



Til lovforslag nr. L 74

Folketinget 2013-14

Betænkning afgivet af Retsudvalget den 13. marts 2014

## Betænkning

over

### 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)

[af justitsministeren (Morten Bødskov)]

#### 1. Ændringsforslag

Der er stillet 9 ændringsforslag til lovforslaget, herunder om deling af lovforslaget. Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 4 og 7, Venstres medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2, 3 og 8, Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1 og 9, og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 5 og 6.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 14. november 2013 og var til 1. behandling den 28. november 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Retsudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring. Den 15. november 2013 sendte justitsministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget en skriftlig henvendelse fra Birgitte Kjølbjerg, Birkerød.

Justitsministeren har over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse til udvalget.

#### Samråd

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til justitsministeren til mundtlig besvarelse, som denne har besvaret i et åbent samråd den 18. februar 2014. Ministeren har efterfølgende sendt udvalget talepapiret, der lå til grund for ministerens besvarelse af spørgsmålet.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 72 spørgsmål til justitsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (S, RV, SF, EL og SIU) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af justitsministeren og af DF stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod de under nr. 2, 3, 5, 6 og 8 stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (V) vil stemme for det under nr. 1 stillede ændringsforslag om deling af lovforslaget. Mindretallet indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Hvis de under nr. 2 og 3 stillede ændringsforslag ikke vedtages ved 2. behandling, vil mindretallet stemme imod lovforslaget ved 3. behandling. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Venstre ønsker naturligvis, at dem, der udfører vejarbejde, skal kunne gøre det uden risiko for at blive påkørt af den forbipasserende trafik. Derfor tog V i sin regeringstid en række initiativer til at gøre anlægs- og vedligeholdelsesarbejde på det danske vejnet langt sikrere.

Af ministerens svar på spørgsmål 29 fremgår det klart og tydeligt, at der ikke har været nogen påkørsel af fodgængere i forbindelse med vejarbejde i adskillige år, og vi skal helt tilbage til år 2008 for at finde den seneste ulykke med dødelig udgang.

Det underer derfor V, at ministeren finder nærværende skærpelse af straffene på området påtrængende. Ydermere forekommer det noget nær ubegribeligt for V, at skærpelserne af straffeloven ligeledes skal gælde, når der ikke er aktivitet og dermed ikke er nogen vejarbejdere at beskytte.

Endvidere finder V, at nærværende ønske om en skærpelse sætter en tyk streg under en total mangel på proportionali-

tet i lovgivningen på dette område. Med de foreslåede ændringer vil en bilist, der kører for stærkt forbi et totalt øde vejarbejde midt om natten, få en bøde på op imod samme størrelse som den vanvidsbilist, der i 2013 i en dybt tragisk dødsulykke torpederede en familiebil med alt for høj fart. Det hænger ganske enkelt ikke sammen og ligger så ualmindelig langt fra den almindelige danskers retsbevidsthed, som noget kan gøre.

V bakker varmt op om et stærkt fokus på at nedbringe antallet af ulykker i trafikken, men det skal gøres intelligent og fokuseret, så borgerne kan se fornuften i initiativerne frem for at opleve regler for reglerne og bødeprovenuets skyld.

V stiller sig ligeledes stærkt kritiske over for lovforslagets andet element. I lighed med en række af høringsbidragsyderne, herunder Den Danske Dommerforening og Østre Landsret, finder V forslaget om objektivi ejeransvar dybt problematisk.

Efter V's opfattelse er der her tale om et skred i forhold til retssikkerheden, og den foreslåede ændring risikerer at føre til justitsmord på samleband. Justitsministeren begrundede forslaget med, at det vil lette politiets arbejde, da det fremover altid vil være ejeren af køretøjet, der idømmes en bøde for overtrædelse af hastighedsbegrænsningen konstateret ved brug af automatisk trafikkontrol.

Såfremt ejeren ikke har ført køretøjet ved hastighedsoverskridelsen, hvilket ifølge Rigspolitiet er tilfældet i 45 pct. af de tilfælde, hvor hastighedsoverskridelse er konstateret ved ATK (jf. de almindelige bemærkninger til lovforslaget), må ejeren selv finde frem til den reelle fører og overbevise denne om, at vedkommende skal indrømme forholdet over for politiet.

Dette gælder også, selv om ejeren af køretøjet eksempelvis beviseligt har opholdt sig i udlandet som udsendt soldat eller været indsat på en af kriminalforsorgens institutioner i gerningsøjeblikket, jf. justitsministerens svar på spørgsmål 62 og 63.

