



Fremsat den 14. november 2013 af justitsministeren (Morten Bødskov)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

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

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som ændret bl.a. ved lov nr. 716 af 25. juni 2010 og senest ved lov nr. 631 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 118, stk. 1, ændres »jf. dog stk. 5« til: »jf. dog stk. 6«.

2. I § 118 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelser af en hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, skal det indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis hastighedsovertrædelser er sket på et sted, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er fastsat i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen.«

Stk. 5-9 bliver herefter stk. 6-10.

3. Efter § 118 b indsættes før overskriften før § 119:

»§ 118 c. For overtrædelser af §§ 42 og 43 eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning konstateret ved hastighedskontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (automatisk trafikkontrol), som ikke kan medføre frakendelse af førerretten eller kørselsforbud efter kapitel 18, og som ikke er omfattet af § 125, stk. 2, nr. 5, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 118, stk. 1-3, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Stk. 2. Har en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende forseelsen, over for politiet erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

Stk. 3. Trækkes erkendelsen efter stk. 2 tilbage, inden påtale er opgivet efter stk. 4, kan ejeren (brugeren) fortsat pålægges ansvar efter stk. 1.

Stk. 4. Hvis der ikke inden for tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), er påtalen efter stk. 1 mod denne opgivet.

Stk. 5. Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges ikke ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

Stk. 6. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Stk. 7. Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvaret efter stk. 1.

Stk. 8. Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1, herunder om brug af digitale kommunikationsmidler.«

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

5. I § 134, stk. 4, ændres »stk. 6,« til: »stk. 7,«.

6. I § 140, stk. 2, ændres »stk. 7,« til: »stk. 8,«.

#### § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund
  - 1.1. Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.
  - 1.2. Betinget objektivt strafansvar for ejer (bruger) for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. konstateret ved Automatisk Trafikkontrol
2. Gældende ret
  - 2.1. Færdselslovens bestemmelser om hastighed
  - 2.2. Bestemmelser om anvendelse af vejafmærkning
  - 2.3. Sanktioner for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed
    - 2.3.1. Bødeansvar
    - 2.3.2. Frakendelse af førerretten mv.
    - 2.3.3. Konfiskation
  - 2.4. Færdselslovens regler om oplysningspligt
  - 2.5. Den registrerede ejer eller bruger
3. Hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.
  - 3.1. Behov for særlig opmærksomhed ved vejarbejde mv.
  - 3.2. Justitsministeriets overvejelser om skærpede sanktioner
    - 3.2.1. Generelt om sanktionssystemet
    - 3.2.2. Forhøjelse af bøden
    - 3.2.3. Udvidet brug af betinget frakendelse
4. Ansvar for ejer (bruger) for hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK
  - 4.1. Håndhævelse af hastighedsbegrænsningerne med ATK
    - 4.1.1. Baggrunden for ATK
    - 4.1.2. Regeringens trafikikkerhedspakke fra august 2012
    - 4.1.3. Politiets håndtering af ATK-sager i praksis
    - 4.1.4. Skærpene omstændigheder eller andre færdselslovsovertrædelser konstateret ved brug af ATK
    - 4.1.5. Overvejelser om nyt it-system til håndtering af ATK-sager mv.
  - 4.2. Ordninger i andre lande
  - 4.3. Justitsministeriets overvejelser
    - 4.3.1. Indledning
    - 4.3.2. Overvejelser om et (rent) objektivt ansvar
    - 4.3.3. Overvejelser om et betinget objektivt ansvar
    - 4.3.4. Nærmere om en ordning med betinget objektivt ansvar
    - 4.3.5. Selebrug og håndholdt mobiltelefon mv.
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det private
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder mv.
11. Sammenfattende skema

#### 1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

##### 1.1. Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

Regeringen lægger stor vægt på at forbedre færdselssikkerheden. For høj fart er skyld i eller er medvirkende årsag til et betydeligt antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Regeringen har derfor et særligt fokus på at få de bi-

lister, som ikke overholder hastighedsgrænserne, til at sætte hastigheden ned.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget for det første at skærpe sanktionerne for hastighedsovertrædelser begået ved vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, hvor det er tydeligt, at den generelle hastighedsgrænse, som er fastsat i færdselsloven, ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt nedsat i forbindelse med det pågældende arbejde. 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.

Denne del af lovforslaget lægger sig i forlængelse af lov nr. 1389 af 23. december 2012 om sikkerhed ved reparation af havarerede køretøjer på motorvej mv., der har til formål at øge sikkerheden for mekanikere og andre servicearbejdere, der udfører bjærgning (bortbugsering) af køretøjer, der er havareret på motorvej, eller foretager reparation på stedet bl.a. henset til, at det er forbundet med betydelig fare at udføre arbejde på motorvej, uanset om der er tale om bjærgning eller reparation af et havareret køretøj.

### *1.2. Betinget objektivt strafansvar for ejer (bruger) for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. konstateret ved Automatisk Trafikkontrol*

Automatisk Trafikkontrol (ATK) har vist sig at være et fleksibelt redskab for politiet, når det handler om – som led i den samlede indsats over for trafikanter, som ikke overholder hastighedsgrænserne – effektivt at kunne foretage hastighedskontrol.

Som led i trafikikkerhedspakken fra august 2012 har regeringen bl.a. besluttet at udvide antallet af ATK-biler fra 26 til ca. 100. Det forventes, at de yderligere ATK-biler kan tages i brug inden udgangen af 2014. Firedoblingen af antallet af ATK-biler betyder, at politiet i hele landet får langt bedre mulighed for at sætte ind med fartkontroller på de strækninger, hvor der er et færdselsmæssigt behov.

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

På den baggrund foreslås der for det andet med lovforslaget indført en særlig form for betinget objektivt strafansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj i alle sager om overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne i færdselsloven konstateret ved ATK, hvor der ikke er spørgsmål om klip i kørekortet, frakendelse af førerretten eller kørselsforbud (dvs. hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct., og hvor sanktionen således alene består i en bøde).

Efter den foreslåede ordning pålægges ejeren strafansvaret (i form af bødeansvar), medmindre den pågældende kan udpege en anden person, som erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, eller en anden ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis var uberettiget i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Såfremt en bruger af køretøjet er registreret i Køretøjsregisteret, holdes

denne dog – frem for ejeren – som udgangspunkt strafferetligt ansvarlig.

## *2. Gældende ret*

### *2.1. Færdselslovens bestemmelser om hastighed*

Færdselslovens bestemmelser om hastighed findes i lovens kapitel 5. Den almindelige regel om hastighed fremgår af færdselslovens § 41. Bestemmelsen fastsætter krav om, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene.

De generelle hastighedsbegrænsninger, der er angivet i § 42, stk. 1-3, er 50 km i timen i tættere bebygget område, 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje samt 130 km i timen på motorvej. Disse hastighedsgrænser kan dog som udgangspunkt fraviges efter færdselslovens § 42, stk. 4-5. Dette vil være angivet ved færdselstavler mv.

I § 43 og § 43 a er der fastsat særlige køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger, som skal overholdes uanset de generelle hastighedsbegrænsninger i § 42. Der er således i bestemmelsen fastsat særlige hastighedsgrænser for busser, lastbiler, biler med tilkoblet påhængsvogn mv.

### *2.2. Bestemmelser om anvendelse af vejafmærkning*

Færdselslovens bestemmelser om færdselsregulering og afmærkning mv. findes i lovens kapitel 15 (§§ 89-100).

Det fremgår af § 95, stk. 1, at transportministeren fastsætter bestemmelser om udformningen og betydningen af bl.a. færdselstavler, afmærkning på kørebanen, signalanlæg og anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdslen. Det fremgår endvidere af § 95, stk. 2, at færdselsreglerne kan fraviges ved afmærkning efter § 95, stk. 1. I færdselslovens § 95, stk. 3, er det desuden fastsat, at transportministeren fastsætter bestemmelser om anvendelse af afmærkningen i § 95, stk. 1, herunder indhentelse af samtykke fra politiet.

Udformningen, betydningen og anvendelsen af vejafmærkninger er på den baggrund reguleret nærmere i bekendtgørelsen nr. 1129 af 18. september 2013 om afmærkning af vejarbejder mv., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1211 af 16. oktober 2013, bekendtgørelse nr. 801 af 4. juli 2012 om anvendelse af vejafmærkning, som ændret ved bekendtgørelse nr. 844 af 14. juni 2013, og bekendtgørelse nr. 802 af 4. juli 2012 om vejafmærkning som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 845 af 14. juni 2013.

### *2.3. Sanktioner for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om hastighed.*

#### *2.3.1. Bødeansvar*

Det er i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, fastsat, at overtrædelse af de bestemmelser om hastighed, der er nævnt ovenfor under pkt. 2.1, straffes med bøde.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 2, skal der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelser af §§ 42 og 43 eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde. En skærpet bøde udmåles ligeledes, når hastighedsovertrædelsen er begået ved kørsel med nærmere angivne typer køretøjer, herunder køretøjer med påhængsvogne, jf. færdselslovens § 43, stk. 3 og 4.

Ifølge færdselslovens § 118, stk. 3, skal det desuden indgå som en skærpende omstændighed ved bødefastsættelsen, hvis hastigheden har været 140 km i timen eller derover. Dette særlige højhastighedstillæg skal lægges oven i den bøde, som beregnes efter de øvrige bestemmelser i § 118. Høj-

hastighedstillægget finder anvendelse ved hastighedsovertrædelser på alle vejtyper, og uanset om hastighedsgrænsen er generel, lokal eller køretøjsbestemt. Højhastighedstillæggets størrelse fastsættes på baggrund af den kørte hastighed. F.eks. udgør højhastighedstillægget ved kørsel med 140-149 km i timen 1.000 kr. og ved kørsel med 150-159 km i timen 1.500 kr.

En særligt skærpet bøde udmåles endvidere for overtrædelser af §§ 42 og 43 eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover, jf. § 118, stk. 4.

Bødetaksterne for hastighedsovertrædelser kan sammenfattes således:

#### Andre køretøjer end tunge køretøjer og knallerter

Hastighedsoverskridelse i pct.	Motorveje med tilladt hastighed på under 100 km/t (kr.)	Motorveje med tilladt hastighed på 100 km/t eller derover (kr.)	Alle andre veje (kr.)
Under 20	1.000	1.000	1.000
20-29	1.500	1.500	1.500
30-39	1.500	2.000	2.500
40-49	2.000	2.500	3.000
50-59	2.000	3.000	3.000
60-69	2.500	3.500	3.500
70-79	3.000	4.500	4.000
80-89	3.500	5.000	4.500
90-99	4.500	6.500	5.500
100 eller mere	5.000	7.500	6.000

#### Tunge køretøjer

Hastighedsoverskridelse i pct.	Motorveje (kr.)	Alle andre veje (kr.)
Under 20	1.500	1.500
20-29	1.500	1.500
30-39	2.000	3.000
40-49	2.500	3.500
50-59	3.000	4.000
60-69	3.500	4.500
70-79	4.500	5.500
80-89	5.000	6.000
90-99	6.500	7.500
100 eller mere	7.500	8.500

#### Højhastighedstillæg (alle veje)

Hastighed (km/t)	Tillæg (kr.)
140-149	1.000
150-159	1.500
160-169	2.000
170-179	2.500
180-189	3.000
190-199	3.500

200-209	4.000
210-219	4.500
220-229	5.000
230-239	5.500

Det følger af færdselslovens § 118 a, stk. 1, at bøder for overtrædelse af færdselsloven kan nedsættes for personer med særligt lav indtægt. Indtægter, som er væsentligt lavere end dagpengebeløbet for en fuldtidsbeskæftiget, anses i den sammenhæng for særligt lave. Efter fast praksis nedsættes bøder i de omfattede tilfælde til det halve af den bøde, der i almindelighed skulle have været udmålt, dog mindst 500 kr.

