejeren skal betales bøden, blot fordi føreren nægter sig skyldig eller holder sig skjult.

Forslaget indebærer reelt, at man vil omdanne bøderne til en afgift på hastighedsforseelser (på linje med parkeringsafgifter), som ønskes pålagt ejeren uanset skyld. En afgifts størrelse bør dog ikke afhænge af (graden af) en andens

skyld, hvorved bemærkes, at afgiften alt efter omstændighederne vil være enten 1.500 kr. eller 3.000 kr. Også af denne grund må en bøde for tilsidesættelse af oplysningspligten være tilstrækkeligt og rimeligt.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Jmt. modt.

SKM 2013-800-0048

04 NOV. 2013

Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

ATAX

Arbejdsglverforening for taxibranchen
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00

Fax 38 71 83 00

Vanløse 31. oktober 2013

J.nr. 2013-110

Forslag til ændring af færdselsloven – Deres J.nr. 2013-800-0048, dok: 855211

- Indførelse af betinget objektivt strafansvar for ejer (bruger)

Vi har haft lejlighed til at se og vurdere Færdselskontorets udkast til "Forslag til Lov om ændring af færdselsloven", og har i den forbindelse følgende kommentarer.

Der foreslås indsat en ny bestemmelse, § 118c i færdselsloven, hvorefter ejeren (brugeren) af et motorkøretøj pålægges betinget objektivt strafansvar ved hastighedsoverskridelser på højst 30 % konstateret ved Automatisk Trafikkontrol.

Forslaget udgør et radikalt brud på grundlæggende principper omkring strafansvar i en retsstat, idet forslaget indebærer, at en person gøres, om end betinget, objektivt strafsubjekt på baggrund af tredjemands lovovertrædelse, medmindre tredjemand erkender og fastholder sin erkendelse af den begåede lovovertrædelse.

Det er vores principielle udgangspunkt, at et sådan objektivt strafansvar for tredjemands lovovertrædelser ikke hører hjemme i en retsstat.

Vi har stor forståelse for behovet for, at man fra politiets side kan have behov for at kunne identificere færdselssyndere, også i forbindelse med Automatisk Trafikkontrol.

Det er imidlertid vores opfattelse, at såfremt man ønsker at give ejeren (brugeren) af et motorkøretøj et strafansvar i forbindelse med tredjemands færdselslovsovertrædelse, så må der statueres et selvstændigt strafansvar for ejer (bruger). Det kunne eventuelt være at give ejer (bruger) en pligt til at oplyse, hvem der førte, eller havde råderet over, køretøjet på det pågældende tidspunkt.

En nægtelse af at afgive de ønskede oplysninger kunne så gøres strafbar. Oplysningspligten kunne herefter videreføres til den person, der af ejer (bruger) er blevet oplyst som den der førte, eller havde råderet, over køretøjet på tidspunktet for lovovertrædelsen.

I taxibranchen er det i meget stort omfang tilfældet, at køretøjet føres af andre end ejeren. Selv om der er en lang række vognmænd, der af og til selv kører deres taxi, køres langt de fleste kilometer af ansatte chauffører.

Såfremt man valgte at indføre den foreslåede bestemmelse, § 118 c, ville vi meget hurtigt risikere få en uendelig række af sager, hvor vognmanden kunne gøres objektivt strafansvarlig for færdselslovsovertrædelser begået af en ansat chauffør. Ja- man ville faktisk kunne opnå en situation, hvor en chauffør, der er sur på sin arbejdsgiver ville kunne påføre vedkommende én ja faktisk flere bøder.

Den påtænkte bestemmelse ville skabe en lang række ansættelsesretlige følgevirkninger og deraf følgende retssager. Der kan eksempelvis nævnes

- arbejdsgivers mulighed for at modregne i chaufførens løn, såfremt denne ikke erkender at have kørt for stærkt, selv om vedkommende har vagt på bilen i det pågældende tidspunkt
- arbejdsgivers mulighed for at opsiges en chauffør, der har påført arbejdsgiveren en bøde som følge af et objektivt strafansvar
- en opsagt chauffør ville kunne påføre sin arbejdsgiver utallige bøder i opsigelsesperioden, som først ville dukke op, når vedkommende var fratrædt.


Vi skal for en god ordens skyld gøre det helt klart, at vi fra ATAX' side har stor sympati for, at vores veje skal være sikre at køre på for alle trafikanter, og at overtrædelser af gældende regler skal sanktioneres.

Vi anser det imidlertid for helt indlysende, at den der kan og skal straffes for en lovovertrædelse, der den person, der har begået den pågældende lovovertrædelse.

Vi finder ikke, at formålet, "at effektivisere sagsbehandlingen i de omhandlede sager og sikre, at de ekspederes med den fornødne hurtighed" på nogen måde kan retfærdiggøre, at man påtænker at tilsidesætte grundlæggende retssikkerhedsmæssige principper.

Vi må på det bestemteste protestere mod gennemførelsen af en sådan lovgivning.

Med venlig hilsen


Jens Vegge Bjørnk
Direktør
jvb@dta-taxi.dk

Camping Branchen



Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Att.: Christian Hesthaven

15. oktober 2013

Deres sagsnr. 2013-800-0048

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven – vejarbejde og ejeransvar

Justitsministeriet har den 7. oktober 2013 anmodet Camping Branchen om eventuelle bemærkninger til forslag om ændring af færdselsloven (skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Campingbranchen kan kun tilslutte sig forslaget om skærpede sanktionsmuligheder for hastigheds overskridelse ved vejarbejde mv. Dog kan et objektivet ansvar for ejeren være et problem i forbindelse med udlejning af fx autocampere u/fører.

Derfor bør køretøjer, hvor det tydeligt fremgår af registreringsattesten, at anvendelsen er udlejning uden fører, være friholdt for objektivet ansvar af ejeren/brugeren.

Der hersker ikke nogen tvivl om at udlejningsvirksomhederne gerne vil være behjælpelig med at videregive oplysning om lejer, men udlejer kan ikke være sikker på, at det er lejer, som er fører af køretøjet, da der ofte kan være påført flere mulige førere. Derfor kan udlejer ikke stå inde for, at en af disse vil påtage sig føreransvaret.

I ovenstående tilfælde må det være naturligt, at det er lejer, som overtager det objektive ansvar, såfremt det ikke er muligt at udpege andre som fører af køretøjet.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Pia Nielsen



Hørings svar vedrørende 'Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)'

Generel kommentar til lovforslaget

Danmarks Automobilforhandler Forening (D·A·F) vil indledningsvist udtrykke undring over ikke at være på listen over hørte parter. Indførelsen af betinget objektivi ansvar for ejer af et køretøj for visse hastighedsovertrædelser vil have konsekvenser for landet s bilforhandlere. Derfor foreslår D·A·F, at foreningen bliver hørt på lignende sager fremover.

Kommentar til lovforslagets punkt 3: Betinget objektivi strafansvar for ejer for hastighedsovertrædelser

Lovforslagets tredje punkt rammer uhensigtsmæssigt store dele af den danske autobranche. Biludlejere og bilforhandlere, der anvender faste prøveskilte, vil blive pålagt bøder for overtrædelser begået af billejer og kunder, der afprøver et køretøj med henblik på køb.

Derfor foreslår DAF at forslagets nr. 3 suppleres med et nyt stykke i par. 118 c hvorefter ejeren (brugeren) af køretøjer ikke pålægges ansvar, hvis denne dokumenterer, at køretøjet var udlejet/udlånt til prøvekørsel på tidspunktet for lovovertrædelsen og samtidig kan dokumentere identiteten af lejer/afprøver.

Venlig hilsen

Jens Brendstrup
Adm. direktør



Fra: Søren Dahlin [dahlin@dcu.dk]
Sendt: 14. oktober 2013 15:29
Til: Justitsministeriet
Cc: 'Bjarne Jensen'; FU - Forretnings Udvalget; Jørgen W. Fröhlich; Stefan Rosendal
Emne: Svar fra DCU (Dansk Camping Union) jf. høringsbrev, vejarbejde og ejeransvar - sagsnr: 2013-800-0048

DCU kan klart bifalde, at skærpede sanktioner for overtrædelse af bestemmelser i forbindelse med vejarbejde kan være påkrævet af hensyn til de arbejdendes sikkerhed. Ingen tvivl herom.

Men, det må fordres at de midlertidige regler/skiltning elimineres ved arbejdstids ophør da bilisternes respekt for disse i modsat fald nedsættes.

Alt for tit ser man restriktioner på vejstrækninger hvorpå der ikke arbejdes eller er andre former for forhindringer og som derfor, efter vores opfattelse, er unødvendige. Ved at fjerne disse restriktioner (når det ikke er nødvendigt evt. ved arbejdstids ophør, ferieperioder, m.m.), anses det for sandsynligt, at der opnås en mere smidig trafikafvikling. Samtidig undgås vejevrede, hvilket principielt også kan medføre farlige situationer bilisterne imellem.

Med hensyn til indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser, er DCU mere tilbageholdende. Det kan principielt se ud som om myndighederne vil kaste bevisbyrden over på bilisterne for selv at slippe for besværet, men det i sig selv er måske en god/besparende grund?

Det kan godt virke foruroligende herunder økonomisk bevidst, at bilisterne kan blive "hængt op" på noget en anden har foretaget, selvom der i lovteksten er gjort visse tiltag for at undgå dette ved f.eks. tyveri af køretøjet.

På vegne af Landsformand

Bjarne Jensen
DCU

venlig hilsen
Søren Dahlin

Campingchef

DANSK CAMPING UNION

Korsdalsvej 134

DK - 2605 Brøndby

Tlf: +45 33 21 06 00

Direkte: +45 33 88 89 06

Fax: +45 33 21 0809

E-mail: dahlin@dcu.dk

Web: www.dcu.dk/

Venlig hilsen

Søren Dahlin
Campingchef

DANSK CAMPING UNION
Korsdalsvej 134
DK - 2605 Brøndby
Tlf: +45 33 21 06 00
Direkte: +45 33 88 89 06
Fax: +45 33 21 0809
E-mail: dahlin@dcu.dk
Web: www.dcu.dk/

Emne: Høringsbrev, vejarbejde og ejeransvar - sagsnr: 2013-800-0048

Hermed sendes "Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)".

Høringsfrist er 5. november 2013.

Se venligst vedhæftede dokumenter.

Med venlig hilsen

Lea Mogensen
Kontorelev

Fælles Service
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

5. november 2013

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Jeres sagsnr. 2013-800-0048

Dansk Erhverv har på vegne af Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Centralforeningen af Taxiforeninger har modtaget justitsministeriets høring af 7. oktober 2013 vedrørende ændring af færdselsloven.

Forslaget er delt i to. Et forslag om strengere ansvar for hastighedsoverskridelser ved vejarbejde som vi støtter, og et forslag om betinget objektivi ansvar for ejere (brugere) af motorkøretøjer som vi ikke støtter.

Vi skal indledningsvist knytte kommentarer til forslaget om betinget objektivi ansvar for ejere (brugere) af motorkøretøjer ifm. overtrædelser konstateret via ATK (Automatisk Trafik Kontrol). Vi er generelt uenige i, at en overflytning af administrativ omkostninger fra politiet til private og erhvervslivet vil have en positiv effekt på færdselssikkerheden.

Vi er generelt særdeles skeptiske over for forslag, hvor der justeres ved grundreglen om, at man er uskyldig, indtil det modsatte er bevist. Det ændrer ikke på dette udgangspunkt, at den anførte baggrund for dette forslag er en højnelse af færdselssikkerheden, hvilket vi støtter. Vi har enkeltvis og i fællesskab som organisationer og via vore medlemmer i mange år arbejdet intensivt med færdselssikkerhed, og vi glæder os over de positive resultater af den brede, samfundsmæssige indsats, der er udfoldet på området.

Vi er i den forbindelse positive overfor, at man øger brugen af ATK, der ses som et middel til at højne bevidstheden om hastigheder og generelt medvirke til, at grænserne i højere grad bliver overholdt.

Vi er derimod helt uforstående over for, hvorfor det skulle højne færdselssikkerheden, at private under trussel om strafansvar pålægges at gøre politiets arbejde med hensyn til efterforskning af sager og udpegning af potentielt sigtede. Vi er i den forbindelse principielt særdeles betænkelige ved de retssikkerhedsmæssige konsekvenser af denne overflytning af myndighedsopgaver fra det offentlige til private men peger i den forbindelse også på rent praktiske konsekvenser, der ikke er taget højde for i lovforslaget.

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/2

-
Deres ref.: 2013-800-0048
Vores ref.: SAG-2013-03871

-
390162

For det første pålægges private flådeejere (bus-, gods- og taxivognmænd, pakkepostfirmaer, virksomheder med udkørende sælgere, m.v.) en udvidet myndighedsopgave, idet de under trussel om straf vil skulle føre bevis for hver enkelt hastighedsoverskridelse udført med virksomhedens biler, og konstateret via ATK. I forhold til den nuværende retstilstand, hvor ejeren (brugeren) jf. § 65, stk. 1, pålægges at oplyse om føreren af det køretøj, som vedkommende har brugsret til efter dansk rets almindelige bevismæssige regler, vil den foreslåede bestemmelse udpege ejeren som umiddelbart ansvarlig medmindre vedkommende fører bevis for det modsatte ved at udpege den konkrete fører af køretøjet.

