



JUSTITSMINISTERIET

Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller
Sagsnr.: 2014-0035-0217
Dok.: 1047825

UDKAST TIL TALE

til brug for besvarelsen den 18. februar 2014 af samrådsspørgsmål
A fra Folketingets Retsudvalg 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 hastigheds-overtrædelser)

Samrådsspørgsmål A:

”Ministeren bedes redegøre for reglerne om objektivi ejers ansvar i dansk strafferet herunder begrunde, hvorfor ministeren finder det nødvendigt at indføre et objektivi ansvar for hastighedsovertrædelser.”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Lauritzen (V).

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

[Indledning]

1. Jeg vil indledningsvis gerne takke udvalget for indkaldelsen til dette samråd, der giver mig lejlighed til at uddybe baggrunden for lovforslag nr. L 74 og oplyse nærmere om de mange overvejelser, der er gået forud for fremsættelsen af lovforslaget.

Samrådet vedrører den del af lovforslaget, som lægger op til at indføre et betinget objektivt bødeansvar for ejeren eller brugeren af en bil i de mindre alvorlige sager om hastighedsforseelser, som konstateres ved Automatisk Trafikkontrol – også kaldet ATK.

Den foreslåede ordning med betinget objektivt bødeansvar omfatter nærmere bestemt de ATK-sager, hvor der ikke kan blive tale om klip i kørekortet, frakendelse af førerretten eller kørselsforbud, men derimod alene bøde.

Det vil med andre ord sige hastighedsoverskridelser på højst 30 pct.

2. Jeg har stor forståelse for den interesse, som udvalget viser for denne del af lovforslaget, som der både er stillet en række af spørgsmål til, og som vi nu også får mulighed for at drøfte i dette samråd.

Når jeg synes, at den store interesse for denne del af lovforslaget er helt forståelig, skyldes det, at jeg anerkender, at indførelsen af et betinget objektivt ejeransvar på dette område er en nyskabelse - også selv om der allerede eksisterer flere eksempler på objektivt strafansvar i dansk lovgivning.

Det har Justitsministeriet været meget bevidst om, da ministeriet forbedrede lovforslaget. Derfor kan jeg også betrygge udvalgsmedlemmerne med, at der er gået mange og grundige overvejelser forud for, at forslaget blev fremsat.

De overvejelser skal jeg senere vende tilbage til. Først vil jeg nemlig besvare den del af spørgsmålet, der vedrører de gældende regler om objektivt strafansvar i dansk ret.

[Regler om strafansvar på objektivt grundlag i dansk strafferet]

3. Helt grundlæggende er objektivt strafansvar karakteriseret ved, at straf pålægges, uden at det nærmere skal konstateres, hvem der begik den strafbare handling. At blive straffet for en lovovertrædelse på baggrund af et objektivt strafansvar kræver altså hverken, at vedkommende har haft forsæt til at begå handlingen, har handlet uagtsomt eller nødvendigvis overhovedet selv har udført handlingen.

4. Spørgsmålet om strafansvar på objektivt grundlag har været grundigt behandlet af bl.a. Straffelovrådet.

Således behandlede Straffelovrådet i en betænkning fra 1995 spørgsmålet om juridiske personers bødeansvar. I betænkningen er der anført – og jeg citerer:

”Straffelovrådet finder, at der er alvorlige betænkeligheder ved et strafansvar for enkeltpersoner, hvem det hverken tilregnes som forsætligt eller som uagtsomt, at der er realiseret lovovertrædelser.”

Citat slut.

5. Straffelovrådet gjorde sig derfor også en række overvejelser om mulige alternativer til regler om objektivt ansvar.

Rådet overvejede f.eks. spørgsmålet om, hvorvidt indførelse af regler med omvendt bevisbyrde som en mellemvej mellem uagtsom medvirken og rent objektivt ansvar kan være et godt alternativ til regler om objektivt ansvar.

Denne løsning kunne rådet imidlertid ikke anbefale, da det bl.a. strider mod det grundlæggende princip om, at anklagemyndigheden bærer bevisbyrden.