### 2.3.2. Frakendelse af førerretten mv.

I færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 11 og 12, er det fastsat, at retten til at føre motordrevet køretøj frakendes ubetinget, hvis føreren har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover, eller hvis føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 100 pct. Der kan dog under særligt formildende omstændigheder ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter § 126, stk. 1, ellers skulle ske ubetinget, jf. § 126, stk. 2.

Det er desuden i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3, fastsat, at der sker betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvis føreren har overskredet den tilladte hastighed med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover.

I færdselslovens § 125, stk. 2, er det fastsat, at der sker betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvis føreren inden for en periode af tre år har gjort sig skyldig i tre forhold af en karakter, som er nærmere angivet i bestemmelsen, herunder hastighedsoverskridelser på mere end 30 pct., jf. § 125, stk. 2, nr. 5. En enkelt overtrædelse, som opfylder kriterierne i denne bestemmelse, udløser populært sagt et klip i kørekortet.

Hvis en forseelse omfattet af bl.a. de nævnte bestemmelser i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3, og § 126, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 11-12, bliver begået inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret, træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse, jf. færdselslovens § 127.

De ovennævnte bestemmelser indebærer, at hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. udgør forseelser, der ikke som minimum udløser et klip i kørekortet, frakendelse af kørekortet eller kørselsforbud. Hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. medfører således alene en bøde, jf. nærmere pkt. 2.3.1 ovenfor. En opgørelse fra Rigspolitiet viser, at ca. 85 pct. af alle hastighedsforseelser konstateret ved ATK er forseelser af denne karakter.

### 2.3.3. Konfiskation

Det følger af færdselslovens § 133 a, stk. 1, at ved grove overtrædelser af færdselsloven, eller hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, kan der ske konfiskation af det ved overtrædelsen anvendte motorkøretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motorkøretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelsen, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelsen.

### 2.4. Færdselslovens regler om oplysningspligt

Det følger af færdselslovens § 65, stk. 1, at ejeren (brugeren) af et køretøj efter anmodning fra politiet skal oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Pligten efter § 65, stk. 1, til at give oplysning om føreren gælder dog ikke, hvis ejeren (brugeren) selv har ført køretøjet og ved at give denne oplysning udsætter sig selv for straf, jf. forbuddet mod selvinkriminering. Oplysningspligten gælder heller ikke, hvis ejeren (brugeren) har overladt føringen af køretøjet til en person under omstændigheder, der medfører strafansvar for ejeren (brugeren) selv (f.eks. hvis en far har ladet sin 14-årige søn køre). Derimod gælder oplysningspligten i tilfælde, hvor ejeren (brugeren) ved at oplyse om identiteten på den, der førte køretøjet (f.eks. ejerens (brugers) ægtefælle) vil udsætte en af sine nærmeste for straf, jf. Højesterets dom af 12. februar 2003 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2003, side 1029).

Ved lov nr. 347 af 5. juni 2009 om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) blev bødestraffen for overtrædelse af § 65, stk. 1 – for så vidt angår andre end tunge køretøjer – forhøjet med henblik på at øge incitamentet for ejeren (brugeren) til at oplyse førerens identitet. Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen (jf. bemærkningerne til den pågældende bestemmelse i lovforslag nr. L 87, folketingsåret 2008/09), at bødetaksten forudsattes forhøjet til 2.500 kr. For så vidt angår tunge køretøjer er bødetaksten 5.000 kr.

### 2.5. Den registrerede ejer eller bruger

Som udgangspunkt skal køretøjer, før de tages i brug på færdselslovens område, registreres med nummerplader, jf. § 2 i lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 16 af 9. januar 2013, og § 3 i bekendtgørelse nr. 20 af 15. januar 2013 om registrering af køretøjer mv., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1273 af 31. oktober 2013 (registreringsbekendtgørelsen).

Det er kun ejeren af et køretøj, der kan anmelden køretøjet til registrering, jf. registreringsbekendtgørelsens § 38, stk. 1.

Det følger af § 38, stk. 2, at anmeldelsen kan ske efter fuldmagt fra køretøjets ejer, og at den, der er i besiddelse af registreringsattesten for køretøjet, anses for bemyndiget af ejeren til at anmelde køretøjet til registrering. Ved registreringen sker der ikke en egentlig prøvelse af det civile retlige ejerforhold til køretøjet, jf. § 38, stk. 3.

Efter registreringsbekendtgørelsens § 39, stk. 1, skal ejerens fulde navn, adresse og CPR-nummer eller CVR-nummer stå i anmeldelsen. Sker anmeldelsen på baggrund af en fuldmagt, skal disse oplysninger også gives om den, der har fuldmagten, jf. § 39, stk. 2.

Hvis en fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra den registrerede ejer af et køretøj, får en varig brugsret til køretøjet, skal den pågældende registreres som bruger af køretøjet, jf. registreringsbekendtgørelsen § 41. En brugsret anses i denne sammenhæng for varig, hvis brugsretten er aftalt til at vare 30 dage eller mere. Brugerens fulde navn, adresse og CPR-nummer eller CVR-nummer skal i den forbindelse også registreres.

Hvis et registreret køretøj skifter ejer eller bruger, har ejeren (ved ejerskifte den nye ejer) pligt til at anmelde køretøjet til registrering af ny ejer eller bruger snarest mulig og senest tre uger efter ejer- eller brugerskiftet, medmindre køretøjet forinden afmeldes, jf. § 61 i registreringsbekendtgørelsen.

Det reelle ejerforhold til et køretøj vil derfor ikke altid fremgå af Køretøjsregisteret.

### 3. Hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv.

#### 3.1. Behov for særlig opmærksomhed ved vejarbejde mv.

For høj fart er skyld i eller er medvirkende årsag til et betydeligt antal dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken. Regeringen har derfor et særligt fokus på at få de bilister, som ikke overholder hastighedsgrænserne, til at sætte hastigheden ned. Regeringen lancerede således i august 2012 en trafiksikkerhedspakke, jf. nærmere nedenfor under pkt. 4.1.2, som indebærer, at politiets brug af ATK udvides, hvilket giver politiet væsentligt bedre mulighed for fremover at styrke kontrolindsatsen over for hastighedsovertrædelser, herunder i forbindelse med vejarbejder mv.

Kørsel med for høj fart udgør en særlig risiko i forbindelse med vejarbejde mv., hvor arbejdere ofte befinder sig tæt på kørebanen under risikofyldte omstændigheder. Det er i den forbindelse vigtigt for regeringen, at de personer, der udfører vejarbejde mv., og hvis arbejde er afgørende for, at vejene er i god og sikker stand, og at ulykker eller lignende håndteres bedst muligt, kan arbejde under sikre forhold og føle sig trygge.

Erfaringsmæssigt er der imidlertid mange trafikanter, som ikke respekterer de særlige hastighedsgrænser, som ved vejarbejder eller arbejder af tilsvarende karakter på eller ved vejen midlertidigt fastsættes ved færdselstavler og lignende med det formål at skabe nogle ordentlige og sikre rammer

omkring det arbejde, der skal udføres. Regeringen ønsker at skærpe sanktionerne over for disse trafikanter.

Vejstrækninger med vejarbejde mv. adskiller sig fra andre særlig 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 vejbumper, indsnævring af kørebaner mv. for at højne sikkerheden.

Regeringen finder derfor, at der er behov for et særligt fokus på sådanne vejstrækninger, herunder i form af skærpede sanktioner ved vejarbejde mv., hvor det er tydeligt, at der midlertidigt gælder en særlig reduceret hastighedsgrænse.

### 3.2. Justitsministeriets overvejelser om skærpede sanktioner

#### 3.2.1. Generelt om sanktionssystemet

Færdselslovens sanktionssystem vedrørende bl.a. hastighedsovertrædelser er komplekst, og ændringer i dette system bør efter Justitsministeriets opfattelse alene ske efter grundige overvejelser om sammenhængen mellem de øvrige sanktioner.

Bøden fastsættes i dag som udgangspunkt på baggrund af størrelsen af den procentvise hastighedsoverskridelse, eventuelt kombineret med et såkaldt højhastighedstillæg ved højere hastigheder. Derudover er systemet i færdselsloven indrettet sådan, at størrelsen af den procentvise overskridelse af hastighedsgrænsen er afgørende for, om retten til at føre motordrevet køretøj skal frakendes, eller om føreren skal have et klip i kørekortet. F.eks. medfører en hastighedsoverskridelse på mere end 30 pct. et klip i kørekortet, mens en overskridelse på mere end 60 pct. udløser en betinget frakendelse, og endelig medfører en overskridelse på mere end 100 pct. som udgangspunkt en ubetinget frakendelse af kørekortet.

Færdselsloven giver også mulighed for, at de konkrete omstændigheder i forbindelse med en hastighedsovertrædelse – uanset den procentvise overskridelse af hastighedsgrænsen – kan have betydning for den sanktion, der idømmes. F.eks. kan en betinget frakendelse komme på tale, hvis en bilist i forbindelse med en hastighedsovertrædelse under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har fremkaldt fare for person- eller tingsskade. En ubetinget frakendelse kan eksempelvis idømmes, hvis en person har ført sin bil på særlig hensynsløs måde.

Endelig kan der ved grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven ske konfiskation af køretøjet.

Sanktionssystemet er således i dag indrettet sådan, at bødeniveauet for en hastighedsovertrædelse generelt afspejler størrelsen af den konkrete hastighedsoverskridelse, jf. pkt. 2.3.1. Bødeniveauet kan således siges at afspejle den fare, der generelt er forbundet med en hastighedsovertrædelse. Det gælder også midlertidigt fastsatte hastighedsbegræns-

ninger ved vejarbejde mv. Samtidig gør der sig dog ved vejarbejde mv. efter regeringens opfattelse særlige forhold gældende, som kræver skærpet opmærksomhed.

Justitsministeriet finder således efter en samlet vurdering, at sanktionerne bør skærpes for hastighedsovertrædelser, som sker i forbindelse med vejarbejde eller lignende, hvor den hastighedsgrænse, som ellers gælder på strækningen, ved færdselstavler eller anden afmærkning midlertidigt er nedsat i forbindelse med det igangværende vejarbejde mv., jf. nærmere under pkt. 3.2.2 og 3.2.3.

### 3.2.2. Forhøjelse af bøden

3.2.2.1. Justitsministeriet foreslår nærmere, at bøden fordobles i forhold til de gældende takster, hvis hastighedsovertrædelser er begået ved vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, hvor det er tydeligt, at den generelle hastighedsgrænse, som er fastsat i eller med hjemmel i færdselsloven, ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt nedsat i forbindelse med det pågældende arbejde.

Ved situationer, hvor hastighedsgrænsen tydeligt er midlertidigt nedsat i forbindelse med vejarbejdet mv., sigtes til, at færdselstavler, afmærkning af kørebanen mv. på stedet tydeligt fremstår som en midlertidig foranstaltning i forbindelse med det arbejde, der foregår på stedet. Dette vil bero på en konkret vurdering.

Det er i den forbindelse uden betydning, om det pågældende arbejde på stedet f.eks. står på over en længerevarende periode. Det afgørende er, at det er tydeligt, at der på det pågældende sted er fastsat en anden (lavere) hastighedsgrænse, end tilfældet ville have været, hvis det pågældende arbejde på stedet ikke pågik. Det er desuden ikke afgørende, om der på stedet aktuelt foregår arbejde på det tidspunkt, hvor en overskridelse af hastighedsgrænsen foregår, idet hastighedsgrænser ved vejarbejde mv. ikke alene fastsættes 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.