V mener ganske enkelt ikke, at det kan være rimeligt, at borgerne skal udføre politiets arbejde under trussel om alternativt selv at betale en bøde for en forseelse, de aldrig har begået. Det er ganske enkelt ikke et retssamfund værdigt. Derfor er det heller ikke overraskende, at der i de lande, som justitsministeren nævner som eksempler på udenlandske erfaringer med objektivi ejeransvar, reelt ikke er nogen, der tilnærmelsesvis anvender det i en form og udstrækning, som den danske justitsminister foreslår at indføre, jf. ministerens svar på spørgsmål 11.

V er på borgernes side og kan derfor på ingen måde støtte et forslag, der på den måde er udtænkt af systemet og for systemet uden det fjerneste hensyn til den enkelte borgers retssikkerhed.

Et *andet mindretal* i udvalget (DF) vil stemme for det under nr. 1 stillede ændringsforslag om deling af lovforslaget. Mindretallet indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Selv om de under nr. 2 og 3 stillede ændringsforslag ikke vedtages ved 2. behandling, vil mindretallet stemme for lovforslaget ved 3. behandling. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovfor-

slag til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *tredje mindretal* i udvalget (LA) vil stemme for det under nr. 1 stillede ændringsforslag om deling af lovforslaget. Mindretallet indstiller de under A og B nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (KF) vil stemme for det under nr. 1 stillede ændringsforslag om deling af lovforslaget. Mindretallet indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Hvis de under nr. 2 og 3 stillede ændringsforslag ikke vedtages ved 2. behandling, vil mindretallet stemme imod lovforslaget ved 3. behandling. Mindretallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Hvis de under nr. 5, 6 og 8 stillede ændringsforslag ikke vedtages ved 2. behandling, vil mindretallet stemme imod lovforslaget ved 3. behandling.

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et *flertal* (det øvrige udvalg):

**a**

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

**A.** »Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v.)« omfattende § 1, nr. 1, 2 og 4-6, og § 2.

**B.** »Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)« omfattende § 1, nr. 3, og § 2.

[Forslag om deling af lovforslaget]

**b**

Ændringsforslag til det under A nævnte lovforslag

Af et *mindretal* (V), tiltrådt af et *mindretal* (DF, LA og KF):

Til § 1

2) I det under nr. 2 foreslåede § 118, stk. 5, indsættes efter »på eller ved vejen«: », og hvis hastighedsoverskridelsen er sket på et tidspunkt, hvor der aktuelt foregår et sådant arbejde på stedet«.

[Ændring af betingelserne for, hvornår der skal udmåles skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v.]

3) Nr. 4 affattes således:

»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, og hvor der aktuelt foregår et sådant arbejde på stedet, har overskredet de tilladte hastigheder med mere end 40 pct.,«.

[Ændring af betingelserne for, hvornår der skal udmåles skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v.]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 2

4) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2014.  
[Ændring af ikrafttrædelsestidspunktet]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte lovforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (KF), tiltrådt af et *mindretal* (V, DF og LA):

5) I den under nr. 3 foreslåede § 118 c affattes stk. 2 således:

»Stk. 2. Hvis ejeren (brugeren) af køretøjet over for politiet udpeger en anden som den, der kan have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet ikke ansvar efter stk. 1.«

[Ændring af betingelserne for, hvornår ejeren (brugeren) kan undgå at blive pålagt strafansvar på objektivet grundlag efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1]

6) I den under nr. 3 foreslåede § 118 c udgår stk. 3 og 4.

Stk. 5-8 bliver herefter stk. 3-6.

[Ændring af betingelserne for, hvornår ejeren (brugeren) kan undgå at blive pålagt strafansvar på objektivet grundlag efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

7) I den under nr. 3 foreslåede § 118 c indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:

»Stk. 8. Straffelovens § 50, stk. 3, finder ikke anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1.«

Stk. 8 bliver herefter stk. 9.

[Præcisering af den civilretlige karakter af forholdet mellem ejeren (brugeren) og føreren]

Af et *mindretal* (V), tiltrådt af et *mindretal* (DF, LA og KF):

8) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»01. Efter § 143 indsættes:

»§ 144. Justitsministeren fremsætter forslag om revision af § 118 c i 2016.«

[Revisionsklausul]

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et *flertal* (det øvrige udvalg):

Til § 2

9) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Justitsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.«

[Konsekvensændring som følge af deling af lovforslaget]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget ønsker at dele lovforslaget i to lovforslag, således at det ene lovforslag kommer til at indeholde ændringerne vedrørende skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. og det andet lovforslag kommer til at indeholde indførelsen af betinget objektivet ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser.