Rådet så også på en mulig bødehæftelsesregel, hvorefter en fysisk eller juridisk person civilretligt hæfter for betalingen af den bøde, som er pålagt det umiddelbare strafssubjekt. Rådet beskrev det som et muligt alternativ til et objektivet ansvar i erhvervsmæssige forhold, men havde også nogle betænkeligheder herved.

6. Straffelovrådet forholdt sig også til, om regler om strafansvar på objektivet grundlag er forenelige med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Det gælder navnlig konventionens artikel 6, stk. 2, der udtrykker det almindelige retsprincip, at enhver, der anklages for en lovovertrædelse, skal anses for uskyldig, indtil hans skyld er bevist i overensstemmelse med loven.

Rådet fandt ikke grundlag for generelt at fastslå, at bestemmelser om strafansvar på objektivet grundlag er i strid med menneskerettighedskonventionen – i hvert fald så længe der alene er tale om bødeansvar af forholdsvis begrænset størrelse.

7. I forlængelse af en straffelovsændring i 1996 om strafansvar for juridiske personer, som byggede netop på Straffelovrådets betænkning, udsendte Justitsministeriet en cirkulæreskrivelse til samtlige ministerier. Heri blev det understreget, at ministerierne – ud over at foretage en kritisk gennemgang af eventuelle eksisterende bestemmelser om objektivet strafansvar – kun under ganske særlige omstændigheder bør indføre regler om et sådant ansvar på nye lovområder.

Dette er – som det også helt klart fremgår af bemærkningerne til det foreliggende lovforslag – fortsat Justitsministeriets grundsynspunkt.

Generelt er der da også udvist stor tilbageholdenhed i forhold til at indføre regler om rent objektivt strafansvar på nye områder. Og sådan bør det være.

[Gældende bestemmelser om objektivt strafansvar]

8. Men ganske særlige omstændigheder kan som nævnt begrunde et objektivt strafansvar, og der findes da også i lovgivningen i dag forskellige bestemmelser om objektivt strafansvar.

9. Lad mig give et par eksempler:

Færdselslovens § 118, stk. 8, indeholder hjemmel til at pålægge ejeren eller brugeren af køretøjet – i praksis typisk en vognmand – straf for chaufførens overtrædelse af bestemmelserne om største tilladte akseltryk og totalvægt og regler om køre- og hviletid.

Et andet lovområde, der indeholder en objektiv strafhjemmel, er arbejds miljølovgivningen. Her kan der for overtrædelse af en række bestemmelser pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. Det gælder dog ikke, hvis arbejdsgiver har gjort alt, hvad det var muligt for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø.

Det objektive strafansvar kendes også fra restaurationsområdet, hvor restauratører og kantineindehavere mv. som udgangspunkt på objektivt grundlag kan pålægges et objektivt bødeansvar for så vidt angår ansattes overtrædelser af bl.a. forbuddet mod servering af stærke drikke til personer under 18 år og stærkt berusede personer.

Også medieansvarsloven indeholder visse bestemmelser om strafansvar på objektivt grundlag for redaktører og udgivere. De pågældende kan således efter omstændighederne på objektivt grundlag straffes, hvis indholdet i en artikel er strafbar f.eks. efter bestemmelser i straffeloven, eller hvis f.eks. et navne- eller referatforbud efter retsplejeloven ikke respekteres. Det ganske særlige ved det objektive ansvar efter medieansvarsloven er, at bestemmelserne i princippet giver mulighed for at idømme frihedsstraf på objektivt grundlag for f.eks. overtrædelse af straffeloven.

10. Som anført i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag er det – med undtagelse af ansvaret efter medieansvarsloven – kendetegnende for de nævnte ordninger med objektivt strafansvar, at den, der pålægges det objektive ansvar, har en direkte økonomisk interesse i den lovovertrædelse, som en anden person begår, og normalt også har en ansættelsesmæssig instruktionsbeføjelse i forhold til den pågældende.