Forslaget om en fordoblet bøde forudsættes ud over ved vejarbejde – f.eks. i forbindelse med vedligehold, reparation eller udvidelse af vejnettet – også at skulle omfatte hastighedsovertrædelser ved oprydning efter ulykker eller havari eller ved vedligeholdelsesarbejde eller lignende, der udføres i midterbatter eller på sidearealerne til en vej. Det er dog også i disse tilfælde en forudsætning, at bestemmelsens øvrige betingelser er opfyldt, herunder at der er opsat færdselstavler eller anden afmærkning med henblik på en nedsættelse af hastigheden på stedet.

Det foreslås, at den fordobling af bøden, der lægges op til, sker i forhold til den samlede bøde, som i dag udregnes efter færdselslovens § 118, herunder f.eks. også efter tillæg af eventuelt højhastighedstillæg.

En sådan fordobling, som vil være let for trafikanter at huske og enkel for politi og domstole at administrere, skønnes således efter Justitsministeriets opfattelse at stå i rimeligt forhold til den særlige risiko, der er forbundet med hastighedsovertrædelser.

3.2.2.2. Forslaget indebærer eksempelvis, at hvor hastigheden på en motorvej er midlertidigt nedsat fra 130 km i timen til 100 km i timen, og hvor der i en personbil køres med en hastighed på 145 km i timen, vil der skulle udmåles en bøde på 7.000 kr. Bødestørrelsen følger af, at den samlede bøde efter § 118 for at overskride hastighedsgrænsen med 45 pct. på en motorvej med en tilladt hastighed på 100 km i timen i dag udgør 2.500 kr. for den procentvise hastighedsoverskridelse og 1.000 kr. i højhastighedstillæg – dvs. i alt 3.500 kr. Er forseelsen foretaget på en strækning, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er fastsat under omstændigheder, som tydeligt fremstår som midlertidige, skal bøden efter færdselslovens § 118 på i dag samlet set 3.500 kr. således efter forslaget fordobles til de nævnte 7.000 kr.

Som et andet eksempel kan nævnes den situation, at en lastbil kører med en hastighed på 60 km i timen på en landevej, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er nedsat fra 80 km i timen til 40 km i timen. Den foreslåede ordning vil i den situation indebære, at føreren af lastbilen som udgangspunkt pålægges en bøde på 8.000 kr. Den samlede bøde efter § 118 for en hastighedsoverskridelse på 50 pct. på landevej med et tungt køretøj udgør således i dag 4.000 kr.

Herudover kan som et tredje eksempel nævnes kørsel på motorcykel med 50 km i timen i et tættere bebygget område, hvor hastigheden er midlertidigt nedsat fra 50 km i timen til 40 i timen. Dette udløser i dag en bøde på 1.500 kr., og vil med lovforslaget således blive takseret til en bøde på 3.000 kr.

Der henvises i øvrigt til forslaget til færdselslovens § 118, stk. 5 (lovforslagets § 1, nr. 2), og bemærkningerne hertil.

### 3.2.3. Udvidet brug af betinget frakendelse

3.2.3.1. Justitsministeriet foreslår for det andet, at der i de tilfælde, hvor der efter lovforslaget fremover skal udmåles en fordoblet bøde, jf. ovenfor under pkt. 3.2.2.1, tillige skal ske en betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvis der sker en overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 40 pct. Dette er en skærpelse i forhold til de gældende regler, hvorefter der generelt (først) skal ske betinget frakendelse, hvis den tilladte hastighed er overskredet med mere end 60 pct., eller der er kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover, jf. pkt. 2.3.2 ovenfor om færdselslovens §§ 125 og 126.

Der henvises i øvrigt til forslaget til ændring af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3 (lovforslagets § 1, nr. 4), og bemærkningerne hertil.

3.2.3.2. Justitsministeriet har overvejet om grænsen for, hvornår der skal ske ubetinget frakendelse af retten til at fø-

re motordrevet køretøj, og grænsen for, hvornår en hastighedsforseelse udløser et klip i kørekortet, jf. ovenfor under pkt. 2.3.2, på tilsvarende vis bør justeres ved overtrædelser ved vejarbejde mv. Justitsministeriet har imidlertid efter en samlet vurdering ikke fundet anledning hertil.

I forhold til spørgsmålet om at justere grænsen for, hvornår der bør ske ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj ved kørsel med for høj hastighed ved vejarbejde mv., har Justitsministeriet lagt vægt på, at der for de mere alvorlige overtrædelser af hastighedsgrænserne med mere end 40 pct. ved vejarbejde mv. (men dog ikke med en så høj hastighed, at der efter de gældende regler skal ske ubetinget frakendelse af førerretten, jf. pkt. 2.3.2 ovenfor), med lovforslaget indføres en fordobling af den bøde, som skal udmåles sammen med en betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, og at ubetinget frakendelse af førerretten er en alvorlig og indgribende sanktion, som alene bør anvendes på enkeltstående færdselslovsovertrædelser under ganske særlige omstændigheder.

I forhold til spørgsmålet om at justere grænsen for, hvornår kørsel med for høj hastighed ved vejarbejde mv. bør udløse et klip i kørekort, har Justitsministeriet lagt vægt på, at den gældende ordning indebærer, at en række forseelser, som efter en nøje vurdering er fundet at stå i rimeligt forhold til hinanden, skal udløse et klip i kørekort, og at der ikke ses at være grund til at ændre på denne vurdering.

#### 4. Ansvar for ejer (bruger) for hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK

##### 4.1. Håndhævelse af hastighedsbegrænsningerne med ATK

###### 4.1.1. Baggrunden for ATK

ATK, der er en del af politiets almindelige hastighedskontroller, er landsdækkende og foregår fra mobile kassevogne med særligt fotoudstyr. Der tages ikke et billede af alle trafikanter, som passerer den strækning, som kontrolleres med ATK, men kun af de trafikanter, som overskrider hastighedsgrænserne.

I modsætning til andre hastighedskontroller bringes den trafikant, som overskrider hastighedsgrænsen, ikke straks til standsning og foreholdes forseelsen, når den konstateres med ATK. I stedet sender politiet et brev vedlagt billedet taget ved ATK til den person, der er registreret som ejer (bruger) af motorkøretøjet, jf. nærmere nedenfor under pkt. 4.1.3.

Den nuværende ATK-ordning blev indført i 2001 på baggrund af et vellykket forsøg i Storkøbenhavn og på Fyn, der blev gennemført i 1999-2000. Forsøget viste, at ATK er et effektivt middel til at reducere hastigheden. Under forsøget opnåede man således et fald i gennemsnitshastighederne på 2,4 km i timen, svarende til et fald på ca. 5 pct. Samtidig faldt andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænserne, fra 60,1 pct. til 49,7 pct., og andelen af bilister, der kørte

mere end 10 km i timen for hurtigt, faldt fra 18,7 pct. til 14,2 pct.

##### 4.1.2. Regeringens trafikikkerhedspakke fra august 2012

I de seneste år er der sket et fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Regeringen har en klar ambition om, at den positive udvikling skal fortsætte. Høj hastighed er fortsat en medvirkende faktor i mange alvorlige trafikulykker. Rådet for Sikker Trafik anslår således, at hvert tredje trafikdrab vil kunne undgås, hvis alle overholder hastighedsgrænserne. Skal det for alvor lykkes at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, er det nødvendigt at sætte massivt ind over for de bilister, som ikke overholder hastighedsgrænserne.

Regeringen besluttede bl.a. på den baggrund i august 2012 som led i en trafikikkerhedspakke at øge fartkontrollen med henblik på at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken, som skyldes for høj fart, bl.a. ved at øge omfanget af automatisk fartkontrol. Det blev i den forbindelse besluttet at udvide antallet af ATK-biler fra 26 til ca. 100. Det forventes, at de yderligere ATK-biler kan tages i brug inden udgangen af 2014. Firedoblingen af antallet af ATK-biler betyder, at politiet i hele landet får langt bedre mulighed for at sætte ind med fartkontroller på de strækninger, hvor der er et færdselsmæssigt behov.

##### 4.1.3. Politiets håndtering af ATK-sager i praksis

4.1.3.1. Den praktiske håndtering af ATK-sager kan beskrives således:

Film anvendt ved en hastighedsmåling med ATK sendes til fremkaldelse, hvorefter billederne scannes ind og gemmes i et it-system. Det vurderes manuelt for de enkelte billeder, om måling og kvalitet er tilstrækkelig til, at der kan indledes en straffesag.

Hvis billedet er anvendeligt, dannes et fotoudsnit af nummerpladen og føreren, ligesom passagersiden retoucheres (uanset om der var passager i bilen eller ej). Det kontrolleres desuden, om aflæsning af nummerplade er korrekt.

Herudover kontrolleres det i forbindelse med den manuelle vurdering af billederne, om der er en påhængsvogn tilkoblet, idet dette som nævnt ovenfor under pkt. 2.1 har betydning for, hvilken hastighedsgrænse der gælder. Det kontrolleres ligeledes manuelt, om der er benyttet håndholdt mobiltelefon under kørslen samt kørt uden sikkerhedssele, idet dette udløser særskilt bøde, jf. nedenfor under pkt. 4.1.4.

4.1.3.2. Der blev i 2012 taget ca. 293.000 ATK-billeder, som førte til, at der blev iværksat egentlig sagsbehandling i ca. 206.000 sager. I 2011 blev taget godt 317.000 billeder, og der blev foretaget sagsbehandling i godt 227.000 sager.

Et betydeligt antal ATK-billeder (ca. 87.000 i 2012 og ca. 90.000 i 2011) danner således ikke grundlag for egentlig sagsbehandling, fordi billederne er uanvendelige f.eks. på



grund af billedets kvalitet, fordi førerens ansigt ikke er tydeligt, eller fordi nummerpladen foran mangler eller er ulæselig. I 2012 blev ca. 36.700 billeder – svarende til ca. 12 pct. af alle billeder – på den baggrund henlagt, uanset at nummerpladen var læselig. I 2011 gjorde det samme sig gældende for godt 36.000 billeder svarende til godt 11 pct.

Der foreligger ikke oplysninger om, hvor stor en del af de sager, der henlægges, fordi billedet ikke var anvendeligt, som angår kørsler med en hastighedsovertrædelse på højst 30 pct. (dvs. hastighedsoverskridelser under ”klip-grænsen”). Rigspolitiet har imidlertid oplyst, at godt 85 pct. af alle ATK-sager (dvs. ca. 193.000 af de 227.000 sager, som der i 2011 blev iværksat egentlig sagsbehandling i) angår sådanne forseelser.

4.1.3.3. Efter den manuelle visitation foregår sagsbehandling i sagsbehandlingssystemet ATKS, der automatisk indlæser data fra det Centrale Register for Motorkøretøjer (CRM), det Centrale Register for Kørekort (CRK) og Det Centrale Kriminalregister (KR), og på det grundlag beregnes en bøde. Hvis der er tale om et køretøj med en anden hastighedsgrænse end fastsat i § 42, og dette f.eks. skyldes, at der er tale om en lastbil, konstateres dette automatisk ved trækket fra CRM, og ATKS udregner på det grundlag automatisk hastighedsgrænse og bødestørrelse på baggrund af oplysningerne i CRM.

4.1.3.4. En sagsbehandler vurderer herefter, om den registrerede ejer (bruger) ud fra billedmaterialet kan være fører, hvorefter der sendes et brev til pågældende vedlagt fotografiet af hastighedsovertrædelsen. I brevet bliver ejeren (brugeren) – under henvisning til oplysningspligten i færdselslovens § 65 – bedt om at oplyse, hvem der var fører af bilen på det pågældende tidspunkt, herunder med en vejledning om, hvad ejeren (brugeren) skal gøre, hvis den pågældende selv var fører på gerningstidspunktet. Ejeren (brugeren) har mulighed for at besvare henvendelsen telefonisk, ved brev, ved fax, ved udfyldelse af en formular på politiets hjemmeside eller ved personligt fremmøde.