Til nr. 2 og 3

Med ændringsforslagene foreslås det, at det er en forudsætning for at udmåle de foreslåede skærpede sanktioner (bøde og betinget frakendelse) 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, at der aktuelt foregår vejarbejde eller arbejde af tilsvarende karakter på det tidspunkt, hvor hastighedsovertrædelser konstateres.

Til nr. 4

Efter lovforslagets § 2, stk. 1, træder loven i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2. Det følger af lovforslagets § 2, stk. 2, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3 (lovforslaget til færdselslovens § 118 c).

Det foreslås med ændringsforslaget, at lovforslagets § 2 om lovens ikrafttræden nyaffattes. Nyaffattelsen indebærer nærmere, at loven bortset fra § 1, nr. 3, ikke træder i kraft den 1. marts 2014, men den 1. april 2014. Baggrunden herfor er, at lovforslaget ikke har kunnet færdigbehandles inden den 1. marts 2014. Der foreslås ikke med ændringsforslaget

nogen ændring af lovforslagets § 2, stk. 2, hvorved justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c). Denne del flyttes dog som en konsekvens af ændringsforslaget om deling til lovforslagets anden del.

De foreslåede bestemmelser, der omfattes af lovforslagets § 2, stk. 1, angår dels indførelsen af skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v., idet bøden for hastighedsovertrædelser på steder, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er fastsat i forbindelse med vejarbejde m.v., fordobles og førerretten i sådanne tilfælde skal frakendes betinget, når hastighedsgrænsen overskrides med mere end 40 pct. (60 pct. i dag), dels nogle konsekvensændringer som følge heraf.

#### Til nr. 5 og 6

Med ændringsforslagene foreslås det, at ejeren (brugeren) af et køretøj ikke kan pålægges strafansvar efter den foreslåede bestemmelse i § 118 c, stk. 1, hvis den pågældende over for politiet udpeger en anden som den, der kan have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Det vil herefter være op til politiet og anklagemyndigheden at fastlægge, om der kan føres bevis for, at den udpegede fører kan straffes for forseelsen efter de almindelige regler herom i færdselslovens § 118, stk. 1-3.

#### Til nr. 7

Det foreslås, at straffelovens § 50, stk. 3, hvorefter den bødefældte ikke kan kræve bøden betalt eller erstattet af andre, ikke finder anvendelse for bøder pålagt efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1, om (betings) objektivt bødeansvar.

Herved tydeliggøres det i selve lovteksten, at hvis en ejer (bruger) på objektivt grundlag pålægges en bøde, vil forholdet mellem ejeren (brugeren) og, hvis en anden førte bilen, den, der førte bilen, være af civilretlig karakter. Det vil således f.eks. i kontrakten mellem et biludlejningsfirma eller en delebilorganisation og lejereren kunne aftales, at lejereren til firmaet eller organisationen skal betale en bøde pålagt firmaet eller organisationen på objektivt grundlag for en forseelse, som er begået, mens køretøjet var i lejerens besiddelse, således som det er forudsat i punkt 4.3.4.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det bemærkes i forlængelse heraf følgende om civilretlig inddrivelse af bøden:

Det må antages, at civilretlig inddrivelse hos føreren af en bøde pålagt ejeren (brugeren) på objektivt grundlag efter den foreslåede § 118 c, stk. 1, normalt vil kunne ske efter reglerne om betalingspåkrav i retsplejelovens kapitel 44 a (§§ 477 a-477 g). Under en sådan civilretlig sag vil ATK-billedet som udgangspunkt kunne udgøre bevis for ejerens (brugers) krav.

Reglerne om betalingspåkrav kan efter retsplejelovens § 477 a anvendes ved inddrivelse af forfaldne pengekrav, der ikke overstiger 100.000 kr. eksklusive renter og omkostninger, hvis man som fordringshaver har en klar forventning om, at skyldneren ikke har indsigelser mod kravet eller vil gøre modkrav gældende.