Selv om dette i praksis i mange tilfælde vil være uproblematisk, vil der eksistere en restgruppe, hvor chaufføren mod ejerens viden og samtykke fx har udlånt bilen, eller hvor der sker uberettiget privatkørsel i bilen. I disse tilfælde har ejeren - i modsætning til politiet - meget få muligheder for at påvise, hvem der førte køretøjet, hvis chaufføren ikke ønsker at oplyse det. Ejeren vil i den forbindelse være henvist til at bruge Arbejdsmarkedslovgivningen og overenskomster, og disse retsmidler er ikke hverken udformede eller indrettede til at forfølge straffelovsovertrædelser.

Vi finder det i den sammenhæng uklædeligt, at justitsministeriet åbenbart mener, at forslaget vil skabe et incitament for virksomheder til at opfordre deres chauffører til at "køre til klip-grænsen". Vi må ganske afvise dette synspunkt.

Set fra vores synspunkt har man derfor konstateret, at dette er et besværligt område for politiet at administrere, hvorfor man under trussel om straf pålægger private og private virksomheder at foretage arbejdet i stedet. Det er derfor helt ukorrekt, at forslaget ikke vil medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet. Grundet områdets kompleksitet er vi dog ikke på foreliggende grundlag i stand til at skønne, hvor store disse ekstra administrative omkostninger er. Det er i den forbindelse også relevant at inddrage, at virksomhederne i forslaget pålægges at udføre en myndighedsudøvelse, der normalt er forbeholdt politiet. Det er én ting at udøve arbejdsgiverbeføjelser. Det er noget ganske andet, at arbejdsgiveren skal udføre strafforfølgningsskridt mod sin ansatte, hvilket kan føre til konflikter, der er ganske irrelevante og skadelige i forhold til almindelig virksomhedsdrift.

Derudover savner vi ganske bemærkninger om, hvordan man har tænkt sig at håndtere overtrædelser foretaget af køretøjet registreret i udlandet. Hvis politiet ikke kan strafforfølge ATK-konstaterede overtrædelser, vil dette forslag yderligere svække dansk konkurrenceevne.

For så vidt angår forslaget om skærpet ansvar for hastighedsoverskridelser under vejarbejde finder vi det afgørende, at personale, der udfører vejarbejde, i videst muligt omfang kan udføre deres hverv uden fare for sikkerhed og førlighed. Vi kan derfor generelt støtte forslagets første del om skærpet ansvar for hastighedsoverskridelser ved vejarbejder. Vi ser forslaget som et led i den generelle indsats for at styrke både sikkerhed og mobilitet under vejarbejde, således at der bliver mindst mulig gene for både trafikanter og vejarbejdere.

Med venlig hilsen på vegne af DTL, Danske Speditører og C.A.T


Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

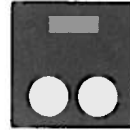
DANSK
ERHVERV



DANSKE SPEDITØRER

 DTL





Dansk Taxi Råd

Justitsministeriet

Civilafdelingen

att. Sidsel Kathrine Møller

jm@jm.dk

København, den 5. november 2013

Høring vedr. vejarbejde og ejeransvar - sagsnr: 2013-800-0048

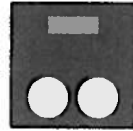
Dansk Taxi Råd skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til ovennævnte høring. Vores bemærkninger vedrører alene indførelse af betinget objektivet ansvar for ejeren af motorkøretøjet ved visse hastighedsovertrædelser, idet vi kan støtte en skærpelse af sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde.

Indførelse af betinget objektivet ansvar for ejeren af køretøjet vil betyde, at en taxivognmand fremadrettet vil få tilsendt og blive pålagt bødeansvaret for hastighedsovertrædelse begået af taxivognmandens chauffør, såfremt chaufføren ikke inden for en periode på 30 dage erkender at have ført taxien. Det er Dansk Taxi Råds opfattelse, at en sådan situation vil have både økonomiske, ansættelsesretlige og adfærdsmæssige konsekvenser af negativ karakter, der bør medføre, at forslaget genovervejes.

Såfremt en taxivognmand pålægges bødeansvaret, vil dette medføre en øget omkostning for vognmanden. Forslaget er således med til at belaste et i forvejen hårdt presset taxierhverv, som inden for de senest år har oplevet øget omkostninger ved stigende lønsumsafgifter samt udligningsafgift. Det vil derfor være nærliggende, at vognmanden via sin ansættelsesaftale med chaufføren vil sikre sig en modregningsadgang i chaufførens lønudbetaling for hastighedsbøder. Det er uafklaret, hvorvidt en sådan modregningsadgang er lovlig og der kan således opstå en række ansættelsesretlige sager i forlængelse af en evt. gennemførelse af lovforslaget.

Det er Dansk Taxi Råds erfaring, at bøder samt klip i kørekortet har en præventiv effekt over for taxierhvervets chauffører. Det er ligeledes vores opfattelse at flyttes bødeansvaret væk fra den person som reelt begår forseelsen, så vil den præventive effekt også være mindre, idet det dermed vil være økonomisk konsekvensfrit for chauffører at køre for stærkt, så længe fartgrænsen ikke overskrides med mere end 30 procent.

Dansk Taxi Råd vil anbefale, at forslaget ændres således, at ejeren af køretøjet friholdes bødeansvaret, såfremt ejeren inden for 30 dage har sandsynliggjort, hvem der var fører af køretøjet ved hastighedsovertrædelsen. Dette vil for taxivognmandens vedkommende være muligt via den lovpligtige kørebog samt evt. printudskrift fra taxiens taxameter.



Dansk Taxi Råd

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd

Trine Wollenberg

direktør



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

H. Anders Boulevard 45
1155 København V

Telefon: +45 33 70 00
mailto:jan.keadvokater.dk
www.dan.keadvokater.dk

12. november 2013

Dok.nr. D-2013-033.169

Vedr.: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

Justitsministeriet har den 7. oktober 2013 (j.nr. 2013-800-0048) sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser) med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Lovforslaget går ud på dels at skærpe sanktionerne for hastighedsovertrædelser begået ved vejarbejde mv., dels at indføre et betinget objektivi strafansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj i visse tilfælde.

Danske Advokater er bekendt med Advokatsamfundets høringssvar af 24. oktober 2013, og Danske Advokater er enig i de betænkeligheder, der er anført med hensyn til at indføre et betinget objektivi ansvar for ejer (bruger).

Det sene svar beklages.

Med venlig hilsen


Helle Filbert Krogsøe
vicedirektør



**DANSKE
BILUDLEJERE**

Langebrogade 5
1411 København K
Telefon 3880 4045
Fax 3880 4042
www.danske-biludlejere.dk

Justitsministeriet
Lovafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Afdelingschef Kristian Korfits Nielsen

Kbh. d. 03.10.2013
PHT/ae

Vedr.: Planer om at ændre opkrævning af afgifter ved fartbøder


På vegne af brancheforeningen Danske Biludlejere henvender jeg mig vedrørende lovprogram for 2013-2014 omkring en eventuel ændring af lovgivningen, således at man vil opkræve fartbøder hos ejeren af køretøjet og ikke hos den, som har kørt køretøjet og har overtrådt loven. Udover at der selvfølgelig kan være problemer for politiet i at administrere og registrere lovovertræderen, vil det for Danske Biludlejerers vedkommende stille os juridisk meget anderledes end privatejede køretøjer. Hele formålet med at udøve vores forretning er netop at udleje køretøjer, således at i vores tilfælde vil lejeren aldrig være den samme som den, der ejer køretøjet. Ved at pålægge vores medlemmer at betale afgiften for kunder, der har lejet køretøjet, vil det helt sikkert give et problem med senere opkrævning og bevisførelse over for den ansvarlige lejer.

Et forslag og tillæg til lovgivningen kunne indeholde en paragraf, som tillader udlejningselskaber at oplyse over for politiet hvem, der har kørt køretøjet på det pågældende tidspunkt, således at politiet dér kan foretage opkrævningen af bøden.

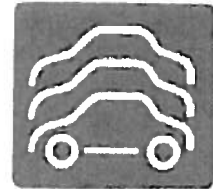
I Danske Biludlejere har vi forståelse for de problemer, det kan indebære administrativt for politiet at håndhæve og indkræve fartbøder, men ud fra et juridisk perspektiv kommer man ud på en glidebane, hvis lovovertrædelser udført af en enkelt borger opkræves hos andre borgere for at lette det "administrative" besvær.

Vi håber således, at Danske Biludlejere vil blive hørt i forbindelse med en eventuel lovændring.

Med venlig hilsen
Danske Biludlejere


Poul H. Tvede
Formand

Cc: Danske Biludlejerers bestyrelse



**DANSKE
BILUDLEJERE**

Langebrogade 5
1411 København K
Telefon : 3880 4045
Fax 3880 4042
[www danske-biludlejere.dk](http://www.danske-biludlejere.dk)

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att. : Departementschef Jacob Heinsen

Kbh. d. 03.10.2013
PHT/ae

Vedr.: Planer om at ændre opkrævning af afgifter ved fartbøder


På vegne af brancheforeningen Danske Biludlejere henvender jeg mig vedrørende lovprogram for 2013-2014 omkring en eventuel ændring af lovgivningen, således at man vil opkræve fartbøder hos ejeren af køretøjet og ikke hos den, som har kørt køretøjet og har overtrådt loven. Udover at der selvfølgelig kan være problemer for politiet i at administrere og registrere lovovertræderen, vil det for Danske Biludlejerens vedkommende stille os juridisk meget anderledes end privatejede køretøjer. Hele formålet med at udøve vores forretning er netop at udleje køretøjer, således at i vores tilfælde vil lejerens aldrig være den samme som den, der ejer køretøjet. Ved at pålægge vores medlemmer at betale afgiften for kunder, der har lejet køretøjet, vil det helt sikkert give et problem med senere opkrævning og bevisførelse over for den ansvarlige lejer.

Et forslag og tillæg til lovgivningen kunne indeholde en paragraf, som tillader udlejningselskaber at oplyse over for politiet hvem, der har kørt køretøjet på det pågældende tidspunkt, således at politiet dér kan foretage opkrævningen af bøden.

I Danske Biludlejere har vi forståelse for de problemer, det kan indebære administrativt for politiet at håndhæve og indkræve fartbøder, men ud fra et juridisk perspektiv kommer man ud på en glidebane, hvis lovovertrædelser udført af en enkelt borger opkræves hos andre borgere for at lette det "administrative" besvær.

Vi håber således, at Danske Biludlejere vil blive hørt i forbindelse med en eventuel lovændring.

Med venlig hilsen
Danske Biludlejere


Poul H. Tvede
Formand

Cc: Danske Biludlejerens bestyrelse

Justitsministeriet
Att.: Specialkonsulent Sidsel Kathrine Møller
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt til: jm@jm.dk

29. oktober 2013

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven, Justitsministeriets j.nr. 2013-800-0048

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

Justitsministeriet har ved e-mail af 7. oktober 2013 anmodet om Datatilsynets bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

Det bemærkes for en god ordens skyld, at det følger af persondatalovens¹ § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Datatilsynet forudsætter, at tilsynet bliver hørt over de bekendtgørelser, der skal udstedes i medfør af loven, i det omfang disse har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

J.nr. 2013-111-0054
Sagsbehandler
Morten Tønning
Direkte 3319 3236

Med venlig hilsen

Morten Tønning

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

Dato: 12. november 2013

Justitsministeriet
Civilafdelingen
Slotsholmsgade 10
1226 København K

Ved mail af 7. oktober 2013 har Justitsministeriet anmodet Dommerforeningen om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj ført visse hastighedsovertrædelser), Justitsministeriets j.nr. 2013-800-0048.

Dommerforeningen er bekendt med Østre Landsrets høringssvar af 4. november 2013, som Dommerforeningen kan tilslutte sig.

Dommerforeningen skal herudover om den del af lovudkastet, der angår "betinget objektivet strafansvar", knytte nogle yderligere bemærkninger.

Der er tale om en nydannelse, der på afgørende punkter afviger fra almindelige strafferetlige principper.

Grundproblemet med den foreslåede ordning er, at den flytter strafansvaret fra den skyldige fører til den uskyldige ejer. Ordningen fraviger herved det helt grundlæggende strafferetlige princip om, at strafansvaret påhviler den, der begår overtrædelser. En fører, der ikke selv står som ejer eller bruger af bilen, kan herefter straffrit overtræde hastighedsbegrænsningerne inden for det område, som den foreslåede ordning skal omfatte. I stedet pålægges strafansvaret ejeren på objektivet grundlag, dvs. uden skyld. En sådan ordning vil f.eks. ved rent private låneforhold, hvor ejeren ikke har nogen økonomisk interesse i den kørsel, som overtrædelser begås i forbindelse med, næppe blive oplevet som rimelig og

retfærdig, og der er en risiko for, at en gennemførelse af ordningen vil kunne svække tilliden til retssystemet mere generelt.

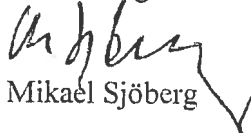
Det er endvidere en nydannelse, at opdagelsesmåden bliver afgørende for placeringen af strafansvaret. Hvis hastighedsovertrædelsen konstateres ved en automatisk trafikkontrol placeres strafansvaret på ejeren, mens ansvaret som hidtil placeres på føreren, hvis overtrædelsen konstateres på anden måde.