Hvis det i forbindelse med sagsbehandlerens vurdering konstateres, at det er usandsynligt, at ejeren (brugeren) var fører på gerningstidspunktet – f.eks. hvis ejeren (brugeren) af køretøjet er en kvinde, og føreren på billedet er en mand – vejledes ejeren (brugeren) ikke om, hvad den pågældende skal gøre, hvis den pågældende selv var fører på gerningstidspunktet.

4.1.3.5. Hvis ejeren (brugeren) ikke besvarer første brev inden for ca. 14 dage, sendes der automatisk et rykkerbrev til ejeren (brugeren). Hvis rykkerbrevet ikke besvares, søges ejeren (brugeren) kontaktet via telefon, hvorefter sagen overgår til videre efterforskning med henblik på fastlæggelse af identiteten på føreren. Dette sidstnævnte skridt i sagsbehandlingen, som er særligt ressourcekrævende, er det nødvendigt at tage i ca. 5 pct. af sagerne (i 2012 godt 11.000 sager).

4.1.3.6. Politiets eventuelle personlige henvendelse til ejeren (brugeren) af køretøjet varetages af den politikreds, hvor ejeren (brugeren) bor. Den politikreds, hvor overtrædelsen konstateret med ATK har fundet sted, udskriver og sender derefter sagen til ejerens (brugers) bopælskreds, som forestår den videre efterforskning.

Hvis det lykkes at identificere føreren, sender politiet et bødeforelæg til føreren, jf. retsplejelovens § 832 (eller færdselslovens § 119 a, hvis der – ved hastighedsoverskridelser på 30 pct. eller mere – er tale om samtidig betinget frakendelse af kørekortet eller kørselsforbud som følge af hastighedsovertrædelsen). Ved bødeforelæg kan sagen afgøres uden retssag, hvis sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Det fremgår af tal fra Rigspolitiet, at der i omkring 45 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelse konstateret med ATK bliver udpeget en anden fører end den registrerede ejer eller bruger. Rigspolitiet skønner i den forbindelse, at føreren i 50-70 pct. af disse tilfælde tilhører samme husstand som den registrerede ejer eller bruger.

4.1.3.7. Det fremgår af bekendtgørelse nr. 218 af 27. marts 2001 om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister, bilag 2, pkt. 7, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1196 af 11. december 2012, at som udgangspunkt alene bøder på 2.500 kr. eller derover for overtrædelse af færdselsloven skal opdateres (indføres) i Kriminalregisteret. Sådanne bøder vil derimod ikke fremgå af de straffeattester, som politiet på begæring fra private kan udstede om de pågældende selv, jf. bekendtgørelsens § 11.

Det er anklagemyndighedens praksis, at hvis en person har over seks hastighedsovertrædelser i Kriminalregisteret, skal det overvejes, om der i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 11, skal nedlægges påstand om betinget frakendelse af førerretten. Efter den pågældende bestemmelse kan der ske betinget frakendelse af førerretten, bl.a. hvis dette findes begrundet ved, hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

4.1.4. *Skærpende omstændigheder eller andre færdselslovs-overtrædelser konstateret ved brug af ATK*

I forbindelse med den manuelle sagsbehandling af ATK-billeder er det muligt at konstatere visse andre typer overtrædelser af færdselsloven, der foretages samtidig med hastighedsovertrædelsen, og særlige forhold, som har betydning for karakteren af den konkrete overtrædelse.

Således er det i dag muligt ved den manuelle behandling af sagen ud fra billedmaterialet at konstatere, om der tillige er tale om benyttelse af håndholdt mobiltelefon under kørsel og/eller kørsel uden sikkerhedssele. I 2011 blev der konstateret sådanne overtrædelser i ca. 1 pct. (henholdsvis ca. 2.500 og ca. 2.600 tilfælde) af samtlige ca. 227.000 ATK-sager, hvor der sker egentlig sagsbehandling. Bøden for kør-

sel med håndholdt mobiltelefon og bøden for kørsel uden sele er i dag på 1.500 kr.

Ved kørsel med påhængsvogn gælder andre hastighedsgrænser end dem, der er fastsat i færdselslovens § 42, jf. færdselslovens § 43. Kørsel med påhængsvogn har således indflydelse på beregningen af bøden i forbindelse med hastighedsovertrædelsen. I praksis konstateres dette i ATK-sager også først ved gennemgang af billedmaterialet, og dette registreres manuelt på sagen. Ca. 1 pct. af ATK-billederne (ca. 3.200 i 2011 og ca. 2.600 i 2012) angår biler med påhængsvogn.

I forbindelse med at føreren identificeres, undersøger politiet også, om vedkommende på kørselstidspunktet ikke havde erhvervet kørekort eller var frakendt førerretten med henblik på, at vedkommende (også) kan sigtes for kørsel uden at have erhvervet kørekort eller i frakendelsestiden. I givet fald sker den fortsatte sagsbehandling ikke i ATKS-systemet men i politiets generelle sagsbehandlingssystem POLSAS. Rigspolitiet har oplyst, at dette alene forekom i ca. 700 ATK-sager i 2012.

Kørsel uden at have erhvervet kørekort er en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, hvilket i 1. gangstilfælde udløser en straf i form af en bøde på 7.000 kr. Hvis der er tale om mindst et 5. gangstilfælde, straffes overtrædelsen med frihedsstraf.

Kørsel i frakendelsestiden straffes som udgangspunkt efter færdselslovens § 117 a, stk. 1, med en bøde på en måneds nettoløn, hvis der er tale om ét forhold i 1. gangstilfælde. Hvis der er tale om mindst et 2. gangstilfælde, eller hvis der foreligger tre eller flere forhold til samtidig pådømmelse i 1. gangstilfælde, udmåles der en frihedsstraf.

Desuden vil konfiskation af køretøjet efter færdselslovens § 133 a i grovere eller gentagne tilfælde kunne komme på tale.

Hvis der foreligger kørsel uden at have erhvervet kørekort i et 5. gangstilfælde eller kørsel i frakendelsestiden i et 2. gangstilfælde, eller hvis der foreligger tre eller flere forhold til samtidig pådømmelse i 1. gangstilfælde, vil straffesagen således som udgangspunkt ikke kunne afsluttes udenretligt med vedtagelsen af et bødeforelæg, men kræver indenretlig behandling.

#### 4.1.5. Overvejelser om nyt it-system til håndtering af ATK-sager mv.

Rigspolitiet iværksatte i maj måned 2013 en foranalyse til undersøgelse af hel eller delvis automatisering af ATK-sagsbehandlingen, herunder mulighederne for at opnå effektiviseringsgevinster, et nyt it-system til behandling af ATK-sagerne samt øget robusthed i forhold til håndteringen af sagerne. Analysen havde til formål at kortlægge effektiviseringsmulighederne i hele ATK-arbejdsgangen med inddragelse af de teknologiske og lovgivningsmæssige muligheder.

Rigspolitiet har i den forbindelse på baggrund af foranalysen anbefalet, at der udvikles et nyt it-system til behandling af de ATK-sager, som er omfattet af lovforslaget.

Rigspolitiet har peget på, at en ændret lovgivning med et betinget objektivet ejeransvar muliggør, at bøden i forhold til den mest betydelige mængde af ATK-sagerne – nemlig hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. (og således under ”klip-grænsen”) – som altovervejende hovedregel kan sendes til ejeren.

Med denne løsning vil arbejdsgangen i hovedparten af sagerne kunne begrænses til én interaktion, hvor borgeren erkender og betaler samtidig, og hvor disse oplysninger automatisk opdateres i systemerne.

I et sådant nyt system forventes der således etableret et selvbetjeningsmodul, der kan håndtere udpegning af føreren, førerens erkendelse og betaling. Derudover forventes al postudveksling med borgerne om de omfattede sager digitaliseret.

Rigspolitiet har desuden besluttet, at administrationen af ATK-sagerne skal indgå i to opgavefællesskaber, der etableres i forbindelse med effektiviseringen af sagsbehandlingen vedrørende våben, tilladelser og kørekort. Opgavefællesskaberne placeres hos Københavns Vestegns Politi og Midt- og Vestjyllands Politi.

#### 4.2. Ordninger i andre lande

Justitsministeriet har til brug for udarbejdelsen af dette lovforslag indhentet oplysninger om ansvarsgrundlaget i sager om hastighedsovertrædelser fra Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Belgien, Nederlandene og Storbritannien.

I Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Storbritannien kan alene føreren på gerningstidspunktet straffes for hastigheds-overtrædelser. Det er om retstilstanden i Tyskland nærmere oplyst, at der efter forfatningen gælder et såkaldt skyldprincip, som indebærer, at sanktioner kun kan rettes mod den, der er personligt ansvarlig for en handling.

I Nederlandene er det ejeren af køretøjet, der er ansvarlig for mindre overtrædelser af hastighedsgrænserne. Det er oplyst, at sådanne sager ikke behandles efter strafferetten men som forvaltningsretlige sager. Der er dog undtagelser til reglen om, at ejeren hæfter. Dette gælder eksempelvis i tilfælde af brugstyveri af det pågældende køretøj, der er anmeldt til politiet. Hastighedsovertrædelser begået af arbejdsmæssig sammenhæng er som udgangspunkt medarbejderens ansvar.

Af Belgiens færdselslovgivning fremgår det efter det oplyste, at når en overtrædelse af hastighedsgrænserne sker med et køretøj, som er indregistreret i en fysisk persons navn, formodes den at være begået af indehaveren af køretøjets nummerplader, når føreren ikke er identificeret på tidspunktet for overtrædelsen. Ejeren kan dog over for politiet eller en dommer fremlægge bevis for, at den pågældende ikke var fører af køretøjet på gerningstidspunktet. Sker overtrædelsen

med et køretøj registreret i en juridisk persons navn, vil de fysiske personer, som repræsenterer den juridiske person, være ansvarlige for at meddele identiteten på føreren af køretøjet på tidspunktet for overtrædelsen eller – hvis de ikke kender førerens identitet – meddele identiteten på den person, som er ansvarlig for køretøjet. Hvis personen, der er ansvarlig for køretøjet, ikke var føreren på tidspunktet for overtrædelsen, anses denne person som ansvarlig for at meddele identiteten på føreren. De fysiske personer, som repræsenterer den juridiske person, bilen er indregistreret til, holdes ansvarlige for at tage de nødvendige foranstaltninger til denne identifikation.

#### 4.3. Justitsministeriets overvejelser

##### 4.3.1. Indledning

4.3.1.1. Overtrædelser af hastighedsgrænserne konstateret ved ATK er – modsat forseelser konstateret ved andre hastighedskontroller – kendetegnet ved, at køretøjet ikke straks bringes til standsning, hvorefter forseelsen umiddelbart foreholdes føreren, jf. pkt. 4.1.1 og 4.1.3 ovenfor.

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

Med regeringens beslutning om en firedobling af antallet af ATK-vogne som led i trafikikkerhedspakken fra august 2012, jf. pkt. 4.1.2 ovenfor, øges kontrolindsatsen over for hastigheds-overtrædelser markant, hvilket på sigt må forventes at medføre en præventiv effekt. Samtidig må antallet af hastigheds-overtrædelser konstateret ved ATK alt andet lige antages at stige betragteligt i takt med, at de yderligere ATK-vogne tages i brug.

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

Der kan i den forbindelse henvises til Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020, ”Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar”, hvor følgende er anført (side 101):

”1.11. Ejeransvar for hastigheds-overtrædelser

[...] Identifikation af føreren i forbindelse med Automatisk Trafikkontrol er en tung administrativ byrde for politiet. Nogle lande har indrettet deres lovgivning således, at et køretøjs ejer efter omstændighederne kan holdes ansvarlig, hvis køretøjet har været involveret i en overskridelse af hastighedsgrænsen. Der vil kunne drages nytte af sådanne erfaringer i Danmark, f.eks. i forbindelse med hastigheds-overtrædelser under grænserne for, hvornår en hastigheds-overtrædelse medfører klip i kørekortet.”