En civilretlig tvist om en bøde, der pålægges en ejer (bruger) af et motorkøretøj i medfør af den foreslåede § 118 c, stk. 1, og som f.eks. på baggrund af skyldnerens (førerens) indsigelser mod kravet ikke kan inddrives efter reglerne om betalingspåkrav, jf. ovenfor, vil som udgangspunkt i stedet kunne behandles efter reglerne om behandling af sager om mindre krav i retsplejelovens kapitel 39 (§§ 400-410). Disse regler finder anvendelse på bl.a. byretssager om krav, som har en økonomisk værdi af højst 50.000 kr., jf. retsplejelovens § 400, stk. 1, nr. 1.

Der gælder for disse sager særlig lempelige krav til stævning og svarskrift, som kan udformes ved hjælp af en blanket, der er tilgængelig på Domstolsstyrelsens hjemmeside.

Retten har en vejledningspligt i forhold til udfyldelse af sådanne blanketter. Bevisførelse kræver rettens tilladelse, som alene gives, når det må anses for sandsynligt, at bevisførelsen er af betydning for sagen, jf. retsplejelovens § 403. Det følger endvidere af retsplejelovens § 406, at retten forestår sagens forberedelse, hvilket i udgangspunktet sker på skriftligt grundlag. Parterne vil således som udgangspunkt ikke have behov for advokatbistand under sagens forberedelse. Vælger en part alligevel at anvende advokat under forberedelsen af sagen, og er der tale om små sager med en økonomisk værdi af højst 10.000 kr., er der fastsat begrænsninger i det beløb, som den tabende part kan komme til at betale til den vindende parts udgifter til advokat, jf. retsplejelovens § 408, stk. 2.

Om forholdet til straffelovens § 50 bemærkes følgende:

De hensyn, der ligger bag straffelovens § 50, stk. 3, gør sig efter Justitsministeriets opfattelse ikke gældende i forhold til de sager om hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c. Denne bestemmelse indebærer, at bødeansvaret i disse sager pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet på objektivt grundlag, medmindre en anden erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet eller ved brugstyper m.v. var i uberettiget besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

På andre områder vil det derimod afhænge af en række omstændigheder, om der gøres ansvar gældende mod såvel en juridisk person som en fysisk person, der har begået en overtrædelse inden for den juridiske persons virksomhed, eller om der kun pålægges enten den juridiske person eller den fysiske person strafansvar. På andre områder beror valget af ansvarssubjekt således på anklagemyndighedens, og i sidste ende domstolens, vurdering af den konkrete sags nærmere omstændigheder. Den foreslåede § 118 c er derimod udtryk for en særlig lovreguleret ordning, hvor valget af ansvarssubjekt beror på de særlige lovbestemte betingelser for det foreslåede betingede objektive ansvar for ejeren (brugeren), og ansvaret kan kun pålægges enten ejeren (brugeren) eller føreren. Ejeren (brugeren) kan desuden kun pålægges ansvar, i det omfang føreren ville kunne være pålagt ansvar. Det vil på denne baggrund ikke være i strid med formålet med det foreslåede betingede ansvar for ejeren (brugeren), at ansvaret civilretligt kan påhvile føreren, og det er som nævnt også forudsat i lovforslaget, at der kan indgås aftale herom.

Endvidere er bøderne i disse sager af forholdsvis begrænset størrelse og fastsættes på grundlag af standardiserede bødetakster, som er uafhængige af, om bøden pålægges en juridisk person eller en fysisk person. På andre områder kan bøder, som pålægges en juridisk person, derimod fastsættes i lyset af den juridiske persons økonomiske forhold og kan efter omstændighederne udgøre betydelige beløb.

Den foreslåede undtagelse til straffelovens § 50, stk. 3, vil heller ikke føre til, at bøder, der pålægges for en hastighedsovertrædelse, som en lønmodtager har begået i tjenesten, i videre omfang end i dag vil skulle betales af lønmodtageren. I dag er det således i praksis altid lønmodtageren, som søges pålagt bøden for en hastighedsforseelse begået i arbejdstiden.

Ændringsforslaget ændrer ikke på, at straffelovens § 50, stk. 3, fortsat vil finde anvendelse i forhold til den, der pålægges et bødeansvar efter at have afgivet en erkendelse til

politiet efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 2. Den fører, der således påtager sig ansvaret, vil ikke kunne indgå en aftale med henblik på efterfølgende at kræve bøden betalt eller erstattet af en anden.

#### Til nr. 8

Med ændringsforslaget foreslås det, at justitsministeren pålægges i 2016 at fremsætte forslag om revision af den bestemmelse i lovforslaget, der vedrører forslag til færdselslovens § 118 c om indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser.