Objektivt strafansvar for enkeltpersoner er som udgangspunkt ikke i strid med menneskerettighedskonventionen, men der savnes i bemærkningerne til lovudkastet en redegørelse for, hvordan den foreslåede vidtgående ordning, hvor ejeren kun kan blive frigjort for strafansvar, hvis føreren inkriminerer sig selv over for politiet, forholder sig til konventionen.

Et særligt spørgsmål, der må forventes at få stor praktisk betydning, hvis ordningen gennemføres, er spørgsmålet om, hvorvidt ejeren efter at have betalt bøden kan søge regres hos den fører, der har begået overtrædelsen. Det må antages, at en fysisk eller juridisk person, der er blevet pålagt et bødeansvar, normalt ikke kan kræve bøden refunderet af andre, herunder heller ikke af den, der har begået overtrædelsen. Spørgsmålet er imidlertid, om der i givet fald bør gælde noget andet her.

På den anførte baggrund kan Dommerforeningen ikke anbefale, at denne del af det foreliggende lovudkast fremmes.

Med venlig hilsen


Mikael Sjöberg



Justitsministeriet

Danish Transport Federation

Høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven

DI Transport, Bilbranchen og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har modtaget forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser) i høring og har følgende bemærkninger til lovforslaget:

DI Transport, Bilbranchen og ATL støtter skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde.

DI Transport, Bilbranchen og ATL kan imidlertid ikke støtte indførelsen af et betinget objektivet ansvar.

Forslaget giver anledning til store retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, idet forslaget i mange tilfælde vil bryde med princippet om, at man ikke kan straffes for en forbrydelse, man ikke har begået.

Særligt skal Bilbranchen pege på problemet, der vil opstå ved autoforhandleres udlejningsbiler, som stilles til rådighed/udlejes til kunder, hvis bil er på værksted. Det vil føre til betydelige administrative byrder, hvis autoforhandleren efterfølgende skal kontakte kunden og formå denne til at erkende at have været fører på gerningstidspunktet inden for fristen på 30 dage. Dette må også antages at føre til, at autoforhandleren i ganske mange tilfælde vil blive pålagt strafansvaret.

Endvidere vil autoforhandleres udlån af demonstrationsbiler ofte føre til, at autoforhandleren vil blive straffet for hastighedsovertrædelser begået af kunder, der har lånt en bil til afprøvning. I forbindelse med introduktion af nye bilmodeller kan der ofte være tale om et stort antal prøvekørsler inden for kort tid. Hvis lovforslaget gennemføres som foreslået i udkastet, vil autoforhandleren være nødsaget til at indføre administrative procedurer til registrering af kunder i tilfælde, hvor kørslen ikke sker på prøveskilte, men i indregistrerede biler. Samtidig møder autoforhandleren samme udfordringer som nævnt ovenfor om udlejningsbiler.

Tilsvarende vil en taxivognmand, busvognmand eller en vognmand inden for vejgodstransport kunne ende med at betale bøden, hvis en medarbejder nægter at

erkende at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, hvilket kunne være tilfældet, hvis medarbejderen af den ene eller anden årsag ikke længere er ansat i virksomheden.

DI Transport, Bilbranchen og ATL mener, at den nuværende oplysningspligt må være tilstrækkelig. Hensynet til retssikkerheden for ejeren (brugeren) af køretøjet må nødvendigvis vægte højere end ønsket om at effektivisere sagsbehandlingen.

Det er i den forbindelse bemærkelsesværdigt, at hverken Norge, Sverige, Finland, Storbritannien eller Tyskland har lignende regler om betinget objektivi ansvar. Dermed pålægges transportbranchen og bilbranchen med forslaget en administrativ omkostning, som forringer konkurrenceevnen.

Det skal endvidere påpeges, at objektivi ansvar ikke har været en ubetinget succes på andre områder af færdselsloven, som f.eks. køre- og hviletid, totalvægt mv. hvor transportvirksomheden straffes, selv om chaufføren har handlet direkte i modstrid med en stående instruks.

Med lovforslaget bliver ejeren (bruger) straffet, selv om der er givet instruks om at overholde hastighedsgrænserne, hvis føreren ikke vil erkende forseelsen.

Det er derfor efter DI Transport's, Bilbranchen's og ATL's opfattelse ikke korrekt, når det i lovudkastet anføres, at lovforslaget ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Med venlig hilsen

Rune Noack



dommerfuldmægtigforeningen

Justitsministeriet
Civilafdelingen/Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

København, den 5. november 2013

Vedr. Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

Justitsministeriet har ved e-mail af 7. oktober 2013 anmodet om Dommerfuldmægtigforeningens eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Foreningen kan meddele, at man kan henholde sig til det høringssvar, der er afgivet af Østre Landsret af 4. november 2013.

Dette høringssvar sendes alene elektronisk til: jm@jm.dk.

På foreningens vegne,

Nina Palesa Bonde
Formand
Dommerfuldmægtigforeningen

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
Fax +45 70 10 44 55
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr.5798000161184

J. nr. 2013-4101-0071-2
Sagsbeh. Anne Louise Pless
Dir.tlf. +45 99 68 42 13
Mail anlop@domstolsstyrelsen.dk

5.november 2013

Ændring af færdselsloven

Justitsministeriet har ved brev af 7. oktober 2013 (Sagsnr.: 2013-800-0048) anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Domstolsstyrelsen har ikke bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Anne Louise Pless

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

5. november 2013

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, sagsnummer 2013-800-0048

- 1) Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

DTU Transport finder det sandsynligt, at skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. vil øge trafikikkerheden ved vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen. Dette gælder ikke mindst for de personer, som udfører vejarbejdet. DTU Transport finder derfor, at forslaget til lov om ændring af færdselsloven er en god ide. Det bemærkes dog, at der er en sammenhæng mellem regelefterlevelse og trafikantens oplevelse af kontroltryk, hvorfor der foruden de skærpede sanktioner bør opretholdes et vist kontroltryk på de nævnte vejstrækninger.

- 2) Betinget objektivt strafansvar for ejer (bruger) for hastighedsovertrædelser på højst 30 pct. konstateret ved Automatisk Trafikkontrol

Hastighedsovertrædelser er en væsentlig årsag til trafikuheld i Danmark. DTU Transport tilslutter sig Justitsministeriets overvejelse, at det er vigtigt, at trafikanter generelt oplever, at hastighedsovertrædelser sanktioneres konsekvent og hurtigt, og at det derfor er vigtigt at effektivisere sagsbehandlingen i sager om mindre hastighedsovertrædelser målt med ATK-vogne. Desuden er der en generel sammenhæng mellem trafikanters oplevede sandsynlighed for at blive kontrolleret og deres tilbøjelighed til regelefterlevelse, jf. også ovenfor. Med regeringens beslutning om en firedobling af antallet af ATK-vogne vil kontroltrykket på hastighedsforseelser stige, og med den foreslåede effektivisering af sagsgangen vil dette forventeligt have en betydelig positiv effekt på trafikikkerheden.

Med venlig hilsen

Tove Hels
Seniorforsker

SJ20131107084053902 [DOR956217]

Fra: Thomas Benjamin Johansen [tbj@finansogleasing.dk]
Sendt: 4. november 2013 11:06
Til: Justitsministeriet
Cc: Christian Brandt
Emne: Høringssvar- sagsnr: 2013-800-0048 Høring af ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser mv.)
Vedhæftede filer: Udkast til lovforslag 071013.pdf; Høringsbrev, vejarbejde og ejeransvar [DOK921491].pdf

Til Justitsministeriet

Att. Sidsel Kathrine Møller, Christian Hesthaven

Tak for det fremsendte udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Finans og Leasing bemærker med tilfredshed, at der (s. 33 og 38) som udgangspunkt er taget højde for leasingforhold, idet leasinggiver (ejer) naturligvis ikke bør hæfte for leasingtagers (brugers) overtrædelse af færdselsloven.

Vi er dog bekymret for, at det ikke helt klart fastslås, at leasinggiver på ingen måde vil kunne komme til at hæfte for en leasingtagers overtrædelse af færdselsloven. Formuleringerne side 33 "... at leasingtager i almindelighed..." og side 38 "I så fald pålægges brugeren som udgangspunkt ansvaret" bringer uklarhed over, at der kan være tilfælde hvor leasinggiver alligevel vil komme til at hæfte for leasingtagers evt. overtrædelser af færdselsloven.

Finans og Leasing så derfor gerne, at det klart fastslås, at såfremt der er indgået et varigt brugsforhold som f.eks. en leasingaftale, og der er registreret en bruger i Køretøjsregisteret, så hæfter alene denne bruger og der kan ikke gøres noget krav gældende mod den registrerede ejer (leasinggiver).

Dette kunne tillige fremgå af selve loven (som nyt stk. 6 i § 118c) fx med følgende formulering: "Ejeren af køretøjet [alternativt: "En leasinggiver, der er ejer af køretøjet"] pålægges ikke ansvar efter stk. 1, hvis der er registreret en bruger i Køretøjsregisteret, idet en sådan bruger i givet fald pålægges ansvar efter stk. 1".

Det er Finans og Leasings holdning, at det offentlige ikke skal være bedre stillet ved inddrivelsen, blot fordi der er en leasinggiver. Endvidere vil det efter Finans og Leasings holdning være en urimelig skævvridning i forhold til andre finansieringskilder end leasing (f.eks. billån), idet en långiver ifb. med et billån jo aldrig vil blive inddraget i betaling af køberens fartbøder mv.

Med venlig hilsen

Thomas Benjamin Johansen
Chefkonsulent, Finans og Leasing
Torveporten 2, 4. sal
2500 Valby

Tlf 27369019
tbj@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: post@finansogleasing.dk
Sendt: 8. oktober 2013 08:59
Til: Christian Brandt; Thomas Benjamin Johansen
Emne: VS: Høringsbrev, vejarbejde og ejeransvar - sagsnr: 2013-800-0048

Info - Jette

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Justitsministeriet Departementet - Justitsministeriet Departementet
[mailto:jm@jm.dk]
Sendt: 7. oktober 2013 14:10
Til: transport@transport.dtu.dk; transport@transport.dtu.dk; jeho@di.dk;
tur@tur.dk; webmaster@plan.aau.dk; post@vestrelandsret.dk;
praesident@oestrelandsret.dk; hjoerring@domstol.dk; glostrup@domstol.dk;
randers@domstol.dk; naestved@domstol.dk; frederiksberg@domstol.dk;
bornholm@domstol.dk; aarhus@domstol.dk; svendborg@domstol.dk;
roskilde@domstol.dk;
odense@domstol.dk; nykobing@domstol.dk; lyngby@domstol.dk; horsens@domstol.dk;
holstebro@domstol.dk; holbaek@domstol.dk; aalborg@domstol.dk;
kobenhavn@domstol.dk;
helsingor@domstol.dk; esbjerg@domstol.dk; kolding@domstol.dk;
hillerod@domstol.dk;
viborg@domstol.dk; sonderborg@domstol.dk; herning@domstol.dk;
info@sikkertrafik.dk;
politi@politi.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk;
blad@politiforbundet.dk; noah@noah.dk; mclf@mc-dk.dk; tn@mctc.dk;
er@homannlaw.dk;
kbinfo@okf.kk.dk; kl@kl.dk; itd@itd.dk; center@humanrights.dk;
info@industriensuddannelser.dk; hvr@hvr.dk; fd1@fd1-vm.dk;
fp@forsikringogpension.dk; trafikoffer@fft.dk; lmc001@politi.dk;
kenneth@goddagnet.dk; fdm@fdm.dk; fbr@fbr.dk; forbrugerombudsmanden@kfst.dk;
post@finansogleasing.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; hoeringer@dommerfm.dk;
dommerforeningen@gmail.com; dt@datatilsynet.dk; regioner@regioner.dk;
skovloekke@dmc-org.dk; db@db-dk.dk; mail@danskeadvokater.dk; dtl@dtl.eu;
dtr@taxi.dk; fleron-p@post.tele.dk; di@di.dk; info@danskerhverv.dk; info@dcu.dk;
transport@transport.dtu.dk; dtu@dtu.dk; dmu@dmusport.dk;
info@danskecykelhandlere.dk; chaufforen@3f.dk; post@cat-taxi.dk;
pin@campingbranchen.dk; brs@brs.dk; atl@di.dk; di@di.dk;
samfund@advokatsamfundet.dk; transportgruppen@3f.dk
Emne: Høringsbrev, vejarbejde og ejeransvar - sagsnr: 2013-800-0048

Hermed sendes "Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)".

Høringsfrist er 5. november 2013.

Se venligst vedhæftede dokumenter.

Med venlig hilsen

Lea Mogensen
Kontorelev

Fælles Service
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

SJ20131107084053902 [DOR956217]

Jmt. modt.

05 NOV. 2013



Justitsministeriet
Civilafdelingen, Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

17-10-2013

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

Dir. fax
+45 45 27 09 88

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
10-2013-90471

Ref: DBL/

Er sendt pr. post og e-mail til jm@jm.dk

Hørings svar til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motor-køretøj for visse hastighedsovertrædelser)

FDM takker for den fremsendte høring og for muligheden for at komme med bemærkninger. FDM har følgende bemærkninger til lovforslaget.

1.0 Skærpede sanktioner for hastighedsoverskridelse ved vejarbejde

FDM bakker som udgangspunkt op om forslaget om at skærpe sanktionerne for hastighedsoverskridelse ved vejarbejde, dels i form af fordobling af bøden, dels i form af udvidet brug af betinget frakendelse af kørekortet.