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

I lyset af at ca. 85 pct. af ATK-sagerne vedrører forseelser, der ikke udløser klip, frakendelse eller kørselsforbud (dvs. hastighedsoverskridelser på højst 30 pct.), er det Justitsministeriets opfattelse, at en effektivisering af sagsbehandlingen særligt vil kunne opnås, hvis sagsgangene i ATK-systemet forenkles ved, at ansvaret i disse ca. 85 pct. af sagerne som udgangspunkt pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet, uden at politiet skal bruge ressourcer på at finde frem til, hvem der konkret var fører på gerningstidspunktet.

Det har i overvejelserne herom indgået, at ejeren (brugeren) erfaringsmæssigt udpeges som den, der førte køretøjet, i omkring 55 pct. af sagerne om hastigheds-overtrædelser konstateret med ATK, mens Rigspolitiet skønner, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren (brugeren), jf. ovenfor under pkt. 4.1.3.6.

##### 4.3.2. Overvejelser om et (rent) objektivt ansvar

4.3.2.1. Justitsministeriet har nærmere overvejet, om der burde indføres et rent objektivt ansvar (ubetinget objektivt ansvar) i de mindre alvorlige ATK-sager på linje med det, der gælder i Nederlandene, jf. pkt. 4.2, og således som Færdselssikkerhedskommissionen har peget på i sin seneste nationale handlingsplan, jf. pkt. 4.3.1.2. Under en sådan ordning ville der som altovervejende hovedregel ikke (medmindre der f.eks. er tale om et brugsstjålet køretøj) som betingelse for at kunne straffe for en hastighedsforseelse blive stillet krav om, at føreren af køretøjet udpeges, idet man i stedet ville kunne rette bødeansvaret mod ejeren (brugeren) af køretøjet på gerningstidspunktet for hastigheds-overtrædelsen, uanset om ejeren (brugeren) var fører på det pågældende tidspunkt.

4.3.2.2. Justitsministeriet skal i den forbindelse pege på, at der allerede i dag enkelte steder i lovgivningen findes en række bestemmelser om objektivt strafansvar.

I færdselslovens § 118, stk. 8, som er straffjemmel i forhold til overtrædelse af bestemmelserne om største tilladte akselryk og totalvægt (§ 85, stk. 1) og regler om køre- og hviletid (§ 86 a, stk. 1), er der således etableret et objektivt an-

svar, hvorved der kan pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet (i praksis en vognmand) bødeansvar, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom.

Fra andre retsområder kan det nævnes, at restauratører mv. efter restaurationslovens § 37, stk. 1, på objektivet grundlag pålægges bødeansvar for deres ansattes overtrædelse af bl.a. reglerne om forbud mod udskænkning til personer, der er under 18 år eller stærkt berusede.

Arbejdsmiljølovens § 83, stk. 1, indeholder hjemmel til at pålægge arbejdsgivere et objektivet bødeansvar for de ansattes overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen. Ved lov nr. 300 af 19. april 2006 om begrænsning af arbejdsgiverens strafansvar og skærpelse af straffene for visse overtrædelser, der begås af ansatte mv., blev dette ansvar imidlertid lempet, således at det ikke gælder, hvis arbejdsgiveren har gjort alt, hvad der var muligt for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø.

Medieansvarsloven indeholder også visse bestemmelser om objektivet individualansvar. I den forbindelse kan nævnes lovens § 11, stk. 1, hvorefter en redaktør er ansvarlig for indholdet af en unavngiven artikel i et skrift, selv om lovovertrædelserne ikke kan tilregnes redaktøren som forsætlig eller uagtsom. Efter § 11, stk. 2, er redaktøren endvidere objektivet ansvarlig for indholdet af en navngiven artikel, hvis det ikke er muligt at drage den navngivne forfatter til ansvar, f.eks. på grund af manglende tilregnelighed.

I forbindelse med lov nr. 530 af 6. juni 2007 om ændring af dyreværnsloven (Klippekortordning for dyretransporter, strafskærpelse og egenkontrol i besætninger) blev spørgsmålet om indførelse af objektivet ansvar i forbindelse med dyretransporter overvejet og afvist. Det fremgår herom i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (L 215, folketingsåret 2006-07), pkt. 5.5.1.1, at et generelt objektivet strafansvar på dyretransportområdet kombineret med en klippekortordning vil medføre, at en transportør kan meddeles klip også i tilfælde, hvor der intet er at bebrejde transportøren, og at transportøren således i sidste ende kan miste retten til at drive virksomhed, uden at der foreligger et sædvanligt strafretligt ansvar for denne, hvilket kan forekomme urimeligt.

4.3.2.3. I tilknytning hertil skal Justitsministeriet pege på, at Straffelovrådet i Betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar har behandlet spørgsmålet om strafansvar på objektivet grundlag. Straffelovrådet anførte om objektivet individualansvar alvorlige betænkeligheder ved et strafansvar for enkeltpersoner, for hvem det hverken tilregnes som forsætligt eller som uagtsomt, at der er realiseret lovovertrædelser.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt et bødeansvar på objektivet grundlag er foreneligt med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, bemærkede Straffelovrådet, at efter konventionens artikel 6, stk. 2, skal enhver, der anklages for en lovovertrædelse, anses for uskyldig, indtil hans skyld er bevist i overensstemmelse med loven. Straffelovrå-

det fandt ikke grundlag for at fastslå, at bestemmelser om objektivet individualansvar er i strid med menneskerettighedskonventionen – i hvert fald ved bødeansvar af forholdsvis begrænset størrelse.

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven om strafansvar for juridiske personer, som bygger på den nævnte betænkning fra Straffelovrådet, er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer. I forbindelse med lovens vedtagelse udsendte Justitsministeriet til samtlige ministerier en cirkulæreskrivelse af 28. juni 1996 om strafansvar for juridiske personer. I cirkulæreskrivelsen er det bl.a. anført, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivet individualansvar på nye lovområder.

I overensstemmelse med det anførte har lovgiver været yderst tilbageholdende med at indføre regler om rent objektivet strafansvar på nye områder.

4.3.2.4. Justitsministeriet anser det på ovennævnte baggrund for at være et grundlæggende retssikkerhedsmæssigt princip, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om objektivet individualansvar på nye lovområder.

Det er i den forbindelse kendetegnende for de nævnte eksisterende ordninger med objektivet 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. Dette gælder dog ikke efter medieansvarsloven, hvor særlige forhold imidlertid gør sig gældende.

Justitsministeriet kan derfor efter en samlet vurdering ikke anbefale, at der indføres en ordning med (rent) objektivet ansvar for ejeren (brugeren) i de omhandlede sager om hastighedsovertrædelser.

#### 4.3.3. Overvejelser om et betinget objektivet ansvar

4.3.3.1. Justitsministeriet har herefter overvejet, om der bør indføres en ordning, hvorefter ejeren (brugeren) ifalder strafansvar i de ATK-sager, hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct. (dvs. under "klip-grænsen"), hvis den, der var fører på gerningstidspunktet, ikke med ejerens (brugers) hjælp kan udpeges. Regler af denne karakter findes i dag i Belgien, jf. pkt. 4.2 ovenfor.

Også indførelsen af en sådan ordning vil indebære, at der vil ske en styrkelse af retshåndhævelsen i de omfattede sager. Dette vil således være tilfældet i alle ATK-sager, hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct. (ca. 193.000 i 2011, jf. pkt. 4.1.3.2 ovenfor), herunder i de ATK-sager, som i dag henlægges, fordi billederne er uanvendelige, men hvor nummerpladen kan genkendes.

4.3.3.2. Justitsministeriet skal indledningsvist mere generelt bemærke, at de principielle betænkeligheder, der gør sig

gældende ved et rent objektivt strafansvar, jf. pkt. 4.3.2 ovenfor, til dels også gør sig gældende ved en ordning med betinget objektivt ansvar. Det vil være tilfældet, hvor det viser sig notorisk, at en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet var fører på gerningstidspunktet (f.eks. fordi ejeren (brugeren) kan dokumentere at have været bortrejst på gerningstidspunktet, eller billedet tydeligt viser en kvindelig fører, men ejeren (brugeren) er en mand), uden at ejeren (brugeren) kan få den, der har ført køretøjet, til at erkende forholdet.

Det kan endvidere anføres, at en ordning med betinget objektivt ansvar på visse punkter er sammenlignelig med den retlige konstruktion, der findes i arbejdsmiljøloven, jf. pkt. 4.3.2.2 ovenfor.

Desuden er det i dag erfaringen, at der i omkring 45 pct. af alle ATK-sager bliver udpeget en anden fører end ejeren (brugeren). Det vil således umiddelbart kunne hævdes, at man med en ordning med betinget objektivt ansvar generelt vil komme til at sigte personer vel vidende, at man – med udgangspunkt i de hidtidige erfaringer – i omkring 45 pct. af sagerne vil sigte en anden end den, der har begået den strafbare handling.

4.3.3.3. Heroverfor kan det imidlertid for det første anføres, at strafansvar for forseelser konstateret med ATK i praksis i dag pålægges på et – i forhold til de fleste andre områder inden for strafferetsplejen – objektiviseret grundlag i et meget stort antal sager på baggrund af politiets entydige målinger. I praksis fører indsigelser desuden kun i ganske få tilfælde til, at politiets målinger ikke kan danne grundlag for, at der kan pålægges strafansvar.

En ordning med betinget objektivt ansvar sikrer derudover, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvaret, hvis den faktiske fører påtager sig ansvaret. Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges blot byrden med at udpege den, der var fører på gerningstidspunktet.

Man bør i den forbindelse have for øje, at der som anført ovenfor i en ganske betydelig del af sagerne er tale om, at ejeren rent faktisk selv førte køretøjet, eller at føreren af køretøjet er i nærmeste familie med køretøjets ejer (dvs. ejerens ægtefælle, samlever eller børn).

Hertil kommer, at lovgivningen allerede i dag indeholder regler om strafansvar for ejeren af et køretøj, som er benyttet af en anden i forbindelse med f.eks. en lovovertrædelse registreret ved ATK. Ejeren (brugeren) kan således i dag straffes med bøde, hvis ejeren (brugeren) ikke oplyser identiteten på den, der som fører kørte for stærkt, jf. oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1, jf. nærmere pkt. 2.4 ovenfor.

En ordning med betinget objektivt ansvar kan således efter Justitsministeriets opfattelse i et vist omfang betragtes som en form for skærpelse af det afledte bødeansvar, der følger af denne oplysningspligt, hvorefter ejeren (brugeren) – ligesom ved et betinget objektivt ansvar – pålægges byrden for

at udpege vedkommende fører, hvis ejeren (brugeren) vil undgå bødeansvaret.

Samtidig vil ansvarssubjektet efter en ordning med betinget objektivt ansvar – dvs. ejeren (brugeren) – selv have indflydelse på, hvem vedkommendes motorkøretøj overlades til, og have mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt.

Særligt i forhold til det anførte om, at der alt andet lige i omkring 45 pct. af sagerne vil blive rejst sigtelse mod en person, der ikke førte bilen på gerningstidspunktet, bemærkes, at det i de omhandlede tilfælde ikke vides på forhånd, om der i de enkelte tilfælde konkret vil blive udpeget en anden som fører. Der er således som udgangspunkt ikke tale om, at der konkret sker sigtelse ”mod bedre vidende”, fordi der som led i en ordning med betinget objektivt ansvar ikke rutinemæssigt dannes et billede og sker efterfølgende manuel behandling. Hertil kommer, at man ikke vil straffe personer i tilfælde, hvor de med sikkerhed ikke er skyldige og entydigt kan udpege rette gerningsmand, som er villig til at erkende forholdet.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at en ordning med betinget objektivt ansvar til dels kan siges at være mindre vidtgående end den nævnte gældende ordning efter arbejdsmiljøloven, idet ejeren (brugeren) ikke – for at undgå straf på objektivt grundlag – vil skulle godtgøre, at vedkommende har udfoldet bestræbelser på at undgå lovovertrædelsen.