[Lovforslagets overordnede formål]

11. Med samrådsspørgsmålet spørges der herefter om, hvorfor det er fundet nødvendigt at indføre et betinget objektivt ansvar for de omfattede hastighedsovertrædelser.

Og det er et meget relevant spørgsmål, når der – som jeg har været inde på – kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres objektivt strafansvar.

12. Lad mig i den forbindelse indledningsvis gøre det helt klart, at regeringen ikke lægger op til at indføre et rent objektivt ansvar på området, således som Færdselssikkerhedskommissionen ellers har foreslået i sin nationale handlingsplan for 2013-2020.

Der lægges derimod op til at indføre et betinget objektivt bødeansvar for ejeren eller brugeren af et motorkøretøj. Jeg skal vende tilbage til, hvad det nærmere betyder.

13. Men først vil jeg gerne pege på et helt centralt hensyn bag forslaget: For høj fart er skyld i eller en medvirkende faktor i mange alvorlige trafikulykker. Fart dræber!

Rådet for Sikker Trafik anslår således, at hvert tredje trafikdrab ville kunne undgås, hvis alle overholdt hastighedsgrænserne.

Større færdselssikkerhed er en prioritet for regeringen, og regeringen finder det i den forbindelse helt nødvendigt at sætte massivt ind over for de bilister, som ikke overholder hastighedsgrænserne. Det er baggrunden for regeringens trafikikkerhedspakke fra august 2012, som bl.a. indebærer, at vi firedobler antallet af ATK-vogne inden for det kommende års tid.

Denne beslutning baserer sig på, at anvendelsen af ATK er et centralt og effektivt redskab for politiet i indsatsen mod fartsyndere.

14. Det er i den forbindelse af stor betydning, at ATK er et effektivt redskab. Og at det i befolkningen også opfattes som sådan. Og sådan skal det også vedblive med at være efter den store udvidelse af brugen af ATK-biler.

Dette lovforslag skal netop sikre en fortsat effektiv sagsbehandling i de omfattede hastighedssager.

Samtidig vil den foreslåede ordning kunne øge en ejers eller brugers bevidsthed om vigtigheden af, at en fører, der anvender pågældendes motorkøretøj, overholder hastighedsgrænserne. Og dermed bliver der en

oplagt anledning til at drøfte god trafikultur både i familier og private relationer samt på arbejdspladser – herunder når man låner sin bil ud.

15. Forslaget omfatter som bekendt kun hastighedsforseelser, der registreres ved brug af ATK.

Og hvorfor nu det?

Jo, det særlige ved de overtrædelser af hastighedsgrænserne, der konstateres ved ATK, er, at køretøjet ikke straks bringes til standsning. Føreren af bilen foreholdes dermed ikke forseelsen umiddelbart efter, at den er sket – modsat forseelser konstateret ved andre hastighedskontroller.

16. Alligevel skal den enkelte fartsnyder så vidt muligt opleve, at en hastighedsforseelse sanktioneres konsekvent og hurtigt.

Det gælder for bilisterne i de ca. 85 pct. af ATK-sagerne, der vedrører kørsler med hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., som den foreslåede ordning vil komme til at omfatte.

Men det gælder også for de bilister, der hidtil ikke har oplevet, at en hastighedsovertrædelse har en konsekvens, fordi ATK-billedet ikke kunne anvendes på grund af billedets kvalitet, uanset at nummerpladen var læsbar. I 2011 og 2012 drejede det sig om ca. 11-12 pct. af ATK-sagerne.

[Overvejelser om indførelse af rent objektivi strafansvar]

17. Samlet set finder regeringen altså, at en ordning med objektivi ansvar på området vil være meget gavnlig i forhold til at højne sikkerheden på de danske veje og bekæmpe for høj fart, som vi ved koster menneskeliv.

Men det er klart, at målet ikke helliger alle midler. Derfor ligger der som sagt også meget grundige overvejelser bag forslaget om at indføre et betinget objektivt ansvar for en ejer eller bruger i de hastighedssager, der omfattes af forslaget.

