



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 15. januar 2014
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller
Sagsnr.: 2013-0037-0061
Dok.: 1006113

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 23 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser) (L 74), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 13. december 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Lauritzen (V).

Karen Hækkerup

/

Christian Hesthaven

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 23 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser) (L 74) fra Folketingets Retsudvalg:

”Har ministeren overvejet, at de skærpende sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde, kun skal gælde, når der reelt er arbejdere til stede, der kan komme til skade?”

Svar:

Som anført under pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger adskiller vejstrækninger med vejarbejde mv. sig fra andre særligt risikofyldte vejstrækninger som skoleveje og lignende ved, at det særlige risikomoment – vejarbejdet eller lignende med arbejdere tæt på kørebanen – er midlertidigt, således at det er vanskeligt at lave andre hastighedsreducerende tiltag som vejbump, indsnævring af kørebaner mv. for at højne sikkerheden.

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

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

kunne forekomme, at der konkret foregår arbejde umiddelbart tæt på kørebanen, uden at dette nødvendigvis er synligt for bilister, der passerer stedet.

Transportministeriet har i øvrigt oplyst, jf. pkt. 2 i den kommenterede høringsoversigt, at reglerne om brug af afmærkning ved vejarbejder i efteråret er præciseret, således at det er gjort klart, at arbejdsområdet skal indskrænkes ved arbejdstids ophør, hvor det er muligt, og at afmærkningen skal reduceres tilsvarende. Desuden skal afmærkningen løbende ændres i takt med vejarbejdets fremdrift.