Endvidere bemærkes, at den, der påtager sig ansvaret som fører på gerningstidspunktet, efter en ordning med betinget objektivt ansvar vil have samme muligheder som i dag for f.eks. under en straffesag ved domstolene at stille spørgsmål ved, om politiets måling var foretaget korrekt (f.eks. om ATK-udstyret var korrekt kalibreret før brug), eller om målingen i øvrigt lider af sådanne mangler, at den ikke kan danne grundlag for at pålægge bødestraf, jf. i øvrigt nærmere nedenfor under pkt. 4.3.4.2 om domstolsprøvelse.

4.3.3.4. Efter en samlet vurdering foreslår Justitsministeriet på den baggrund, at der indføres en ordning med betinget objektivt ansvar i sager, der vedrører hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., dvs. i sager, hvor der alene er tale om at pålægge en sanktion i form af en bøde. Større hastighedsoverskridelser kan således efter færdselsloven foruden bøde sanktioneres ved klip i kørekortet, frakendelse eller kørselsforbud. Disse sanktioner udgør – modsat bødestraf – et indgreb i den enkeltes førerret, hvorfor de fortsat bør ifaldes af den person, der konkret har begået det strafbare forhold.

Ordnningen med betinget objektivt ansvar er nærmere beskrevet nedenfor under pkt. 4.3.4. Der henvises i øvrigt til forslaget til ny § 118 c i færdselsloven (lovforslagets § 1, nr. 3) og bemærkningerne hertil.

Mere generelt bemærkes det, at en mere konsekvent håndhævelse af færdselslovens regler om hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. med indførelsen af et betinget objektivt

ansvar må antages at ville kunne øge en ejers (brugers) bevidsthed om vigtigheden af, at en fører, der anvender motor-køretøjet, overholder hastighedsgrænserne. Dette kan give anledning til drøftelse af god trafikkultur både i familier og private relationer samt på arbejdspladser.

Det bemærkes endvidere, at det med lovforslaget forudsættes, at de straffe, som det kan komme på tale at pålægge på (betinget) objektive grundlag, ikke vil figurere på eventuelt senere udstedte straffeattester, jf. herved ovenfor under pkt. 4.1.3.7. Justitsministeriet vil således i forbindelse med gennemførelsen af den foreslåede ordning i givet fald foretage en ændring af bekendtgørelsen om Det Centrale Kriminalregister med henblik på, at straffe pålagt på objektive grundlag efter § 118 c, stk. 1, ikke registreres i Kriminalregisteret.

Det forudsættes herudover med lovforslaget, at anklagemyndighedens praksis for vurderingen af spørgsmålet om frakendelsespåstand, jf. pkt. 4.1.3.7 ovenfor, ændres således, at straf pålagt ejeren (brugeren) efter den foreslåede ordning ikke indgår i vurderingen af dette spørgsmål om frakendelsen.

4.3.3.5. Justitsministeriet finder, at det utvivlsomt ville være urimeligt at straffe en ejer (bruger) for en hastighedsovertrædelse begået i forbindelse med f.eks. brugstyveri af køretøjet eller et køretøj, som vedkommende reelt ikke ejer eller har brugsret til.

Ordningen foreslås derfor suppleret med en udtrykkelig bestemmelse om, at der ikke pålægges ejeren (brugeren) strafansvar, hvis en anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 5. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvor køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejerens (brugers) besiddelse som følge af brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet.

I disse tilfælde kan den person, der straffes for brugstyveriet mv., også straffes for hastighedsforseelsen, hvis de almindelige betingelser efter § 118, stk. 1-3, for straf er opfyldt.

Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 165, at den, der til offentlig myndighed anmelder en strafbar handling (f.eks. tyveri), der ikke er begået, kan straffes med bøde eller fængsel indtil 6 måneder.

Der sigtes med udtrykket "uberettiget besiddelse" ikke til tilfælde, hvor eksempelvis brugen af køretøjet (alene) overskrider rammerne for en aftale om brug. Hvis en familie f.eks. har indrettet sig således, at en hjemmeboende voksen søn eller datter generelt har adgang til at låne forældrenes bil uden nærmere aftale, og sønnen/datteren inden for disse rammer anvender bilen i strid med en konkret anvisning eller aftale, vil der således ikke være tale om uberettiget besiddelse i bestemmelsens forstand.

Ejeren (brugeren) bør i forbindelse med, at politiet retter henvendelse om sagen, vejledes om, at den pågældende ikke straffes, hvis bilen var brugsstjålet på gerningstidspunktet,

eller den pågældende på det tidspunkt ikke (længere) var ejer eller bruger af bilen. Hvordan dette i praksis godtgøres, må indledningsvis bero på et konkret politifagligt skøn og i sidste instans afgøres af domstolene.

Det bemærkes, at det er ejeren, der i udgangspunktet ifalder ansvaret, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald ifalder brugeren som udgangspunkt ansvaret. Det er i den forbindelse det reelle ejer- eller brugerforhold, der er afgørende for, hvem der ifalder strafansvar. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold ikke (endnu) var registreret i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvar på objektive grundlag. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne pålægges den reelle ejer (bruger) af køretøjet.

4.3.3.6. Justitsministeriet har overvejet, om ejeren (brugeren) til politiet blot skal oplyse, hvem ejeren (brugeren) *formoder* føreren på gerningstidspunktet var, med henblik på at politiet herefter skal undersøge dette nærmere og således, at ejeren (brugeren) ikke straffes, hvis den pågældende formodede fører kan sigtes for forseelsen.

En sådan udformning af ordningen vil imidlertid samlet set ikke indebære en nævneværdig lettelse af administrationen af ATK-området. Det skyldes bl.a., at ordningen vil indebære, at der vil være behov for at iværksætte yderligere efterforskning i et stort antal sager. Desuden må det antages, at ejerens (brugers) indsigelser i mange tilfælde ikke vil føre til, at en anden straffes som fører, hvorved sagen mod føreren er efterforsket forgæves, og sagen mod ejeren (brugeren) skal genoptages med yderligere sagsbehandling til følge. Justitsministeriet foreslår derfor ikke ordningen udformet på denne måde.

4.3.4. *Nærmere om en ordning med betinget objektive ansvar*

4.3.4.1. Den foreslåede ordning vil nærmere indebære, at ejeren (brugeren) i ATK-sager, der vedrører hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., udfindes ud fra ATK-billedet på baggrund af automatiseret nummerpladenkendelighed. Politiet sender derpå umiddelbart efter registreringen af hastighedsovertrædelsen en henvendelse til ejeren (brugeren) med en angivelse af, at vedkommende vil blive straffet (med bøde), medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person erkender at have været fører på gerningstidspunktet, eller det godtgøres, at køretøjet enten uretmæssigt har været i en andens besiddelse på gerningstidspunktet eller var solgt eller på anden vis overdraget til en anden, jf. pkt. 2.5, på gerningstidspunktet.

Henvendelsen vedlægges et bødeforelæg samt en anvisning til, hvordan en anden end ejeren (brugeren) vil kunne afgive erklæring om at have været fører. En anden persons erkendelse af at have ført køretøjet på gerningstidspunktet skal i den forbindelse være modtaget af politiet inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg ve-

drørende forseelsen, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 2.

Med henvendelsen til ejeren (brugeren) sendes endvidere en vejledning om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan føreren afgiver sin erkendelse, regler om påtaleopgivelse samt eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

Modtages der inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for politiet erkender at have været fører af køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges strafansvaret (bødeansvar) for hastighedsforseelsen på objektivi grundlag. Det samme gælder, hvis der modtages en indsigelse fra ejeren (brugeren) efter udløbet af den nævnte frist på 30 dage.

4.3.4.2. Vedtager ejeren (brugeren) ikke bødeforelægget, vil anklagemyndigheden – ligesom det er tilfældet i dag – skulle tage skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på indenretlig prøvelse af sagen. Det påhviler således anklagemyndigheden – og ikke borgeren – i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejerens (brugers) side, hvis forholdet skal retsforfølges.

I den forbindelse vil det ATK-billede, der ligger lagret i it-systemet, og som lå til grund for udsendelsen af bødeforelægget til ejeren (brugeren), kunne dannes til brug for anklagemyndighedens bevisførelse for retten. Der vil herunder – som i dag – bl.a. skulle ske sløring af passagersiden (retouchering).

Endvidere vil ejeren (brugeren) kunne få adgang til at se ATK-billedet, hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gerningstidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller er i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

Der vil ved indenretlig prøvelse – ligesom i dag – kunne gøres indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed. Sådanne indsigelser vil kunne gøres gældende af såvel den ejer (brugere), der søges straffet på objektivi grundlag, som af den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, og – i tilfælde af brugstyveri mv. – af den, der var i uberegtiget besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

4.3.4.3. Indførelsen af et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at det som altovervejende hovedregel ikke ved efterforskning skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejeren (brugeren) af køretøjet ifalder ansvar for hastighedsovertrædelsen, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet fører erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Hvis ejeren (brugeren) afgiver oplysninger om føreren på gerningstidspunktet, og denne erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, er ejeren (brugeren) som udgangspunkt fritaget for ansvar.

Hvis en anden person derimod ikke over for politiet erkender at have været fører, opretholdes ansvaret over for ejeren (brugeren) efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førerens identitet, eller ikke kan bevirke, at føreren erkender ansvaret.

4.3.4.4. Det kan ikke udelukkes, at føreren trækker erkendelsen tilbage. I sådanne tilfælde bør ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvaret efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, for forseelsen.

Det bemærkes i den forbindelse, at det for ejeren (brugeren) efter omstændighederne vil være strafbart efter straffelovens § 164, stk. 1, over for politiet med urette at udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har samtykket i at blive angivet som fører, jf. herved straffelovens § 164, stk. 3. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, stk. 3, kunne være strafbart over for politiet urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

Det vil endvidere efter omstændighederne kunne udgøre en overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 1, hvis den, der (med rette) er udpeget som fører, og som har erkendt kørslen – for at undgå strafansvaret for hastighedsovertrædelsen – trækker erkendelsen tilbage og i den forbindelse afgiver urigtige oplysninger til politiet med forsæt til, at f.eks. ejeren (brugeren) derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for hastighedsovertrædelsen.

4.3.4.5. Hører ejeren (brugeren) ikke yderligere fra politiet inden for tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse, er påtalen efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1 (om objektivi ansvar) opgivet, jf. den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 4.

Hvis ejeren (brugeren) efter en sådan påtaleopgivelse skal kunne pålægges strafansvar for hastighedsovertrædelsen, kræver det herefter enten, at opgivelsen af påtalen omgøres efter retsplejelovens regler herom, eller at der sker sigtelse i medfør af de gældende regler i færdselslovens § 118, stk. 1-3. Straf efter disse bestemmelser vil som hidtil forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen var begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at dette vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udsendes.

Hvis der efter straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gerningstidspunktet tilbage, jf. pkt. 4.3.4.4,

forudsættes det, at politiet alene bør søge ejeren (brugeren) straffet for hastighedsforseelsen, hvis særlige omstændigheder gør sig gældende (f.eks. i grovere gentagelsestilfælde eller efter omstændighederne hvor det er forekommet, at ejers (brugers) køretøj gentagne gange ved brug af ATK er registreret for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., og en anden først har erkendt forseelsen, men siden har trukket den tilbage). I hovedparten af sagerne vil færdselsforseelsen således være af så forholdsmæssig beskeden karakter, at politiet ikke bør anvende ressourcer på at efterforske denne yderligere med henblik på strafforfølgning efter færdselslovens § 118, stk. 1-3.