1.1 Krav til skiltningen

FDM må dog opfordre til, at man som grundlag for en sådan lovændring indfører skærpede krav til skiltning af vejarbejder. FDM efterlyser både bedre og mere forklarende skilte, som tydeligt angiver vejarbejdets omfang og baggrund for den fastsatte hastighed. Derudover bør man have variable hastigheder der, hvor det er forsvarligt. Det er FDM's opfattelse, at når mange ser stort på fartgrænserne ved vejarbejder, skyldes det til dels, at de har svært ved at se, hvorfor de kun må køre fx 50 km/t ved et vejarbejde, hvor arbejderne er gået hjem. Er det forsvarligt, bør hastigheden sættes op efter endt arbejde, og ellers skal bilisternes informeres ordentligt om risikoen ved for høj fart. På den måde sikres respekten for fartgrænserne ved vejarbejder.

1.1 Krav til tydeliggørelse af strækninger, der kan udløse dobbelt straf

Hvis en hastighedsnedsættelse ved et vejarbejde skal danne grundlag for en dobbelt straf, må man også stille som betingelse, at der stilles krav til tydeliggørelsen af, at der rent faktisk er tale om et vejarbejde. Dette kan fx ske ved, at det er en betingelse for den dobbelte straf, at der før vejarbejdet opsættes vejarbejdstavle, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 12, A 39. Det samme gælder ved vedligeholdelsesarbejder. I forbindelse med oprydning efter ulykker etc. kan man passende opstille en tilsvarende betingelse om, at der opsættes faretavle, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 12, A 99, med undertavlen "Ulykke".

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



1.2 Præcisering af begrebet midlertidig

Endelig bør lovændringen udformes således, at der ikke kan opstå tvivl om, hvornår en hastighedsnedsættelse er midlertidig. Der kan fx med rette stilles spørgsmålstegn ved, om en hastighedsnedsættelse ved et vejarbejde, der skal gælde i flere år, reelt er af midlertidig karakter.

2.0 Betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) for hastighedsovertrædelser

FDM kan ikke støtte det fremsatte lovforlag vedr. betinget objektivt ansvar, da en sådan retstilstand vækker stor retssikkerhedsmæssig bekymring. Grundlæggende bør det ikke være således, at hensynet til en let sagsbehandling hos politiet vægtes højere end borgernes retssikkerhed.

Lovforslaget begrundes med ressourcebesparelser hos politiet, da politiet slipper for at bruge tid på at opklare, hvem der faktisk førte bilen på overtrædelsestidspunktet. Det er svært ikke at se forslaget i forlængelse af beslutningen om at firedoble antallet af ATK vogne og Finansministeriets store forventninger til forrentning af investeringen i form af mangedobling af bødeindtægterne.

Som bilist skal man naturligvis køre efter forholdene og overholde loven, og kører man for stærkt, skal man også straffes for det. Men at man nu lægger op til, at det er bilens ejer, der som udgangspunkt straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådet loven, er et juridisk skråplan.

Man skal huske på, at en fartbøde er en straf, og derfor har man krav på den retssikkerhed, som gælder i straffesager i øvrigt. Som FDM ser forslaget, er man fra regeringens side imidlertid klar til at give køb på helt basale retssikkerhedsprincipper, som vi i Danmark er vant til, nemlig at man ikke kan straffes for en forseelse, man ikke har begået. Der er ingen tvivl om, at en gennemførelse af lovforslaget reelt vil betyde, at man kommer til at straffe nogle for en hastighedsovertrædelse, de ikke har begået.

Den Europæiske Menneskerettighedskommission har ved afgørelse af 14. september 1998 i sagen Flemming Petersen mod Danmark udtalt, at en sag om parkeringsafgift pålagt af det offentlige indebærer stillingtagen til en »anklage for en forbrydelse« (»criminal charge«), således som dette udtryk er anvendt i artikel 6 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Det følger heraf, at retten ved behandlingen af en sådan sag skal iagttage de retssikkerhedsgarantier, der i medfør af artikel 6 gælder for tiltalte i straffesager. Der er ingen holdepunkter for at antage, at retssikkerhedsgarantierne i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention ikke også skulle finde anvendelse i en sag om en fartbøde, herunder det grundlæggende princip om, at man ikke kan straffes for en forbrydelse, man ikke har begået.

Bilejeren som låner sin bil ud, skal gøre sig klart, at hvis bilen bliver fotograferet i en ATK-kontrol, er udgangspunktet, at det er ejeren, som hæfter for bøden, også selvom han eller hun ikke førte bilen eller på anden måde var ansvarlig for lovovertrædelser. Hvis bilens ejer ønsker at slippe for bøden, er det ikke nok at henvise til, at han eller hun ikke var fører af bilen. Nej, man skal også udføre politiets arbejde og opklare, hvem der så sad bag rattet og inden 30 dage få den pågældende, der førte bilen, til selv at erkende sin forbrydelse overfor politiet. Hvis ikke det er muligt, bliver bilejeren betragtet som den skyldige, og bøden bliver inddrevet hos vedkommende.

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

2.1 Omfanget af ubrugelige billeder

Det fremgår af lovforslaget, at i 2012 var der 36.700 tilfælde, hvor man måtte undlade at udsende en fartbøde, da førerens ansigt ikke var tilstrækkeligt tydeligt. Det fremgår af lovforslaget, at man fremover vil udsende en bøde, uanset om billedet af føreren er brugbart eller ej. Da 85% af alle ATK-sager vedrører hastighedsovertrædelser mindre end 30%, vil det betyde, at man i forhold til 2012-tal i knap 32.000 tilfælde, vil udsende en fartbøde, selvom billedmateriale ikke er godt nok til at afgøre, hvem der var fører af bilen.

Det betyder med andre ord, at ejer/bruger af bilen i 32.000 tilfælde (2012-tal) må bøde for, at politiets kameramateriel ikke er godt nok til, at samme ejer/bruger får en reel mulighed for at konstatere, hvem der var fører af bilen.

Dette tal skal naturligvis holdes op imod, at man har besluttet at firedoble antallet af ATK-vogne. I 2015 forventes det således, at i knap 125.000 tilfælde er fotomaterialet ikke tilstrækkeligt til at afgøre, hvem føreren af bilen var - 125.000 tilfælde om året, hvor bilens ejer/bruger ikke har reel mulighed for at identificere føreren.

	Antal ATK-bøder, hvor ansigtet ikke er tilstrækkeligt tydeligt	Andel af ATK-bøder, der vedrører fartoverskridelser på mindre end 30%
2012	36.700	31.195
2015 (fremskrivning på baggrund af 2012-tal og firedoblingen af ATK-vogne)	146.800	124.780

2.2 Hyppigheden af, at fører ikke er identisk med ejer/bruger

Det fremgår også, at i ca. 45% af de nuværende ATK-sagerne bliver der udpeget en anden fører end den registrerede ejer/bruger. Da der i 2012 blev taget 293.000 ATK-billeder, og da 85% af disse vedrørte hastighedsovertrædelser mindre end 30%, betyder det, at en gennemførelse af lovforslaget vil medføre, at i 2015 (efter en firedobling af antallet af ATK-vogne) vil der i 448.290 tilfælde blive pålagt objektiv hæftelse for ejer/bruger, for en forseelse denne ikke har begået. Der er således ikke tale om et begrænset antal tilfælde, hvor borgernes retssikkerhed sættes på spil, men derimod vil dette forekomme et ganske betragteligt antal gange hvert år.

Det bemærkes på lovforslagets s. 28, at da billederne ikke fremover gennemgås manuelt, sker der ikke sigtelse mod bedre vidende, selvom det allerede på billedet kan ses, at der er uoverensstemmelse mellem ejer/bruger og den afbillede fører. En holdning, der giver udtryk for, at det ikke er problematisk, at man sigter en uskyldig, hvis blot man har undladt at sætte sig ind i fx den afbildede gerningsmands køn, synes ikke at høre hjemme i et retssamfund som Danmark, og FDM finder denne holdning stærkt bekymrende.

2.3 Forseelser, der ikke rejstes sigtelse for

Det fremgår af lovforslaget, at der, hvis dette gennemføres, i fremtiden ikke vil blive rejst sigtelse for benyttelse af håndholdt mobiltelefon og kørsel uden

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

sele, da bødeudsendelsen i ATK-systemet skal foregå uberørt af menneskehånd. Da ATK-billederne ikke vil blive gennemset manuelt, vil det ikke være teknisk muligt at konstatere, om billedmateriale ud over hastighedsovertrædelsen kan dokumentere, at føreren benyttede håndholdt mobiltelefon eller kørte uden sikkerhedssele.

Omregnet til 2015-tal vil der således være 10.400 lovovertrædelser, der ikke vil blive rejst sigtelse for, som følge af den gennemgribende automatisering. Det skal bemærkes, at der baseret på bødetaktens størrelse er tale om forseelser, der er langt alvorligere end fx en hastighedsoverskridelse på 5 km/t, da benyttelse af håndholdt mobiltelefon og kørsel uden sikkerhedssele hver især udløser bøder på 1.500 kr., hvorimod en hastighedsovertrædelse på 5 km/t i en byzone udløser en bøde på 1.000 kr.

Hertil kommer, at det iflg. lovforslaget heller ikke længere vil blive undersøgt, om der var tale om kørsel uden kørekort. I 2015 vil der således være 2.800 tilfælde af kørsel uden at have erhvervet kørekort eller kørsel i frakendelsestiden, der ikke vil blive rejst sigtelse for. Forseelser, der utvivlsomt er af langt alvorligere karakter end en mindre hastighedsoverskridelse. Hvis man fra myndighedernes side ikke mener, at det er vigtigt at standse billister, der kører uden kørekort, må det lægges til grund, at lovforslaget ikke handler om trafiksikkerhed, men udelukkende om indtægter til staten.

2.4 Forholdene i andre lande

I lovforslaget synes man at søge retfærdiggørelse i, at lignende ordninger findes i Holland og Belgien. FDM må udtrykke bekymring over, at man vælger at fokusere på de 2 ud af 7 lande man har undersøgt, hvor retstilstanden kan minde om det, man forsøger at indføre i Danmark, men samtidig vender det blinde øje til det faktum, at der i det langt overvejende flertal af de undersøgte lande (5 ud af 7) gælder en retstilstand, der er identisk med den nuværende i Danmark, hvor kun føreren kan straffes for en forseelse, som denne har begået.

2.5 Ejer/bruger skal bære ansvaret for førers erkendelse

Det synes at forudsættes i lovforslaget, at føreren i ethvert tilfælde uden videre vil vedkende sig sin skyld. En sådan forudsætning har næppe hold i virkeligheden. Det er svært at se motivationen for føreren til at erkende en forseelse, når han uden risiko kan lade bilens ejer/bruger modtage straf for denne forseelse. Det er således også svært at se, hvorl den præventive effekt ligger, når man ved en gennemførelse af lovforslaget gør det lettere for gerningsmanden at unddrage sig straf. Ligeledes er det åbenbart urimeligt, at bilens ejer/bruger skal bære risikoen for, om føreren af bilen er villig til at tage straffen for sine handlinger, når det gælder.

Lovforslagets indeholder bemærkningerne om, at et objektivt ejer/brugeransvar kan øge ejer/brugers bevidsthed omkring vigtigheden af, at en fører overholder hastighedsgrænserne, og kan give anledning til drøftelse af god trafikultur i familier og på arbejdspladser. Det synes umuligt i praksis at sikre sig som ejer/bruger, at bilens fører til enhver tid overholder hastighedsgrænserne. Bemærkningerne må således konstateres at være uden hold i virkelighedens forhold og kan højst være udtryk for en ideologisk ønsketænkning.

Det er samtidigt stærkt bekymrende, at Justitsministeriet iflg. lovforslaget er bevidste om risikoen ved, at virksomheder fremover vil opfordre medarbej-

Rådgivningen

Fliskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

dere, der kører i firmaejet bil til at "køre til klip-grænsen". Justitsministeriet kalkulerer med, at hvis firmaet hæfter for fartovertrædelser, som medarbejderne begår i biler indregistreret til firmaet, vil der være en reel risiko for, at samme firma opfordrer medarbejdere til at foretage sådanne hastigheds-overtrædelser. Denne reelle risiko vil modvirke den præventive effekt, der søges opnået, og vil forringe trafiksikkerheden. Man skal i den sammenhæng huske på, at der på de danske veje kører ganske mange firmaejede biler.

2.6 Objektivt ansvar i andre sammenhænge

I lovforslaget synes man at bagatellisere tilsidesættelsen af borgernes retssikkerhed ved at argumentere med, at der også på andre områder gælder et objektivt ansvar. I alle de nævnte tilfælde drejer det sig om erhvervsdrivende, der har et ansvar over for sine ansattes handlinger, og en økonomisk gevinst i, at reglerne ikke overholdes. Disse forhold er således på ingen måde sammenlignelige med, og kan danne begrundelse for, at en ejer/bruger af en bil skal straffes for en forseelse, han ikke har begået.

2.7 Justitsministeriets erkendelse af de retssikkerhedsmæssige problemer

Det er glædeligt, at Justitsministeriet på lovforslagets side 25 og frem selv har indset den lange række af retssikkerhedsmæssige problemer lovforslaget udgør, men så meget desto mere bekymrende er det, at man fra ministeriets og regeringens side har valgt at bortkaste retssikkerheden, til fordel for en ensidig effektivisering af politiets sagsbehandling.