#### Til nr. 9

Ændringsforslaget er en konsekvens af delingen af lovforslaget.

*Trine Bramsen (S) Poul Andersen (S) Astrid Krag (S) Mette Reissmann (S) Jeppe Bruus (S) Rasmus Prehn (S)*

*Jeppe Mikkelsen (RV) Zenia Stampe (RV) Camilla Hersom (RV) Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) fmd.*

*Pernille Vigsø Bagge (SF) Pernille Skipper (EL) Johanne Schmidt-Nielsen (EL) Henning Hyllested (EL)*

*Doris Jakobsen (SIU) Kim Andersen (V) Preben Bang Henriksen (V) Inger Støjberg (V) Karen Jespersen (V)*

*Jan E. Jørgensen (V) Karsten Lauritzen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF)*

*Dennis Flydtkjær (DF) Pia Adelsteen (DF) Kim Christiansen (DF) Simon Emil Ammitzbøll (LA) Tom Behnke (KF) nfmnd.*

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

### Oversigt over bilag vedrørende L 74

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra justitsministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Ændringsforslag fra justitsministeren
5	1. udkast til betænkning
6	Revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Ændringsforslag fra justitsministeren
8	Ny revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
9	2. udkast til betænkning
10	Henvendelse af 5/3-14 fra Birgitte Kjølby, Birkerød
11	3. udkast til betænkning

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 74

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om ministeren vil sikre, at de foreslåede regler om betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) evalueres, når de har været i kraft et passende stykke tid, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvordan en bilist, der idømmes fartbøde på baggrund af en ATK-måling, skal kunne løfte bevisbyrden for, at den pågældende fartmåling ikke er udført korrekt, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvad der sker, hvis en person er bortrejst på ferie eller forretningsrejse og først kommer hjem efter 30-dagesfristen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om bemærkningerne til lovforslaget, side 15, skal forstås således, at der fremover ikke sendes foto med ud, efter at bilen er fotograferet i automatisk hastighedskontrol, medmindre bilens ejer beder om det, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om ministeren er opmærksom på det såkaldte 30 pct. tillæg i færdselslovens § 118, stk. 4, der med lovforslaget bevirker, at en lastbil, der kører 70 km/t, hvor der ved vejarbejde er skiltet ned til 50 km/t, på vej, som ikke er motorvej, får en bøde, der er 2.000 kr. højere, i forhold til hvis den samme forseelse sker på motorvej, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvordan forslaget om betinget objektivi ejeransvar gavner færdselssikkerheden, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvordan lovforslaget kan virke præventivi, når det netop ikke er den ansvarlige for forseelsen, der straffes, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om ministeren mener, at den forringede retssikkerhed for borgerne er proportional med den effekt, der opnås i øgede bødeindtægter, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om en redegørelse for objektivi ansvar i dansk strafferet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 10 Spm. om, hvor der i dansk ret er objektivt ansvar, uden at den ansvarlige har en økonomisk interesse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvor mange lande ministeren har indhentet oplysninger fra om objektivt ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren kan bekræfte, at der ikke er objektivt ansvar for hastighedsforseelser i Holland, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om ministeren ikke forventer, at lovforslaget vil medføre, at mange flere vil nægte at betale og gå i retten, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvori gevinsten ligger for politiet, hvis mange flere borgere kræver sagen i retten med den følge, at politiet skal møde mere i retten, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om ministeren vil garantere, at en sigtet borger kan få udleveret politiets materiale med foto m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om ministeren er enig i, at spørgsmålet om objektivt ansvar for juridiske personer overhovedet ikke kan sammenlignes med private bilejeres objektive ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om ministeren kan bekræfte, at lovforslagets bestemmelser om betinget objektivt ejeransvar ved hastighedsovertrædelser er det eneste sted i dansk lovgivning, hvor betinget objektivt ejeransvar gøres gældende for en privat person, der idømmes en strafferetlig sanktion, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvad det er, der er så særligt for hastighedsforseelser, at det gør, at ministeren mener at kunne fravige det helt grundlæggende strafferetlige princip om tilregnelser, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm., om ministeren er enig i, at lovforslaget vælter politiets efterforskning over på den private borger, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om lovforslaget skal forstås på den måde, at en juridisk ejer, der er arbejdsgiver, kan frigøre sig for ansvaret ved at lade en ansat registrere som fast bruger, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om, i hvilket omfang ministeren anerkender at lovforslaget skaber interne konflikter mellem arbejdsgiver og chauffør, da det i langt de fleste tilfælde gælder, at det ikke er ejeren af taxaen, der er fører, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm., om ministeren kan bekræfte, at f.eks. autoværksteder vil skulle stå for ansvaret og betalingen for hastighedsovertrædelser, som vedkommende de låner en bil ud til, har begået, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm., om ministeren har overvejet, at de skærpende sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde kun skal gælde, når der reelt er arbejdere til stede, der kan komme til skade, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 24 Spm. om, hvad de forventede merindtægter er som følge af lovforslaget, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om de forventede bødeindtægter for 2014 og 2015, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm., om ministeren mener, at de nye forhøjede bøder for hastigheds-overtrædelser ved vejarbejde er proportionelle med retspraksis for bøderne for f.eks. vanvidskørsel og uagtsomt manddrab i trafikken, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvad retspraksis er i forbindelse med. bødestørrelser for vanvidskørsel og uagtsomt manddrab i trafikken, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm., om det forventes, at de nye fotovogne, der påregnes indkøbt i 2014, tager bedre billeder, således at færre billeder må kasseres, fordi det ikke er muligt klart at se føreren af bilen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om oversendelse af en statistik over antal uheld i forbindelse med vejarbejde, hvor en vejarbejder er kommet til skade de sidste 10 år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om fremsendelse af dokumentation for, at det er et stigende problem med hastighedsovertrædelser ved vejarbejde, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om en redegørelse for kravene til skiltning, når en hastighedsgrænse er midlertidigt nedsat som følge af vejarbejde, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om, at der ikke siden 2008 har været et dødsfald i forbindelse med udførselse af vejarbejde, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om Straffelovrådets holdning til objektivt ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om at oplyse, i hvor stort et omfang bøder udskrevet på baggrund af ATK betales af andre end dem, der har fået bøden tilsendt, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om, at ingen af de lande, som ministeren henviser til i sit svar på spørgsmål 11, har en ordning som den, ministeren ønsker at indføre i Danmark, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om, at arbejdsgivere vil søge at indføre klausuler i ansættelseskontrakter vedrørende medarbejderes pligt til at betale bøder, som opstår som følge af ATK i en af arbejdsgiveren ejet bil, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om at beskrive forløbet før og nu for en hjemmehjælper, der i kommunens bil begår en hastighedsovertrædelse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om at redegøre for bødeindtægter fra ATK, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om at redegøre for forudsætningerne bag svaret på spm. 25, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag til justitsministeren, og ministerens svar herpå