18. Som nævnt anser Justitsministeriet det for at være et grundlæggende retssikkerhedsmæssigt princip, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om strafansvar på objektivt grundlag på nye lovområder.

Den foreslåede ordning adskiller sig fra andre ordninger med objektivt ansvar ved, at den der pålægges det objektive ansvar, ikke nødvendigvis vil have en direkte økonomisk interesse i den lovovertrædelse, som en anden person begår, og heller ikke nødvendigvis vil have en ansættelsesmæssig instruktionsbeføjelse i forhold til den pågældende.

Bl.a. derfor har Justitsministeriet heller ikke anbefalet, at der indføres en ordning med rent objektivt ansvar for ejeren eller brugeren i de omhandlede sager om hastighedsovertrædelser, således som Færdselssikkerhedskommissionen ellers som nævnt har foreslået.

[Overvejelser bag indførelsen af betinget objektivt ansvar]

19. På baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling og med inspiration fra reglerne i Belgien har Justitsministeriet derimod efter en samlet vurdering i stedet fundet grundlag for at foreslå, at der indføres en ordning med betinget objektivt ansvar i ATK-sager, der vedrører hastighedsoverskridelser på højst 30 pct.

Med forslaget om en sådan særlig form for objektivt ansvar er det således sikret, at ejeren eller brugeren har en let og enkel mulighed for at komme ud af ansvaret, hvis han eller hun udpeger en anden, som erkender at have været fører på gerningstidspunktet.

20. Justitsministeriet er opmærksom på, at de principielle betænkeligheder, der gør sig gældende ved et rent objektivt strafansvar, til dels også gør sig gældende ved en ordning med betinget objektivt ansvar.

Det er vi også inde på i lovforslagets bemærkninger.

Der vil således kunne opstå sager, hvor det er notorisk, at en anden end ejeren af køretøjet var fører på gerningstidspunktet – f.eks. fordi vedkommende kan dokumentere at have været bortrejst på gerningstidspunktet, eller billedet tydeligt viser en kvindelig fører, men ejeren er en mand – uden at ejeren kan få den, der har ført køretøjet, til at erkende forholdet.

I disse tilfælde vil ejeren efter lovforslaget kunne pålægges ansvaret på objektivt grundlag.

Man skal dog i den forbindelse huske på, at ejeren eller brugeren erfaringsmæssigt udpeges som den, der førte køretøjet, i omkring 55 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelser konstateret med ATK. Rigspolitiet skønner endvidere, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren eller brugeren.

21. Man bør endvidere være opmærksom på, at strafansvar for forseelser konstateret med ATK – i forhold til de fleste andre områder inden for strafferetsplejen – allerede i dag pålægges i praksis på et objektiveret grundlag i et meget stort antal sager på baggrund af politiets entydige målinger.

Det betyder, at indsigelser over for ATK-bøden kun i ganske få tilfælde i praksis fører til, at politiets målinger ikke kan danne grundlag for, at der kan pålægges strafansvar.

22. Man skal også huske på, at lovgivningen allerede i dag indeholder regler om strafansvar for ejeren eller brugeren af et køretøj, som er benyttet af en anden i forbindelse med f.eks. en ATK-lovovertrædelse.

Man kan således i dag straffes, hvis man ikke oplyser identiteten på den, der rådede over ens køretøj på et bestemt tidspunkt, og som f.eks. kørte for stærkt. Det følger af oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1.

En ordning med betinget objektivt ansvar kan altså i et vist omfang betragtes som en form for skærpelse af det afledte bødeansvar, der følger af denne oplysningspligt, hvor ejeren eller brugeren – ligesom ved et betinget objektivt ansvar – pålægges byrden for at udpege føreren, hvis den pågældende vil undgå bødeansvaret.