Det bemærkes, at ejeren (brugeren) efter omstændighederne vil kunne straffes for medvirken til overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, jf. herved straffelovens § 23.

Det må antages, at straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, vil have præventiv virkning i forhold til forsøg på at omgå 3-måneders fristen i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 4.

4.3.4.6. Den foreslåede ordning vil have den gavnlige virkning, at der vil være et ansvarssubjekt i de ATK-sager med en hastighedsoverskridelse på højst 30 pct., som i dag henlægges, fordi billedet er uanvendeligt til trods for, at nummerpladen er læselig, med det resultat, at ingen straffes for hastighedsoverskridelsen, jf. pkt. 4.1.3.2. Det er dermed en potentiel stor mængde af hastighedsovertrædelser, der på denne baggrund fremadrettet vil blive konsekvent og hurtigt sanktioneret. Dette forventes også at kunne styrke den præventive effekt af brugen af ATK.

4.3.4.7. Bl.a. under henvisning til, at forseelser af den omhandlede karakter hverken vil fremgå af en straffeattest eller af Kriminalregisteret, må det efter Justitsministeriets opfattelse antages, at ejeren (brugeren) under den foreslåede ordning, hvis vedkommende ikke selv førte køretøjet på gerningstidspunktet, ofte ikke vil besvare sig med at udpege føreren, men blot vil betale bøden. Dette kunne navnlig være tilfældet, når køretøjet er ført af én af ejers eller brugers nærtstående, men vil også kunne være tilfældet, når forseelsen er begået i en firmabil mv.

Det bemærkes i den forbindelse, at det med lovforslaget forudsættes, at der i givet fald ikke vil være tale om en overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, jf. ovenfor under pkt. 4.3.4.4, hvis ejeren (brugeren) vedtager og betaler bøden, uanset at vedkommende mener, at en anden var fører af køretøjet på gerningstidspunktet.

Det bemærkes desuden, at der i de sager, som er omfattet af den foreslåede ordning, ikke vil opstå spørgsmål om opfyldelse af oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1 (om hvilke førere der har benyttet køretøjet), idet ejeren (brugeren) efter den foreslåede § 118 c, stk. 1, netop ikke vil blive pålagt at give oplysninger om en fører.

4.3.4.8. Også en juridisk person, der er ejer af det køretøj, der anvendes til hastighedsovertrædelsen, vil kunne ifalde

strafansvar efter den foreslåede ordning, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 6.

Justitsministeriet er opmærksom på, at dette vil kunne skabe et incitament for virksomheder til at opfordre medarbejdere, som kører meget i forbindelse med deres arbejde, til at ”køre til klip-grænsen”, idet bøden derved blot vil blive pålagt arbejdsgiveren (f.eks. et selskab). Dette incitament eksisterer ikke i samme grad i dag, hvor føreren skal identificeres, for at der kan straffes. Det er i dag medarbejderen, der bliver registreret som straffet, og arbejdsgiverens eventuelle betaling af bøden er skattepligtig indkomst for medarbejderen.

Omvendt vil den foreslåede ordning også kunne give anledning til, at virksomheder drøfter god trafikultur med medarbejderne, jf. pkt. 4.3.3.4 ovenfor.

Justitsministeriet bemærker, at en leasingtager i almindelighed vil opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af den leasede bil, jf. pkt. 2.5 ovenfor, således at ansvaret for ATK-overtrædelser efter den foreslåede ordning vil kunne pålægges denne. Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer på objektivi grundlag være strafansvarlige for overtrædelser begået med lejede biler i den traditionelle udlejningssituation. Dette forhold vil imidlertid kunne reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet eller organisationen og lejeren.

4.3.4.9. Det foreslås, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for behandlingen af sager omfattet af den foreslåede § 118 c, stk. 1, herunder om brug af digitale kommunikationsmidler. Sigtet med disse regler vil være, at kommunikationen, hvis det er muligt og rentabelt, foregår digitalt, og at der skal være så få postgange som muligt.

#### 4.3.5. Selebrug og håndholdt mobiltelefon mv.

Med den foreslåede ordning vil den manuelle gennemgang af billedmaterialet som udgangspunkt ikke blive foretaget, idet ejeren (brugeren) som altovervejende hovedregel ifalder ansvar for hastighedsovertrædelser med det køretøj, vedkommende er registreret som ejer (bruger) af, medmindre en anden person erkender over for politiet at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, eller i enkelte tilfælde andre personer.

Herved vil andre relevante færdselslovovertrædelser, som billederne kan udgøre bevis for, som udgangspunkt ikke blive registreret og strafforfulgt.

Det gælder navnlig overtrædelse af reglerne om selebrug og håndholdt mobiltelefon. Uden en visitation og manuel sagsbehandling vil forseelser begået med et motorkøretøj med påhængsvogn desuden i en række tilfælde ikke blive registreret. I andre situationer vil sanktionen blive udmålt lavere, end hvis det var blevet registreret, at køretøjet var tilkøbt en påhængsvogn, jf. pkt. 2.3.1 ovenfor.

Da antallet af overtrædelser med påhængsvogn alene udgør ca. 1 pct. af alle ATK-sager, jf. pkt. 4.1.4, finder Justitsmini-



steriet – i lyset af det ressourceforbrug der vil være forbundet med at gennemføre manuel gennemgang af billederne – imidlertid ikke, at der med den foreslåede ordning er behov for, at der rutinemæssigt skal foretages en sådan manuel gennemgang af billederne i ATK-sager om hastighedsovertrædelser, som ikke er klip-, frakendelses- eller kørselsforbudsudløsende.

Den foreslåede ordning med en højere grad af automatiseret og forenklet sagsgang udelukker imidlertid ikke, at det ud fra en konkret politifaglig vurdering kan besluttes – f.eks. stikprøvevis eller som led i en kampagneindsats – at gennemgå ATK-billederne med henblik på at identificere overtrædelser af bl.a. reglerne om selebrug og håndholdt mobiltelefon eller overtrædelser af hastighedsgrænserne med påhængsvogn. Dannes ATK-billederne i øvrigt på andet grundlag, herunder ved ejerens (brugerens) indsigelser, inden sagen indbringes for retten, vil politiet endvidere kunne anvende fotomaterialet fra ATK-kontroller til nærmere efterforskning af andre lovovertrædelser og som eventuel bevis herfor.

#### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at den foreslåede ordning med betinget objektivi- strafansvar for ejeren (bruger) af et køretøj vil kunne effektivisere behandlingen af sager om hastighedsovertrædelser på højst 30 pct. konstateret ved ATK betydeligt.

Det er en forudsætning for opnåelse af den fulde effektiviseringsgevinst, at der hos politiet skabes den fornødne it-mæssige understøttelse af automatisering og digitalisering af sagsbehandlingen i de omhandlede sager. Rigs politiet har iværksat et projekt med udvikling af et nyt it-system, der skal sikre denne understøttelse, jf. pkt. 4.1.5 ovenfor. Projektet vil indebære visse merudgifter hos politiet. Som led i projektet vil der blive foretaget en vurdering af de mindreudgifter, som forslaget vil medføre.

#### 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### 10. Hørte myndigheder mv.

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre Landsret, Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Transport Forskning, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Industriens Uddannelser, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigs politiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

#### 11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser /mindreudgifter	Negative konsekvenser /merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Mindreudgifter hos politiet.	Begrænsede udgifter til it-udvikling hos politiet.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Effektivisering af sagsbehandlingen af visse sager hos politiet.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Til nr. 1, 5 og 6 (§ 118, stk. 1, § 134, stk. 4, og § 140, stk. 2)

Der er tale om konsekvensændringer som følge af forslaget til ny § 118, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 2 (§ 118, stk. 5)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at bøden for en hastighedsovertrædelse ved vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, hvor den generelle hastighedsgrænse, som er fastsat i eller med hjemmel i færdselsloven, er midlertidigt nedsat, og det er tydeligt, at dette er sket i forbindelse med det pågældende arbejde, fordobles i forhold til de gældende takster.

Ved udtrykket ”vejen” forstås vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat, jf. færdselslovens § 2, nr. 27 (der ikke foreslås ændret).

Det forudsættes, at fordoblingen sker i forhold til den samlede bøde, som udregnes efter de øvrige bestemmelser i § 118, herunder f.eks. også efter tillæg af eventuelt højhastigheds-tillæg.

Bestemmelsen i § 118 a, stk. 1 (der ikke foreslås ændret), om muligheden for at nedsætte bøder for personer med særligt lav indtægt finder også anvendelse ved bødeansvar i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 5.

Ved situationer, hvor hastighedsgrænsen tydeligt er midlertidigt nedsat i forbindelse med vejarbejdet mv., sigtes til, at færdselstavler, afmærkning af kørebanen mv. på stedet tydeligt fremstår som en midlertidig foranstaltning i forbindelse med det arbejde, der foregår på stedet. Dette vil bero på en konkret vurdering.

Det er uden betydning, om det pågældende arbejde på stedet f.eks. står på over en længerevarende periode. Det afgørende er, at det er tydeligt, at der på det pågældende sted er fastsat en anden (lavere) hastighedsgrænse, end tilfældet ville have været, hvis det pågældende arbejde på stedet ikke pågik. Det er desuden ikke afgørende, om der på stedet aktuelt foregår arbejde på det tidspunkt, hvor en overskridelse af hastighedsgrænsen foregår, idet hastighedsgrænser ved vejarbejde mv. ikke alene fastsættes 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.

Den foreslåede bestemmelse forudsættes ud over ved vejarbejde – f.eks. i forbindelse med vedligehold, reparation eller udvidelse af vejnettet – også at omfatte hastighedsovertrædelser ved oprydning efter ulykker eller havari eller ved vedligeholdelsesarbejde eller lignende, der udføres i midterrabatter eller på sidearealerne til en vej. Det er dog også i disse tilfælde en forudsætning, at der er opsat færdselstavler eller anden afmærkning med henblik på en nedsættelse af hastigheden på stedet.

For så vidt angår muligheden for frakendelse af førerretten i de omhandlede tilfælde henvises til forslag til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3 (§ 118 c)

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at en ejer (bruger) af et køretøj, der ved brug af ATK er registreret for hastighedsovertrædelse, der ikke udløser klip i kørekortet, frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj eller kørselsforbud efter færdselslovens kapitel 18, som udgangspunkt kan pålægges bødeansvar efter færdselslovens § 118, stk. 1-3, for forseelsen, selv om den pågældende ikke var fører på gerningstidspunktet, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom, jf. dog nedenfor om forslaget til stk. 2 og stk. 5. Med det foreslåede stk. 1 skabes der således hjemmel til, at ejeren (brugeren) som udgangspunkt kan pålægges bødeansvar på objektivi grundlag.

En overtrædelse af § 118 c, stk. 1, kan ikke føre til frihedsstraf.

Det er ejeren, der som udgangspunkt pålægges ansvaret, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald pålægges brugeren som udgangspunkt ansvaret. Det er i den forbindelse det reelle ejer- eller brugerforhold, der er afgørende for, hvem der ifalder strafansvar. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold ikke (endnu) var registreret i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvaret efter stk. 1. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne rettes mod den reelle ejer (bruger) af køretøjet.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, at en person, som f.eks. låner sin bil ud, vil kunne straffes (med bøde) for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. konstateret ved ATK, mens køretøjet var udlånt, medmindre betingelserne i forslaget til stk. 2 er opfyldt. Det samme gælder, hvis f.eks. et ægtepar har en bil, som alene er registreret i hustruens navn, og manden begår en forseelse omfattet af bestemmelsen.