At politiets målinger fremover kun i ganske få tilfælde iflg. lovforslaget ikke kan danne grundlag for, at der kan pålægges strafansvar, er selvsagt kun en ringe trøst overfor det forhold, at der fra 2015 lægges op til, at der i 448.290 tilfælde om året vil blive pålagt objektiv hæftelse for ejer/bruger for en forseelse, denne ikke har begået. De 448.920 tilfælde fremkommer som nævnt i afsnit 2.2 ved en fremskrivning af de kendte 2012-tal for, hvor mange hastighedsovertrædelser mindre end 30%, hvor fører er en anden end ejer/bruger.

2.8 Førerens erkendelse er en betingelse

Bemærkningen på lovforslagets side 27 om, at den foreslåede ordning sikrer, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvaret, idet ejer/bruger blot pålægges byrden med at udpege den, der var fører på gerningsstedet, er faktisk forkert. Som det i øvrigt fremgår af lovforslaget er det ikke tilstrækkeligt, at man som ejer/bruger udpeger føreren. Denne fører skal også *erkende* forholdet. Og selv hvis denne erkendelse er givet, vil man som ejer/bruger stadig kunne straffes, hvis den formodede fører trækker sin erkendelse tilbage. Der er således ikke en let adgang for ejer/bruger til at undgå strafansvaret; tværtimod vil der i praksis blive en besværlig og til tider ikke-eksisterende adgang til at undgå straf for en forseelse, man ikke har begået. Det skal i den sammenhæng erindres, at førerens erkendelse skal tilgå politiet inden for 30 dage. Fremkommer erkendelsen efter 31 dage, ses der bort fra denne, og man fortsætter med at straffe ejer/bruger for en ikke-begået forseelse.

Der synes i øvrigt ikke i lovforslaget at fremgå en frist for, hvornår føreren kan trække sin erkendelse tilbage. Med andre ord kan tilbagetrækningen ske, efter fristen for ejer/brugers angivelse af en fører er udløbet. Ejer/bruger har således ikke mulighed for at angive en anden fører, hvis det måtte vise sig, at man i første omgang tog fejl af førerens identitet. I den

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



sammenhæng skal det erindres, at også ATK-billeder af ringe kvalitet, hvor førerens identitet ikke kan afgøres, fører til sigtelse og straf.

2.9 Det antages at ejer/bruger uden videre vil påtage sig straffen

I lovforslagets afsnit 4.3.3.8, s. 31 anføres det, at det må antages, at ejer/bruger, hvis vedkommende ikke selv førte køretøjet på gerningstidspunktet, ofte ikke vil besvære sig med at udpege føreren, men blot vil betale bøden. FDM finder det stærkt bekymrende, at Justitsministeriet antager, at den almindelige borger blot vil opgive på forhånd og betale for en forseelse, denne ikke har begået. Det er om muligt endnu mere bekymrende, at denne antagelse bruges som argumentation for et lovforslag, der ser stort på borgernes retssikkerhed.

Dertil kommer, at det er svært at se, hvori den præventive effekt skulle ligge, hvis man antager, at ejer/bruger og dermed ikke den, der har begået hastighedsovertrædelsen, betaler bøden. At man kan slippe for straf for sin lovovertrædelse har ikke en præventiv effekt, snarere tværtimod.

2.10 Problemer i forbindelse med ejerskifte

I relation til ejerskifte og den nye ejers pligt til at omregistrere bilen lægger lovforslaget op til, at man ikke skal bære ansvaret, hvis man ikke var reel ejer/bruger på gerningstidspunktet. FDM kan selvsagt kun være enig i, at det må og skal være det reelle ejerskab, der er afgørende, men alle problemer er ikke løst ved det. Allerede i dag giver den nye ejers manglende omregistrering af bilen store problemer for den tidligere ejer i forbindelse med pålagte parkeringsafgifter, ubetalte benzinregninger etc. Det må formodes, at en køber, der bevidst undlader at omregistrere bilen, også vil udnytte dette i forbindelse med fartbøder. Det er muligt at sælger ikke kan straffes, men det ændrer ikke ved, at sælger pålægges et stort administrativt besvær i den forbindelse.

2.11 Problemer i forhold til udlejningsbiler

I forhold til lejebiler nævnes det, at det forhold at udlejningsfirmaet vil kunne straffes for deres kunders hastighedsovertrædelser, kan reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet og lejeren. Det er muligt, der kan ske en sådan kontraktsregulering, men erfaringen fra fx p-afgifter viser, at biludlejningsfirmaer vil betale bøden for efterfølgende at opkræve bøden fra lejer, tillagt et ikke-undseeligt administrationsgebyr. Det vil således medføre en øget økonomisk udgift for lejer.

Hertil kommer, at hvis man som lejer er utilfreds med bøden og ønsker denne forelagt for retten, kan dette ikke lade sig gøre, da bøden typisk allerede er betalt af udlejningsselskabet, når man som lejer bliver bekendt med bødens eksistens. Lejer har dermed ingen mulighed for at modsætte sig bødens berettigelse, ligesom lejer ingen mulighed har for at få yderligere oplysninger omkring omstændighederne ved hastighedsovertrædelsen.

Som lejer står man således i en fordyrende og retsløs tilstand.

2.12 De økonomiske og administrative konsekvenser

Endelig stiller FDM sig stærkt undrende overfor, at der i lovforslaget anføres, at forslaget ikke har økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og administrative konsekvenser for borgerne. Straffes man for en forseelse man ikke har begået, uanset om man er fysisk eller juridisk person, har dette utvivlsomt økonomiske konsekvenser. Skal man som

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

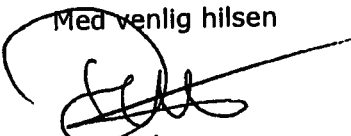
ejer/bruger opklare, hvem der var fører, indberette dette til politiet, sikre sig at fører erkender forholdet og generelt udføre politimæssig opklaringsarbejde, har det utvivlsomt administrative konsekvenser. Når der i lovforslaget anføres, at forslaget ikke har økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og administrative konsekvenser for borgerne, er der således tale om en regulær vildledning om lovforslagets konsekvenser.

2.13 Konklusion

FDM mener ikke, at det er rimeligt at bede borgerne varetage politiets opgave. I stedet for at gå på kompromis med retssikkerheden så FDM hellere, at man afsatte de nødvendige ressourcer til at finde den rigtige synder.

FDM må kraftigt fraråde, at man glemmer retssikkerheden på bekostning af effektivisering. En tilsidesættelse af retssikkerheden passer ikke ind i et moderne retssamfund og vil utvivlsomt mindske borgernes respekt og forståelse for gældende love.

Med venlig hilsen


Dennis Lange
Jurist


Per Alkestrup
Afdelingschef

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Fra: Gitte Albrecht Pedersen [gap@kfst.dk]
Sendt: 17. oktober 2013 16:23
Til: Justitsministeriet
Emne: Høring

J.nr. 13/11188
Til Justitsministeriet

Vedr. sagsnr.: 2013-800-0048

Idet vi henviser til Justitsministeriets e-mail af 7. oktober 2013 skal vi herved meddele, at høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Gitte Albrecht Pedersen
Chefsekretær
Direkte tlf.: 4171 5092
E-mail: gap@kfst.dk



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151

Fra: Jens Groot [FDL@fdl-vm.dk]
Sendt: 9. oktober 2013 14:54
Til: Justitsministeriet
Emne: Høringssvar til Sags nr. 2013-800-0048, Dok.: 921491 som senest Tirsdag den 5. november 2013.



DTC Torvet 20 – 7100 Vejle - tlf. 86 88 05 44 - fax 86 88 90 19

Justitsministeriet cc. Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller

Høringssvar fra Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL

Sags nr. 2013-800-0048, Dok.: 921491.

FDL har gennemgået det tilsendte materiale, og har ingen indvendinger.

FDL vil dog, når man nu strammer kraftigt op på sanktionerne ved overskridelse af hastighedsbegrænsningerne ved vejarbejder, opfordre ministeriet til også at stramme op m.h.t. skiltning i forbindelse med vejarbejder.

Hastighedsbegrænsninger uden for arbejdstiden på strækninger, hvor vejområdet ikke er berørt af arbejdet, sender et forkert signal til trafikanterne.

Der skal, efter **FDL**'s opfattelse, kun være hastighedsbegrænsning, når det er påkrævet, og i den tid, hvor der af forskellige årsager ikke arbejdes, skal skiltningen tilpasses de aktuelle forhold, naturligvis med behørigt hensyn til sikkerheden.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen
Jens Groot
Kontorleder
fdl@fdl-vm.dk

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
jm@jm.dk

Islands Brygge 26
Postbox 1990
2300 København S
tlf. 33 93 20 00
fax 33 32 01 74
hvr@hvr.dk
hvr.dk

5. november 2013

Høringssvar vedr. udkast til forslag til ændring af færdselsloven (skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

Håndværksrådet har modtaget ovennævnte udkast til lovforslag i høring. Det pågældende udkast giver Håndværksrådet anledning til kommentarer fsva. forslag til § 118 c.

Håndværksrådet repræsenterer en række organisationer for autoreparatører og karoserioprettere, herunder CAD og SKAD, der som led i deres virksomhed eller som en del af et fordelsprogram udlåner eller udlejer biler, når bilejerne har egne biler til reparation på autoværkstederne. Disse værksteder vil blive uforholdsmæssigt hårdt ramt af dette nye objektive ansvar for ejere, hvis de skal hæfte for kunders fartovertrædelser.

Privatpersoner, som udlåner en bil til en ven eller et familiemedlem, har et forhåndskendskab til den pågældende og en mulighed for at bestemme over vedkommende. Tilsvarende gælder en arbejdsgiver, som lader en medarbejder føre én af virksomhedens biler - de har også instruktionsbeføjelser og indsigt i og indflydelse på medarbejderens trafikkultur eller almindelige ansvarlighed. Men når en lånebil tilbydes til et autoværkstedes kunder, har disse værksteder intet forhåndskendskab og ingen instruktionsbeføjelse overfor kunden. Og værkstedet har ingen mulighed for at vide, hvem den faktiske fører er, hvis og når en fartoverskridelse finder sted med den pågældende bil.

Det er på den baggrund overordentlig vidtgående og klart urimeligt at udstrække den nye regel til også at gælde for autoværksteder, som udlåner eller udlejer biler i forbindelse med udførelse af autoreparationer.

Det er under punkt 4.3.3.11. i bemærkningerne til forslaget anført, at forholdet vil kunne reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet og lejeren. Det er en meget teoretisk betragtning, som fuldstændig negligerer virkeligheden for autoværkstederne. De kan godt i betingelserne skrive, at en bilejer er ansvarlig for forseelser begået, mens bilen anvendes af den pågældende kunde. Men når låne bilen efterfølgende afleveres, når kundens bil er repareret, så aner værkstedet ikke, og kunden måske endnu heller ikke, at den pågældende bil er registreret for en fartoverskridelse.



Når der så senere, efter dette udlånsarrangement, dukker en fartbøde op hos autoværkstedet, så har værkstedet på det tidspunkt ingen aktuel relation til kunden og intet depositum at foretage et tilbagehold i. Det vil indebære, at værkstedet skal fremføre et krav overfor kunden, som i værste fald skal gennemføres og inddrives ved advokatbi-stand og gennem retten. Og i den forbindelse vil værkstedet stå uden de bevismulig- heder, som politiet har, og uden de inddrivelsesmuligheder, som offentlige myndighe- der råder over. Og i de mindre virksomheder har man heller ikke administrativt perso- nale til at tage sig af disse ekstra opgaver, hvor det, der reelt er tale om, er, at man overtager bøvet og administrationen vedr. inddrivelse af offentlige krav. Det er i sig selv helt på tværs af regeringens udtalte målsætning om at begrænse det administrati- ve bøl for de private virksomheder.

I den forbindelse fremstår det uforståeligt, at der i det sammenfattende skema på s. 36 over økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet er skrevet "ingen" – altså at forslaget ikke medfører negative administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er notorisk forkert. For hvis den nye objektive regel gennemføres som foreslået, så vil bl.a. autoværksteder blive pålagt en uforholdsmæssig stor administrativ byrde og økonomisk risiko. Og den service en lånebilsordning til kunderne er udtryk for, kan bli- ve belastet af det foreslåede nye objektive ansvar i en grad, så det fratage værksteder- ne incitamentet til fortsat at tilbyde en sådan service, hvilket i sidste ende vil ramme forbrugerne.

På baggrund af ovenstående foreslår Håndværksrådet, at lovforslaget ændres, så au- toværksteder og lign. virksomheder, som udlåner eller udlejer lånebiler, undtages fra det objektive ansvar – på linje med leasinggivere – således at ansvaret for ATK- overtrædelser efter den foreslåede ordning kun kan pålægges lejeren henholdsvis lå- neren af den bil, overtrædelsen er begået med. Derfor bør ansvaret fjernes fra den en- kelte virksomhed, når denne har fremlagt dokumentation for hvem, der var låner/lejer af køretøjet på det tidspunkt, hvor forseelsen blev begået. Administrationen af inddrivelse af bøder skal ikke overgå til de private virksomheder men forblive hos de offentlige myndigheder, der har helt andre forudsætninger end de erhvervsdrivende for at kunne løfte en sådan opgave, såvel i bevismæssig, administrativ samt inddrivelsesmæssig henseende.

Håndværksrådet stiller sig naturligvis til rådighed i forbindelse med uddybende spørgsmål eller kommentar.