23. Og man må heller ikke glemme, at den person, der ifalder det betingede objektive ansvar efter den forslåede ordning – dvs. i første række ejeren eller brugeren – selv har indflydelse på, hvem vedkommende overlader sit køretøj til.

Man har således mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt.

24. Ved at gå over til en ordning, hvor ejer eller bruger er umiddelbart ansvarlig for hastighedsovertrædelsen, vil det ikke længere være nødvendigt for politiet at bruge ressourcer på den manuelle behandling af ATK-billedet med henblik på at vurdere kvaliteten. Og billedet vil i udgangspunktet ikke længere skulle udsendes sammen med bødeforelægget. Der bliver dermed tale om en hurtig og i høj grad automatiseret proces.

Samtidig anerkender vi med lovforslaget, at der kunne være situationer, hvor ejeren eller brugeren har behov for at se billedet.

Og skulle en ejer eller bruger således eksempelvis komme i den situation, at vedkommende er i tvivl om, hvorvidt man kørte på strækningen på det pågældende tidspunkt, eller hvem der kørte bilen på gernings-tidspunktet, så kan man selvfølgelig få ATK-billedet at se.

25. Eller er ejer eller bruger uenig i grundlaget for bøden, kan man bare undlade at betale.

I så fald påhviler det – som det er tilfældet i dag – anklagemyndigheden at følge op på den manglende reaktion eller indsigelser fra ejerens eller brugerens side, hvis forholdet skal retsforfølges.

Det fremgår også klart af bemærkningerne til lovforslaget.

Indbringer anklagemyndigheden sagen for domstolene, vil såvel ejeren som en person, der måtte have erkendt at have været fører på gernings-tidspunktet, have samme muligheder som i dag for f.eks. at stille spørgsmålstegn ved, om politiets måling er foretaget korrekt.

Sådanne indsigelser kan f.eks. gå på, at ATK-udstyret ikke har været korrekt kalibreret før brug, eller at skiltningen på målestedet ikke har været lovlig. Og det er herefter op til anklagemyndigheden at bevise, at grundlaget for idømmelse af en bøde er opfyldt.

Herudover er det med lovforslaget sikret, at man som ejer eller bruger selvfølgelig ikke pålægges ansvaret, hvis en anden person uberettiget har været i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. For det vil selvfølgelig ikke være rimeligt, hvis man hænger på biltyvens hastighedsovertrædelser.

26. Det er på baggrund af de nævnte forhold, at Justitsministeriet efter en samlet vurdering finder det både nødvendigt og fuldt forsvarligt at indføre en ordning med betinget objektivt ansvar i de sager, der vedrører mindre grove hastighedsoverskridelser konstateret ved ATK, hvor der alene bliver tale om at pålægge en bøde.

Altså ikke klip i kørekortet. Ikke frakendelse eller kørselsforbud. Ikke konfiskation. Og selvfølgelig heller ikke fængselsstraf.

Og netop fordi et strafansvar kan ifaldes, uden at vedkommende selv har begået den strafbare handling, vil bøden ikke komme til at stå på straffeattesten. Disse bøder vil altså ikke have konsekvenser for beregningen af straf ved eventuelle andre forseelser.

[Afslutning]

27. Jeg vil runde af med at gentage min anerkendelse af, at den foreslåede ordning er en nyskabelse.

Derfor er det også fint, at vi i dag har lejlighed til at drøfte denne del af lovforslaget mere indgående. Dette ændrer imidlertid ikke ved, at der efter min opfattelse er mange rigtig gode grunde til at indføre en ordning som den foreslåede.

Samtidig finder jeg det helt naturligt, at der foretages en evaluering af ordningen. Det vil nemlig give os et godt grundlag for at vurdere, om der er behov for at justere reglerne.

Som anført ved besvarelsen af spørgsmål nr. 1 vedrørende lovforslaget er jeg derfor indstillet på efter en periode på tre år fra ordningens ikrafttrædelse at foretage en sådan evaluering, og Justitsministeriet har allerede anmodet Rigspolitiet om at tage højde herfor.

Tak for ordet.