En leasingtager vil i almindelighed opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af den leasede bil, således at ansvaret for hastighedsovertrædelsen konstateret ved ATK vil kunne pålægges denne efter bestemmelsen. Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer være strafansvarlige for hastighedsovertrædelser omfattet af forslaget til stk. 1 begået med lejede køretøjer (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2), jf. herved også forslaget til stk. 6 om juridiske personers strafansvar.

Vedtager ejeren (brugeren) ikke udenretligt bødeforelægget, og overgår sagen til indenretlig prøvelse på anklagemyndighedens foranledning, vil ejeren (brugeren), der søges straffet på objektivi grundlag – som det hidtil har været tilfældet for føreren – kunne gøre indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed i sidste instans ved indenretlig prøvelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, at ejeren (brugeren) ikke pålægges bødeansvar efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 i sager, hvor en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Det er dog et krav, at en sådan erkendelse modtages af politiet inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende forseelsen.

Modtager politiet inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for politiet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges strafansvaret (bødeansvar) for hastighedsforseelsen på objektivi grundlag. Det samme gælder, hvis der modtages en indsigelse fra ejeren (brugeren) efter udløbet af den nævnte frist på 30 dage.

Indførelsen af et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at det ikke ved efterforskning skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejeren (brugeren) af køretøjet ifalder ansvar for hastighedsovertrædelsen, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person erkender at have været fører på gerningstidspunktet. Hvis en anden person ikke over for politiet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, vil man falde tilbage på ansvaret efter den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 1, uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førerens identitet, eller ikke kan bevirke, at føreren erkender ansvaret.

Såvel den ejer (bruger), der søges straffet på objektivi grundlag, som den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet vil – som det hidtil har været tilfældet for fører – kunne gøre indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed, herunder i sidste instans ved indenretlig prøvelse.

I forbindelse med udsendelse af et bødeforelæg til ejeren (brugeren) vil der bl.a. skulle vejledes om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan fører afgiver sin erkendelse, regler om påtaleopgivelse samt eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* indebærer, at når en person, der over for politiet havde erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, trækker erkendelsen tilbage, ifalder ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat strafansvaret efter § 118 c, stk. 1, for forseelsen.

Hører ejeren (brugeren) derimod ikke yderligere fra politiet inden for tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse, er påtalen efter den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 1 (om objektivi ansvar) opgivet, jf. nedenfor om det foreslåede stk. 4.

Om betydningen af straffelovens § 164, henvises til pkt. 4.3.4.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* indebærer, at når der er gået tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2, er påtalen mod ejeren (brugeren) efter § 118 c, stk. 1, opgivet uden yderligere henvendelse fra politiet.

Hvis der med hjemmel i stk. 8, jf. nedenfor, fastsættes regler om brug af digitale kommunikationsmidler, forudsættes det, at en førers erkendelse efter stk. 2, som afgives digitalt, anses for at være kommet frem til politiet, når den digitalt er tilgængelig for politiet.

Hvis ejeren (brugeren) efter en sådan påtaleopgivelse skal kunne pålægges strafansvar for hastighedsovertrædelsen, kræver det herefter enten, at opgivelsen af påtalen efter § 118 c, stk. 1, omgøres efter retsplejelovens regler herom, eller at der sker sigtelse i medfør af de gældende regler i færdselslovens § 118, stk. 1-3. Straf efter disse bestemmelser vil – ligesom i dag – forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen var begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at oplysning herom vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udsendes. Hvis der efter straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gerningstidspunktet tilbage, forudsættes det, at politiet alene søger ejeren (brugeren) straffet for hastighedsforseelsen, hvis særlige omstændigheder gør sig gældende, jf. pkt. 4.3.4.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 5* indebærer, at ejeren (brugeren) af køretøjet ikke kan pålægges ansvar efter stk. 1, hvis ejeren (brugeren) kan påvise, at en anden uberettiget

var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvor der er foregået brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet. I disse tilfælde vil bøden for hastighedsovertrædelsen kunne pålægges den person, der sigtes for brugstyveriet mv., hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt. I hvert fald hvis køretøjet til politiet var meldt stjålet, da forseelsen blev begået, vil ejeren (brugeren) i medfør af stk. 5 ikke skulle pålægges ansvar efter stk. 1. Det vil i øvrigt bero på en konkret vurdering, som i sidste instans skal foretages af domstolene, hvornår der efter bestemmelsen i det foreslåede stk. 5 vil kunne fritages for ansvar efter stk. 1.

Med udtrykket "uberettiget besiddelse" sigtes der til brugstyveri mv. Der sigtes derimod f.eks. ikke til tilfælde, hvor brugen af køretøjet (alene) overtræder rammerne for en aftale om brug. Hvis en familie f.eks. har indrettet sig således, at en hjemmeboende voksen søn eller datter generelt har adgang til at låne forældrenes bil uden nærmere aftale, og sønnen/datteren konkret anvender den i strid med en konkret anvisning eller aftale, vil der således ikke være tale om uberettiget anvendelse i bestemmelsens forstand.

Såvel den ejer (bruger), der søges straffet på objektivet grundlag, som den fører, der var i uberettiget besiddelse på gerningstidspunktet – som det hidtil har været tilfældet for fører – vil kunne gøre indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed i sidste instans ved indenretlig prøvelse.

I forbindelse med udsendelse af et bødeforelæg vil der bl.a. skulle vejledes om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan fører afgiver sin erkendelse, regler for påtaleopgivelse samt eventuelt omgørelse heraf og for domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom, jf. nærmere herom under pkt. 4.3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 6* indebærer, at også en juridisk person, der er ejer af det køretøj, der anvendes til hastighedsovertrædelsen, vil kunne ifalde strafansvar efter forslaget til stk. 1 (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2).

Det er i færdselslovens § 118, stk. 9, fastsat, at strafansvar efter § 118 kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 6* sikres det, at selskaber mv. (juridiske personer) også kan pålægges det objektive ansvar, som foreslås indført med *stk. 1*.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* indebærer, at der ikke kan fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar pålagt i medfør af § 118, stk. 1-3, jf. § 118 c, stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 8* skabes der hjemmel til, at justitsministeren kan fastsætte nærmere regler for behandlingen af sager omfattet af *stk. 1*.

Sigtet med disse regler vil være, at kommunikationen, hvis det er muligt og rentabelt, foregår digitalt, og at der skal være så få postgange som muligt.

Det forudsættes i den forbindelse, at det herunder fastsættes, at den digitale meddelelse anses for at være kommet frem til ejeren (brugeren), når den digitalt er tilgængelig for den pågældende. Fremkomsttidspunktet er bl.a. afgørende for, hvornår den frist på 30 dage, som følger af det foreslåede *stk. 2*, løber fra. Det forudsættes desuden, at det i de administrative bestemmelser sikres, at det skal være muligt at dispensere fra fastsatte krav om digital kommunikation i særlige tilfælde.

Til nr. 4 (§ 125, stk. 1, nr. 3)

Den foreslåede ændring indebærer, at der skal ske betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvis den almindeligt gældende hastighedsgrænse ved færdselstavler eller anden afmærkning er midlertidigt fraveget i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, og den deraf følgende tilladte hastighed overskrides med mere end 40 pct.

Der er tale om en skærpelse i forhold til de almindelige regler, hvorefter der skal ske betinget frakendelse, hvis den tilladte hastighed er overskredet med mere end 60 pct., eller der er kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover, jf. pkt. 2.3.2.

Foruden en betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj skal der udmåles en fordoblet bøde efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 5. Der henvises i den forbindelse til lovforslagets § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. marts 2014.

Dog foreslås det i *stk. 2*, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c (jf. lovforslagets § 1, nr. 3). Herved sikres det, at oprettelsen af et nyt it-system hos Rigspolitiet til behandling af de hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK, der er omfattet af den foreslåede bestemmelse, er klar til drift, inden den foreslåede ordning om betinget objektivet ansvar, jf. forslaget til § 118 c, træder i kraft. Et nyt it-system til behandling af de omfattede ATK-sager skal således være med til at optimere behandlingen af ATK-sager og derved være med til at sikre, at ATK også fremadrettet kan være et effektivt redskab til hastighedskontrol, og at kontroltrykket bevares.

Den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c vil på den baggrund blive sat i kraft, når de relevante it-løsninger i

den forbindelse er på plads. På baggrund heraf forventes bestemmelsen at blive sat i kraft primo 2015.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.1.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger om overvejelserne om nyt it-system til håndtering af ATK-sager mv.

Det følger af straffelovens § 3, at ansvar efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c alene vil omfatte hastighedsovertrædelser, som begås efter bestemmelsens ikrafttræden.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som ændret bl.a. ved lov nr. 716 af 25. juni 2010 og senest ved lov nr. 631 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

**§ 118.** Med bøde, jf. dog stk. 5, straffes den, der:

- 1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 1 og stk. 2, nr. 2-6, § 10, § 12, §§ 14-52, § 54, stk. 3-5, § 55 a, stk. 1, § 60, stk. 5, § 60 a, stk. 5, § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 66 a, stk. 4, § 67, § 70, stk. 1 og 2, §§ 80-81, § 82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, §§ 97-99 og § 105,
- 2) tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven eller
- 3) undlader at efterkomme forbud eller påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

*Stk. 2.* Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning skal der tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastigheds-overtrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med

- 1) biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn,
- 2) lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 3) busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 4) vogntog bestående af de under nr. 2 og 3 nævnte køretøjer og registreringspligtige påhængskøretøjer,
- 5) ledbusser eller
- 6) motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

*Stk. 3.* Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, skal det tillige indgå som en skærpene omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover.

*Stk. 4.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, udmåles en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover.

*Stk. 5-9.* ---

1. I § 118, stk. 1, ændres »jf. dog stk. 5« til: »jf. dog stk. 6«.

2. I § 118 indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelser af en hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, skal det indgå som en særligt skærpene omstændighed, hvis hastighedsovertrædelsen er sket på et sted, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er fastsat i forbindelse med vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen.«

Stk. 5-9 bliver herefter stk. 6-10.

3. Efter § 118 b indsættes før overskriften før § 119:

»§ 118 c. For overtrædelser af §§ 42 og 43 eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning konstateret ved hastighedskontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (automatisk trafikkontrol), som ikke kan medføre frakendelse af førerretten eller kørselsforbud efter kapitel 18, og som ikke er omfattet af § 125, stk. 2, nr. 5, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 118, stk. 1-3, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

*Stk. 2.* Har en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende forseelsen, over for politiet erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

*Stk. 3.* Trækkes erkendelsen efter stk. 2 tilbage, inden påtale er opgivet efter stk. 4, kan ejeren (brugeren) fortsat pålægges ansvar efter stk. 1.

*Stk. 4.* Hvis der ikke inden for tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), er påtalen efter stk. 1 mod denne opgivet.

*Stk. 5.* Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges ikke ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

*Stk. 6.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

*Stk. 7.* Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvaret efter stk. 1.

*Stk. 8.* Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1, herunder om brug af digitale kommunikationsmidler.«

§ 125. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

- 1) føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1, og der ikke foreligger formildende omstændigheder,
- 3) føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover,

4)-11) ---

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

**§ 134. ---**

*Stk. 4.* § 118, stk. 6, gælder ikke for de i stk. 1-3 nævnte sager.

**5.** I § 134, *stk. 4*, ændres »stk. 6,« til: »stk. 7,«.

**§ 140. ---**

*Stk. 2.* Justitsministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til den tidligere lov der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde. § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 7, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse.

**6.** I § 140, *stk. 2*, ændres »stk. 7,« til: »stk. 8,«.

**§ 2**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3.