Med venlig hilsen



Lars Magnus Christensen

Justitsministeriet
Civilafdelingen
Att. Sidsel Kathrine Møller
jm@jm.dk

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
DIREKTE 3269 8905
MOBIL 3269 8905
MAF@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

J. NR. 540.10/29863/MAF/CBA

HØRING OVER FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSLSLOVEN

7. NOVEMBER 2013

Justitsministeriet har ved e-mail af 7. oktober 2013 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Med lovforslaget indføres et betinget objektivet ansvar i alle sager om overtrædelse af færdselslovens hastighedsbegrænsninger på op til 30 procent, som er konstateret ved Automatisk Trafikkontrol (ATK). Lovforslaget omfatter således ikke hastighedsoverskridelser, som medfører klip i kørekortet, frakendelse af kørekort eller kørselsforbud. Det betingede objektive ansvar medfører, at ejeren af et køretøj, som anvendes til en hastighedsoverskridelse på mindre en 30 procent, ifalder bødesansvar, medmindre den, der har ført køretøjet på gerningstidspunktet, selv erkender forholdet. Ejeren kan ligeledes undgå bødeansvar ved at godtgøre, at køretøjet uretmæssigt har været i en andens besiddelse eller var solgt på gerningstidspunktet.

Iht. færdselslovens § 65, stk. 1, er en ejer af et køretøj i dag efter anmodning fra politiet forpligtet til at oplyse under strafansvar, hvilke personer, der som førere har benyttet køretøjet.

Lovforslaget er begrundet i et behov for effektivisering af sagsbehandlingen i sager om hastighedsforseelser konstateret ved ATK som følge af regeringens beslutning om at firedoble antallet af ATK-vogne.

Instituttet har følgende bemærkninger:

MENNESKERETTEN

Den Europæiske Menneskerettighedskonventions (EMRK) artikel 6, stk. 2 om retten til en retfærdig rettergang indeholder en uskyldsformodning, hvorved enhver, der anklages for en lovovertrædelse, skal anses for uskyldig, indtil vedkommendes skyld er bevist i overensstemmelse med loven. Uskyldsformodningen fremgår desuden af artikel 14, stk. 2 i FN's konvention om civile og politiske rettigheder og artikel 48 i EU's charter om grundlæggende rettigheder.

I Straffelovrådets betænkning 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar vurderede Straffelovrådet det objektive individualansvar i straffelovgivningen i forhold til uskyldsformodningen i EMRK og fandt, at bestemmelser om objektivt individualansvar ikke er i strid med EMRK for så vidt angår bødeansvar af forholdsvis begrænset størrelse.

Straffelovrådets vurdering stemmer overens med Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols (EMD) praksis. For eksempel afviste EMD i beslutningen Falk mod Holland (beslutning af 19. oktober 2004, app. nr. 66273/01) en klage over objektivt ansvar i hollandsk ret for ejere af køretøjer i sager vedrørende hastighedsoverskridelser, hvor føreren ikke kunne identificeres. EMD fastslog, at objektivt ansvar i straffesager ikke er i strid med uskyldsformodningen, forudsat at der er proportionalitet mellem formålet med det objektive ansvar og hensynet til den tiltaltes rettigheder. Domstolen fandt i Falk mod Holland, at den hollandske lovgivning var proportional, da formålet med reglerne var at styrke færdselssikkerheden ved at sikre, at der effektivt kunne rejses tiltale for færdselslovsovertrædelser og sikre, at retsforfølgelsen i sager vedrørende automatisk trafikkontrol ikke medførte en uacceptabel byrde for anklagemyndigheden. EMD fremhævede desuden, at tiltalte havde mulighed for kontradiktion, og at ejere af køretøjer godt kunne holdes ansvarlig for vedkommendes beslutning om at udlåne sin bil.

Det er således instituttets vurdering, at lovforslaget ikke vil være i strid med uskyldsformodningen.

STRAFFELOVRÅDETS BETÆNKNING 1289/1995

I Straffelovrådets betænkning 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar udtalte Straffelovrådet, at det er i strid med principielle forestillinger om retfærdighed og rimelighed i strafanvendelsen at straffe en person for en lovovertrædelse begået af pågældende selv eller andre, som ikke kan bebrejdes den pågældende. Straffelovrådet fandt ikke, at det kan eliminere betænkeligheden ved det objektive strafansvar, at det er et bødeansvar.

Straffelovrådet fandt således, at der burde anlægges en kritisk vurdering af det objektive individualansvar i straffesager, og at gældende bestemmelser om objektivt individualansvar burde ophæves, bortset fra medieansvarslovens bestemmelser om objektivt ansvar, som rådet ikke fandt anledning til at tage stilling til. Det fremgår af bemærkningerne til dette lovforslag, at Justitsministeriet som følge af Straffelovrådets betænkning udsendte en cirkulæreskrivelse den 28. juni 1996, hvor det blandt andet blev anført, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivt individualansvar på nye lovområder.

INSTITUTTETS OVERVEJELSER

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Justitsministeriet, som følge af et grundlæggende retssikkerhedsmæssigt princip om, at objektivt individualansvar kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres på nye lovområder, ikke anbefaler, at der ikke indføres et objektivt individualansvar i færdselsloven. I stedet anbefaler Justitsministeriet, at der indføres et betinget objektivt ansvar, hvorved ejeren af et køretøj, som anvendes til en hastighedsoverskridelse på mindre en 30 procent ifalder bødesansvar, medmindre den der har ført køretøjet på gerningstidspunktet selv erkender forholdet.

Kravene til at undgå et objektivt ansvar iht. lovforslagets § 118 c, stk. 2 er, at en anden person over for politiet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Det er således ikke tilstrækkeligt, at ejeren af køretøjet kan bevise sin egen uskyld og tydeligt kan identificere personen, som førte køretøjet på gerningstidspunktet. Gerningspersonen skal egenhændigt erkende sin skyld over for myndighederne, og ejeren af køretøjet vil være ude af stand til at løfte en bevisbyrde i forhold til sin egen uskyld, hvis gerningsmanden ikke frivilligt erkender at have ført køretøjet.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der i 2011 var ca. 193.000 ATK sager, som vedrørte hastighedsovertrædelser på højst 30 procent, og at Justitsministeriets erfaring er, at der i 45 procent af alle ATK sager udpeges en anden end ejeren som fører af køretøjet. Ministeriets umiddelbare forventning er således, at der i omkring 45 procent af ATK sagerne i fremtiden vil blive sigtet en person, som reelt ikke har begået en strafbar handling. I 2011 ville dette have vedrørt omkring 86.850 personer.

Instituttet finder ikke, at et betinget objektivt ansvar vil løse de retssikkerhedsmæssige problemer, som et objektivt ansvar vil medføre. Instituttet finder desuden, at lovforslaget vil kunne have en række u hensigtsmæssige konsekvenser, da det for eksempel vil være en ejer

af et køretøjs eget ansvar at overtale en gerningsmand til at erkende en færdselslovsovertrædelse. Dette omfatter også sager, hvor der i dag vil blive opgivet påtale, da billedet taget med Automatisk Trafikkontrol gør det muligt at identificere en bils nummerplade, men ikke føreren af bilen.

- Institut for Menneskerettigheder anbefaler – med henblik på at fremme den enkeltes menneskerettigheder – at der ikke indføres et betinget objektivi ansvar i færdselsloven.

Der henvises til sagsnr. 2013-800-0048.

Venlig hilsen

Martin Futtrup



**Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 7467 1233
Telefax: +45 7467 4317
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk

Att: Trafik og transport

Sendt til: jm@jm.dk

Deres ref.:2013-800-0048

Dato: 05-11-2013

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (skærpende sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

ITD – brancheforeningen for den danske vejgodstransport har modtaget ovennævnte høringsmateriale til høring om forslag til ændring af færdselsloven og har følgende bemærkninger til udkastet.

Lovforslaget indeholder for det første forslag om en fordobling af bøden ved hastighedsovertrædelser, der sker i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter, hvor hastighedsgrænsen ved angivelse på færdselstavler eller anden afmærkning er nedsat midlertidigt. Der foreslås ligeledes en betinget frakendelse af førerretten allerede ved en 40% hastighedsoverskridelse mod de nugældende 60%.

ITD kan tilslutte sig den forslåede skærpelse af sanktioner for hastighedsovertrædelser, der sker i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter, under forudsætning af, at den midlertidige nedsatte hastighedsregulering også er nødvendig for at sikre sikkerheden for de personer, som udfører vejarbejde mv., herunder også at angivelse af midlertidig nedsat hastighedsregulering på færdselstavler kun skal fremkomme, hvor det giver mening, dvs. i situationer hvor der rent faktisk er fysiske personer tilstede og udfører arbejde.

Lovforslaget indeholder endvidere forslag om indførelse af et særligt betinget objektivt ansvar for ejer eller registreret bruger af et motorkøretøj, som i en automatisk trafikkontrol (ATK) er blevet målt til en hastighedsoverskridelse på op til 30%.

Det forslås, at ejer/bruger skal pålægges at betale bøden for hastighedsoverskridelsen, medmindre en anden person inden 30 dage erkender at have ført bilen.

ITD kan ikke tilslutte sig den forslåede indførelse af en særlig form for betinget objektivt ansvar for ejer eller registrerede bruger af et motorkøretøj, da det efter vores opfattelse strider imod grundlæggende retssikkerhedsprincipper.

ITD støtter generelt, at hastighedsovertrædelser sanktioneres konsekvent og hurtigt, men med forslaget lægger man op til at, at ejer eller registrerede bruger af et motorkøretøj kan straffes for en hastighedsovertrædelse, som vedkommende (bevisligt) ikke har begået.

ITD finder det betænkeligt, at der indføres ansvar på objektivet grundlag alene på baggrund af en effektivisering af politiets sagsbehandling af sager vedrørende hastighedsovertrædelser. Især når det efter vores vurdering sker på bekostning af centrale retssikkerhedsmæssige principper, herunder at overlade det til ejer eller registrerede bruger af motorkøretøjet, at få en anden person til at erkende forseelsen, for selv at slippe for bødeansvaret. Det vil med andre ord sige, at efterforskningen af hvem der har/kan have ført motorkøretøjet bliver overlagt til ejeren eller den registrerede bruger.

Det forekommer således særdeles urimeligt og unødigt konfliktskabende, at ejeren eller den registrerede bruger skal betale bøden i tilfælde, hvor det er åbenbart hvem, der har ført motorkøretøjet, men pågældende nægter sig skyldig.

Det fremgår ligeledes af bemærkningerne til lovforslaget (s. 17, sidste afsnit), at et betydeligt antal ATK-billeder i dag ikke danner grundlag for egentlig sagsbehandling, fordi de er uanvendelige f.eks. på grund af billedets kvalitet, fordi førerens ansigt ikke er tydeligt eller fordi nummerpladen foran mangler eller er ulæseligt.

Med den forslåede ordning kan politiet fremover anse det for ligegyldigt, om de billeder, der optages er tilstrækkelig klare til, at føreren af motorkøretøjet kan identificeres. Det er problematisk henset til at billedet af føreren ofte vil være den eneste mulighed for ejeren eller den registrerede bruger at kunne udpege en anden person som fører af motorkøretøjet. Ejer eller den registrerede bruger vil således være prisgivet i de angivne 12% - hvor de optagne billeder var ubrugelige til identifikation af føreren, men hvor nummerpladen uanset var læselig.

Det er ITD's opfattelse, at man ikke kan bebrejde ejer eller den registrerede bruger, såfremt det optagne billede er uanvendeligt. Endvidere må den bødetakst, der gælder for tilsidesættelse af oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1 være både tilstrækkelig og rimelig tilskyndelse til i videst muligt omfang at finde frem til føreren af motorkøretøjet.

Endelig fremgår af bemærkningerne til lovforslaget (s. 39, næstsidste afsnit), at såvel ejer som registrerede bruger, der søges straffet på objektivet grundlag, vil kunne gøre indsigelser overfor f.eks. målingens rigtighed, i den sidste instans ved indenretlig prøvelse. Det vil alt andet lige være umådeligt svært endsige umuligt, for den ejer eller registrerede bruger, der (bevisligt) ikke har ført køretøjet, at bestride den målte hastighed, hvorfor denne mulighed således er en ringe trøst for ejer/den registrerede bruger.

Med venlig hilsen

ITD

Jane Aa. Madsen
Juridisk konsulent

Fra: Nikolaj Sveistrup [NIS@kl.dk]
Sendt: 7. november 2013 05:58
Til: Justitsministeriet
Emne: KL hørings svar til "Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)"

Til JM att Christian Hesthaven og Sidsel
Kathrine Møller

Kære Christian og Sidsel

Jeg beklager at have overskredet fristen for høringen den 5. november, men håber KL's kommentarer kan komme i betragtning alligevel. Jeg vil dog allerede her gøre opmærksom på ønsket om at få loven tilsendt i økonomisk høring.

KL hørings svar til "Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)"

Helhedsindtryk

KL kan støtte de foreslåede lovændringer, da de må formodes at medvirke til, at hastighedsgrænserne i højere grad respekteres.

Generelle bemærkninger

Indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer af køretøj i forbindelse med hastighedsovertrædelser må formodes at medvirke til, at hastighedsgrænserne fremover i større udstrækning respekteres, hvilket er til gavn for trafikikkerheden på vejnettet - også det kommunale vejnet.

Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. vil ligeledes være i kommunernes interesse, da bilisters manglende respekt for hastighedsbegrænsninger ved vejarbejder også er til stor gene ved gennemførelse af kommunale arbejder på vejarealer.

De skærpede sanktioner bør dog også betyde, at vejmyndighederne skærper opsyn med, at den godkendte skiltning overholdes, således der i større udstrækning kun nedskiltes, når vejarbejdet pågår og en lokal hastighedsbegrænsning er nødvendig.

Omvendt bør der ikke nødvendigvis nedskiltes efter arbejdstids ophør og i weekender.

På denne måde gøres en hastighedsbegrænsning mere forståelig for trafikanterne, og respekten for skiltningen øges.

Følgevirksomheder.

De to forslag til ændringer i loven vil ikke få direkte konsekvenser for kommunerne, da det er færdselsmyndigheden - politiet - der håndhæver færdselsloven.

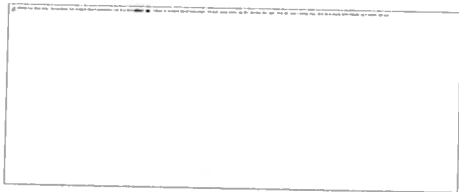
Dog vil større tilsyn med skiltninger ved vejarbejder betyde, at vejmyndighederne vil skulle bruge flere ressourcer på dette, hvorfor KL vil bede om at loven sendt i økonomisk høring.

Vh
Nikolaj

Nikolaj Sveistrup
Chefkonsulent
KL Teknik og Miljø
Weidekampsgade 10
2300 København S

Mobil 40337065
www.kl.dk/teknikogmiljo

NETVÆRK, NUDGING & NØRRETRANDERS – tag med!



LANDSFORENINGEN AF FORSVARSADVOKATER

Justitsministeriet
Civilafdelingen, Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Via e-mail jm@jm.dk

FORMAND :
HENRIK STAGETORN
ST. STRANDSTRÆDE 21
1255 KØBENHAVN K
TLF. 33 12 46 11
FAX 33 12 84 45
E-MAIL: HS@SWLP.DK

SEKRETARIAT :
AMAGERTORV 11, 3.
1160 KØBENHAVN K
TLF. 33 15 01 02
GIR 735 02 01
FAX 33 32 41 44

5. november 2013

2013-800-0048, Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

Justitsministeriet har ved brev af 7. oktober 2013 fremsendt ovennævnte lovforslag til Landsforeningen af Forsvarsadvokater med anmodning om eventuelle bemærkninger.

I den anledning kan Landsforeningen udtale følgende:

Ad skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejder mv.

Der foreslås indført en skærpelse af bøden ved hastighedsoverskridelser, der sker i forbindelse med vejarbejde mv., hvor hastighedsgrænsen ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt nedsat. Bøden foreslås i disse tilfælde fordoblet i forhold til den gældende bødetakst, ligesom der foreslås en betinget frakendelse af førerretten allerede ved 40 % hastighedsoverskridelse i disse situationer (mod normalt 60 %). Formålet hermed er at skabe et særligt incitament til at overholde hastighedsgrænserne ved vejarbejde mv., hvor arbejdere ofte befinder sig tæt på kørebanen under risikofyldte omstændigheder, og derved øge sikkerheden for de personer, som udfører vejarbejde mv.

Landsforeningen skal påpege, at skiltningen i forbindelse med vejarbejder i praksis ikke altid er tydelig. Det kan fx skyldes skiltenes placering eller mangel på belysning.

I praksis ses vejarbejder, hvor der ikke arbejdes en stor del af døgnet. Billister, der mange gange passerer vejarbejder, hvor der ikke arbejdes på, har desværre nok en tendens til at miste opmærksomheden på de særlige risikofyldte omstændigheder, der gør sig gældende ved vejarbejder.

Landsforeningen finder, at den skærpede straf kun bør finde anvendelse på tidspunkter, hvor der rent faktisk udføres arbejde på den pågældende strækning.

Landsforeningen finder endvidere, at det bør tydeliggøres, at relevante forskrifter i forhold til skiltning med hastighedsbegrænsninger nøje skal overholdes. De fleste sager vedrørende hastighedsovertrædelser afgøres enten udenretligt eller i retten uden medvirken af forsvarer. Der er derfor sjældent en egentlig prøvelse af, om skiltningen i de enkelte tilfælde er tilstrækkelig.

Ad indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser

Der foreslås indført betinget objektivi ansvar for ejer eller registreret bruger af et motorkøretøj, som i en automatisk trafikkontrol (ATK) er blevet målt med en hastighedsoverskridelse på op til 30%, der alene sanktioneres med en bøde. Dette vil således også gælde den foreslåede skærpede bøde (som i det nævnte interval foreslås fordoblet til 3000 kr.).

Det foreslås, at ejeren/brugeren skal pålægges at betale bøden, medmindre en anden person inden 30 dage erkender at have ført bilen.

Formålet med forslaget er at effektivisere sagsbehandlingen i de pågældende sager og sikre, at de ekspederes med den fornødne hurtighed, således at overtrædelser af hastighedsgrænserne sanktioneres konsekvent og hurtigt.

Landsforeningen kan ikke anbefale den del af forslaget, som vil indføre et betinget objektivi ansvar for den ejer/bruger, som ikke bevisligt har ført køretøjet.

Det fremgår af bemærkningerne (s.17 sidste afsnit), at man i 45 % af tilfældene har kunnet konstatere på det optagne foto, at det ikke er ejeren, der fører bilen. Det fremgår også, at der i 2011 og 2012 var 11-12 % af de optagne fotos, der var uanvendelige, idet man ikke kunne se føreren, men alene nummerpladen.

Det fremsatte forslag indebærer således, at man fremover vil kunne forvente, at bøden for over halvdelen af hastighedsoverskridelserne vil blive pålagt en person, som ikke er skyldig.

Landsforeningen finder en sådan retstilstand yderst betænkelig, ligesom det findes betænkeligt at overlade til ejeren/brugeren at få en anden person til at erkende forseelsen for selv at slippe for bødeansvaret.

Forslagets gennemførelse indebærer, at efterforskningen af, hvem der har/kan have ført bilen, bliver overladt til ejeren. Politiet kan derfor fremover anse det for ligegyldigt, om de fotos, der optages, er tilstrækkeligt klare til, at føreren kan identificeres. Med den foreslåede ordning vil fotoet dog kunne være ejerens eneste mulighed for at kunne pege på en bestemt anden person. En visning af en medpassager, som i dag sløres på de optagne fotos, kan også for ejeren være et væsentligt bidrag til sagens opklaring. I de 11-12% af tilfældene, hvor de optagne fotos er ubrugelige til identifikation, kan ejeren dog være helt prisgivet.

Den bødetakst, der gælder for tilsidesættelse af oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk.1 må anses for et tilstrækkeligt incitament til i videst muligt omfang at finde frem til føre-

ren. I disse tilfælde kan man ikke klandre ejeren, hvis fotoet er uanvendeligt, hvilket forekommer rimeligt. Med den foreslåede ordning lader man imidlertid ejeren bære ansvaret for, at politiets fotoudstyr fungerer efter hensigten. Landsforeningen er ikke enig med Justitsministeriet i, at den foreslåede ordning umiddelbart kan betragtes som en skærpe af oplysningspligten efter § 65. Den helt væsentlige forskel til det foreslåede er, at en bøde for overtrædelse af oplysningspligten efter § 65 netop ikke er en bøde for en anden persons forseelse, men alene for egen undladelse.

Det anføres i bemærkningerne (s. 39, næstsidste afsnit), at også den ejer, der søges straffet på objektivet grundlag, vil kunne gøre indsigelser overfor f.eks. målingens rigtighed, i sidste instans ved indenretlig prøvelse. Dette er selvsagt ingen trøst for den ejer, der (måske bevisligt) ikke har ført køretøjet og derfor ikke kan bestride den målte hastighed.

I de tilfælde, hvor det er åbenbart, hvem der fører bilen (og som er hverken ejer eller bruger), forekommer det direkte demoraliserende og unødigt konfliktskabende, at ejeren skal betales bøden, blot fordi føreren nægter sig skyldig eller holder sig skjult.

Forslaget indebærer reelt, at man vil omdanne bøderne til en afgift på hastighedsforseelser (på linje med parkeringsafgifter), som ønskes pålagt ejeren uanset skyld. En afgifts størrelse bør dog ikke afhænge af (graden af) en andens skyld, hvorved bemærkes, at afgiften alt efter omstændighederne vil være enten 1500 kr. eller 3000 kr. Også af denne grund må en bøde for tilsidesættelse af oplysningspligten være tilstrækkeligt og rimeligt.

På bestyrelsens vegne



Henrik Stagetorn

Justitsministeriet
1216 København K

**Høringssvar vedrørende skærpede sanktioner for
hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget
objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse
hastighedsovertrædelser**

MC Touring Club er enig i, at personer, som arbejder tæt på eller ved en vej ikke bør udsættes for unødigt fare og har krav på, at trafikanterne opfører sig hensynsfuldt. Hvis en fordobling af bødetaksterne ved overskridelse af hastighedsgrænsen ved vejarbejde kan reducere antallet af hastighedsoverskridelser og øge sikkerheden for arbejdere på eller tæt ved vejen må en forhøjelse af bødetaksterne derfor anses for et acceptabelt middel. Men højere takster bør kun gælde i de tilfælde, hvor der rent faktisk arbejdes på eller tæt ved vejen. Der er alt for mange eksempler på hastighedsbegrænsninger på veje, hvor der rent faktisk ikke arbejdes og ikke har været arbejdet i nogen tid. Skiltningen og hastighedsgrænsen bør til enhver tid tilpasses de faktiske forhold. At dette langt fra sker i dag er uden tvivl stærkt medvirkende til, at mange trafikanter ofte ikke kan se formålet med en hastighedsgrænse og derfor får et "afslappet" forhold til skiltningen.

En indførelse af et objektivt ansvar for ejerne af motorkøretøjer må MC Touring Club på det kraftigste tage afstand fra. Det vil ikke øge færdselssikkerheden og foreningen anser det for helt utilstedeligt, at personer derved vil kunne straffes for noget, de ikke har gjort. Det vil være et brud på retssikkerheden og er helt uacceptabelt. Det må være politiets opgave at sikre sig tilstrækkelige beviser i forbindelse med en lovovertrædelse og ikke bare "rette smed for bager" under henvisning til, at det er effektivt.

Med venlig hilsen

MC Touring Club

Gunnar Skrydstrup
Forretningsfører





Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt pr. mail: jm@jm.dk

Journalnr. 2013-00877
21. oktober 2013
HB/mk

Vedrørende sags nr. 2013-800-0048/921491 - Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven

Justitsministeriets har i skrivelse anmodet om Politiforbundets eventuelle bemærkninger til ovennævnte forslag.

I den anledning kan det oplyses, at Politiforbundet ikke har bemærkninger til forslaget.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

Hans Bundesen
Seniorkonsulent

Justitsministeriet
Civilafdelingen
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

DATO 8. november 2013

JOURNAL NR.

RA-2013-700-0034

BEDES ANFORT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: ARI

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16

1220 KØBENHAVN K

TELEFON 72 68 90 00

FAX 72 68 90 04

Ved e-mail af 7. oktober 2013 (j. nr. 2013-800-0048) har Justitsministeriet fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser) med anmodning om bemærkninger.

I den anledning skal jeg meddele, at det fremsendte lovudkast ikke giver mig anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Ole Hasselgaard

Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Den 7. november 2013
J.nr. 2013-9020-488
Sagsbehandler Kirsten Søndergaard Munck

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven

Justitsministeriet har ved e-mail af 7. oktober 2013 (sagsnr. 2013-800-0048) anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Rigspolitiet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastet, udgør kørsel med for høj hastighed en særlig risiko i forbindelse med vejarbejde mv. Dette gælder navnlig i forhold til de arbejdere, der ofte befinder sig tæt på kørebanen under risikofyldte omstændigheder.

Også på de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke udføres arbejde på vejarbejdet, har det betydning for trafiksikkerheden for de øvrige trafikanter, at de midlertidigt nedsatte hastighedsgrænser respekteres, idet fysiske ændringer af vejbanen som følge af vejarbejdet mv. nødvendiggør, at der køres med lavere hastighed end normalt på vejstrækningen.

Rigspolitiet kan derfor tilslutte sig forslaget om, at der fastsættes skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

Med hensyn til ikrafttræden af de forhøjede bøder henleder Rigspolitiet opmærksomheden på, at den endelige implementering af de nødvendige ændringer i politiets IT-systemer først kan iværksættes, når loven er vedtaget.



Betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastigheds-
overtrædelser

Side 2

Denne del af lovudkastet giver ikke Rigs politiet anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Svend Larsen
politidirektør



Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotholmsgade 10
1216 København K

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

5. november 2013

Høringssvar

Vedr: forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektive ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastigheds-overtrædelser).

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

1. Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

Rådet for Sikker Trafik kan tiltræde lovforslagets overordnede intention om at skærpe straffen over for de bilister, der tilsidesætter hastighedsgrænserne ved vejarbejde mv., såvel af hensyn til sikkerheden for de personer, der udfører vejarbejdet, som af hensyn til trafiksikkerheden generelt.

Hastighed er ubetinget en væsentlig ulykkesfaktor også på strækninger, hvor der udføres vejarbejde. Sanktionsfastsættelsen har betydning for trafikanters adfærd, hvorfor Rådet for Sikker Trafik er positiv overfor en forhøjelse af bødetaksterne ved vejarbejder for at forebygge hastighedsoverskridelser og dermed ulykker..

Da de generelle bødetaksterne blev sat op 1. januar 2012, viste den efterfølgende evaluering, at trafikanterne helt overvejende var positive overfor bødestigningerne. En stor del af de, der ikke i forvejen angav at køre lovligt, svarede, at de højere bøder ville have effekt på deres hastighed. Den efterfølgende måling af gennemsnitshastigheder på vejene i foråret 2012 indikerede desuden, at bødetaksterne kan have haft en effekt på hastighederne, som faldt i perioden.

Når det påtænkes at skærpe bødestraffen for forseelser i tilknytning til vejarbejder så markant, finder Rådet det væsentligt – hvilket da også er påpeget i bemærkningerne til lovforslaget - at skiltningen på stederne er meget tydelig for trafikanterne, og at skiltning med lavere hastighedsgrænse (fx når vejarbejderne har forladt stedet, eller de er færdige med det arbejde, der har medført hastighedsnedsættelsen) begrænses i videst mulige omfang, således at trafikanterne opfatter de nedsatte hastighedsgrænser som tydelige, logiske og forståelige. Det er samtidig vigtigt at kommunikere til trafikanterne, at selv om der ikke umiddelbart synligt pågår arbejde på vejstrækningen, så er der grund til at hastighedsgrænsen er nedsat – f.eks. som følge af indsnævrede vejbaner. Herved øges accepten af og forståelsen for de nedsatte hastighedsgrænser med en højere efterlevelse til følge, hvilket er det vigtigste formål.

Det er Rådets opfattelse at trafikanterne foruden skiltning – hvor det er muligt – også bør varsles via fysiske advarsler (f. eks. rumlestriber eller lign) og/eller elektroniske advarsler, f. eks. i form af indkodning på GPS-nettet. De elektroniske hjælpemidler i form af GPS eller mobiltelefon-apps, som en del bilister benytter sig af til at overholde hastighedsgrænserne, virker jo netop IKKE ved midlertidige hastighedsnedsættelser. En øget anvendelse af gule tavler med teksten "Fartkontrol" vil også være en hjælp til bilisterne i forhold til at undgå hastighedsoverskridelser og dermed forbedre trafiksikkerheden ved vejarbejder.

Nedsættelsen af grænsen for betinget frakendelse til 40 % for personbiler mm. ved hastighedsoverskridelse ved vejarbejder - samtidig med fordoblingen af bøderne - kan fremstå som en end og meget væsentlig skærpelse for bilisterne. Rådet finder på den baggrund, at det kunne overvejes først at indføre de forhøjede bødetakster og se på erfaringerne herfra, for efterfølgende at vurdere om det er nødvendigt også at nedsætte grænsen for betinget frakendelse. Derved kunne man undgå risikoen for at skærpe sanktionerne unødigt i forhold til den ønskede præventive effekt samt undgå den konflikt, der muligvis vil kunne opstå i forhold til retsfølelsen hos en række borgere.

En gennemførelse af det foreliggende forslag vil således betyde, at en bilist, der kører 71 km/t på et sted, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er sat ned fra 110 km/t til 50 km/t, men hvor der måske ikke lige på gerningstidspunktet er vejarbejdere i området, fremover vil modtage ikke blot en fordoblet bøde på 4.000 kr., men herudover også en betinget frakendelse af kørekortet. Dette indebærer som bekendt en kontrollerende køreprøve og derefter 3 års prøvetid, hvor en tilsvarende overtrædelse vil medføre en ubetinget frakendelse.

Dette kan forekomme som en meget voldsom konsekvens af en handling, der ret beset i nogle situationer nok vil kunne karakteriseres som mindre trafikfarlig end en tilsvarende forseelse midt i en by med masser af fodgængere og cyklister, hvor en tilsvarende hastighedsoverskridelse ikke vil medføre en tilsvarende reaktion, herunder i særdeleshed krav om betinget frakendelse af førerretten.

2. Betinget, objektivt ansvar for ejer (bruger) ved hastigheds- overtrædelser på højst 30 % i ATK

Rådet for Sikker Trafik kan ligeledes tiltræde denne del af lovforslaget, hvorved man implementerer en af de anbefalinger, som også er et nævnt i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2013-2020 "Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar".

Opdagelsesrisikoen er helt afgørende for bilisternes overholdelse af fartgrænser og andre regler. I og med at forslaget vil betyde langt færre sager, der må henlægges pga. fotoets kvalitet, vil det indebære en højere opdagelsesrisiko, hvilket er godt for trafiksikkerheden.

Gennemførelse af forslaget om betinget, objektivt ansvar vil samtidig betyde, at en meget stor del af de bilister, der bevidst forsøger at unddrage sig hastighedsbøder i ATK (fx ved at køre med solskærmen slået ned eller andre kreative foranstaltninger), fremadrettet vil kunne stilles til ansvar for konstaterede hastighedsovertrædelser.

Rådet finder desuden, at det er vigtigt, at politiets ressourcer anvendes mest effektivt i forhold til den samlede indsats. Betinget, objektivt strafansvar vil bidrage til dette, da det vil frigøre væsentlige ressourcer i sagsbehandlingen af ATK.

Det forhold, at man som ejer/bruger af et køretøj kan undgå at blive påført straf, hvis man ved, hvem der kørte bilen det pågældende tidspunkt, og denne erkender det, synes i al væsentlighed at eliminere de retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, der eventuelt ville kunne fremføres mod forslaget. I langt de fleste tilfælde vil føreren af bilen i disse situationer være et familiemedlem, en god bekendt eller en medarbejder i et firma, og sandsynligheden for, at denne overfor ejeren vil nægte af have kørt bilen, forekommer ret beset meget lille.

3. Bemærkninger i øvrigt

I forbindelse med lovforslagets ikrafttræden vil Rådet anbefale, at der gennemføres en målrettet kommunikationsindsats, der sikrer trafikanterne information om de gennemførte ændringer.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Direktør



Justitsministeriet
Att: Sidsel Kathrine Møller
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller
Sagsnr.: 2013-800-0048
Dok.: 855211

Jmt. modt.

30 OKT. 2013

TAXA 4x35
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse

Tlf. 35 35 90 01
Cvr. nr. 74001416

www.taxa.dk
mail: formand@taxa.dk

Vanløse, den 28. oktober 2013

TAXA 4x35's hørings svar til lovudkast om ændring af færdselsloven

Medlemmerne i Sammenslutningen TAXA 4x35 støtter op omkring en forbedret håndhævelse af færdselsloven, idet de ansattes arbejdsmiljø vil forbedres, når risikoen for ulykker nedsættes. Sammenslutningen TAXA 4x35 finder det dog væsentligt at en forbedret håndhævelse ikke fjerner ansvaret fra føreren af bilen.

En gennemførelse af den fremlagte lov vil betyde, at en taxachaufførs bøde for overtrædelse af færdselsloven altid vil blive sendt til vognmanden. Vognmanden vil efterfølgende være den ansvarlige, såfremt chaufføren ikke erkender at have været fører af vognen.

Sammenslutningen TAXA 4x35 afgiver sine bemærkninger med særlig fokus på bødeansvar.

Sammenslutningen TAXA 4x35's bemærkninger til forslaget

Sammenslutningen TAXA 4x35 finder det bekymrende, at det i forslaget fremgår, at der fremover slet ikke skal dannes et billede af bilens fører ved hastighedsovertrædelser. Det fremgår endvidere, at det er bilens ejer, som pålægges bøden, også selv om ejeren er en virksomhed.

En gennemførelse af fremlagte lov vil fratage vognmanden muligheden for at få et billede til rådighed til identifikation af føreren i forbindelse med et bødepålæg. Skulle vognmanden alligevel være i besiddelse af entydige beviser, ville det ikke være nok, før føreren af bilen selv erkendte forseelsen. Ville det alligevel lykkes at presse chaufføren til at erkende forseelsen, vil denne efterfølgende have tre måneder til at ændre mening, og bødeansvaret vil atter blive pålagt vognmanden.

Sammenslutningen TAXA 4x35 finder det problematisk, at det dermed vil være økonomisk konsekvensfrit for chauffører at køre for stærkt, så længe fartgrænsen ikke overskrides med mere end 30 procent. Dermed fjerner den fremlagte lov det økonomiske incitament for chaufføren til at overholde gældende lov.

Sammenslutningen TAXA 4x35 vurderer, at en gennemførelse af lovforslaget vil påføre vognmanden økonomiske tab og tvinge vognmanden ud i situationer hvor en chauffør, uden bevis, presses til at påtage sig et bødeansvar. Lovændringen vil derfor medføre en række økonomiske og adfærdsmæssige konsekvenser, som i sidste ende vil gå ud over vognmanden og den generelle færdselssikkerhed.

Sammenslutningen TAXA 4x35 finder det derudover problematisk at vognmanden vil være ansvarlig for eventuelle lovovertrædelser begået under en prøvekørsel f.eks. i forbindelse med værkstedsbesøg eller salg af bilen.



Sammenslutningen TAXA 4x35's anbefalinger til forslaget

Medlemmerne i Sammenslutningen TAXA 4x35 vil anbefale, at det forsat skal være førerens ansvar at overholde færdselsloven og myndighedernes opgave at løfte bevisbyrden for eventuelle lovovertrædelser, eventuelt med et skærpet krav til ejeren om at anvise hvem der har ført bilen.

På Sammenslutningen TAXA 4x35's bestyrelses vegne.

Palle Christensen
Formand

Vestre Landsret
Præsidenten



Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr. 40A-VL-64-13
Den 06/11-2013

Justitsministeriet har ved brev af 7. oktober 2013 anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Høringssagen har været forelagt landsrettens dommere og er særligt drøftet med landsrettens fagudvalg for strafferet og straffeproc. og jeg skal herefter udtale:

Det bemærkes først, at det kunne overvejes at tydeliggøre i lovforslagets titel, at der er tale om et forslag om indførelse af et betinget objektivi strafansvar.

Der næst bemærkes, at jeg er bekendt med den udtalelse, som er afgivet af præsidenten for Østre Landsret den 4. november 2013, og at Vestre Landsret kan tilslutte sig denne udtalelse.

Denne udtalelse sendes til jm@jm.dk.

Der henvises til sagsnr. 2013-800-0048.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bjarne Christensen".

Bjarne Christensen



Den 4 NOV. 2013
J.nr. 40A-ØL-61-13

Justitsministeriet
Civilafdelingen/Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 7. oktober 2013 anmodet Østre Landsret om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. og indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser).

Lovudkastet har været drøftet på landsrettens plenarmøde den 1. november 2013.

I den anledning skal jeg meddele, at udkastets første del om skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Udkastets anden del om indførelse af et betinget objektivt strafansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser giver landsretten anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger:

Som anført i bemærkningerne til lovudkastet bør der kun under ganske særlige omstændigheder indføres regler om objektivt strafferetligt individualansvar på nye lovområder. Dette kan landsretten tilslutte sig.

I lovudkastet foreslås desuagtet et objektivt strafansvar for ejeren (brugeren) for overtrædelser på højst 30 % af hastighedsbegrænsningerne i færdselsloven konstateret ved automatisk trafikkontrol (ATK), der betinges af to forhold. For det første, at en anden end ejeren (brugeren) ikke inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforlæg vedrørende forseelsen, over for politiet har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet. For det andet, at en anden ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet ikke var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

Lovudkastet åbner ikke mulighed for, at en ejer (bruger) af et køretøj i de omhandlede tilfælde kan undgå at ifalde strafansvar ved på anden måde over for politiet eller domstolene at bevise, at pågældende ikke var fører af køretøjet på gerningstidspunktet. Dette gælder således også de situationer, hvor ejeren (brugeren) kan dokumentere at have været bortrejst på gerningstidspunktet, eller hvor det entydigt fremgår af billedet taget af bilen og føreren på gerningstidspunktet, at føreren og ejeren (brugeren) er af modsat køn. Herved bliver der reelt - alene med de anførte to undtagelser - tale om indførelse af et objektivt individualansvar, der fundamentalt afviger fra retstilstanden i de øvrige nordiske lande, og som også går videre end det betingede objektive strafansvar, der findes i Belgien på samme område.

Indførelse af et (betinget) objektivt strafansvar på et område, hvor der ikke for ejeren (brugeren) er nogen (skjult) økonomisk interesse i den lovovertrædelse, som en anden person begår, og hvor der typisk heller ikke vil være nogen ansættelsesmæssig instruktionsbeføjelse i forhold til den pågældende fører, vil efter landsrettens opfattelse kunne medføre, at der i en række konkrete situationer vil blive pålagt ejere af biler et strafansvar, som kan forekomme åbenbart urimeligt.

Det anførte skal også ses på baggrund af, at der efter det oplyste i omkring 45 % af alle ATK-sager i dag bliver udpeget en anden fører end ejeren (brugeren), og at det betingede objektive ansvar ikke begrundes i væsentlige præventive overvejelser, men i alt væsentligt i et ønske om administrative lettelser for politiet.

Landsretten skal derfor henstille, at det overvejes at ændre lovudkastet, således at ejeren får mulighed for at undgå strafansvar i situationer, hvor vedkommende bevisligt ikke var fører af bilen ved den pågældende lejlighed.

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Ellen Busck Porsbo