- 41 Spm. om, at den sigtede kan få adgang til at se det foto, der er optaget ved hastighedsoverskridelsen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om, at der ikke automatisk medsendes fotodokumentation, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om, at det altid er ejeren (brugeren), der objektivt har ansvaret, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om, at føreren ikke vil betale bøden, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om, at personskade betragtes som en formildende omstændighed, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm. om, at domstolene betragter venstresving via en venstresvingsbane som ulovligt og endda som en skærpede omstændighed, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm., om det er fører eller ejer, der skal betale bøde, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm. om skylden ved hastighedsoverskridelse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm., om person, der påtager sig skyld for hastighedsoverskridelse, er uden reel betalingssevne, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om, hvorledes politiet vil forholde sig, hvis en person overskrider hastighedsgrænsen med højst 30 pct. og kort efter afgår ved døden, fra justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm. om, hvorledes politiet vil forholde sig ved førers død og tab af erindring om hændelsen, fra justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om overtrædelser af færdselsloven, der kan registreres med ATK, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm. om, i hvilket omfang det vil medføre politiefterforskning m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om, i hvilket omfang det vil medføre politiefterforskning, hvis en ejer udpeger en anden person som fører, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om, i hvilket omfang det vil medføre politiefterforskning, hvis en ejer er frakendt retten til at køre bil, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 56 Spm. om, hvis henholdsvis samtale i håndholdt mobiltelefon, kørsel uden sele og hastighedsoverskridelser med påhængsvogn resulterer i personskade i trafikken, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm. om de foreslåede ændringer som følge af overgangen til anvendelse af betinget objektivt ansvar ved ATK, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 58 Spm. om at redegøre for sammenhængen mellem den procentuelle hastighedsoverskridelse med personbil og antallet af færdselsulykker forårsaget af denne hastighedsoverskridelse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 59 Spm. om at redegøre for sammenhængen mellem den procentuelle hastighedsoverskridelse med personbil og antallet af færdselsulykker med personskade, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm. om, i hvilket omfang politiet er bekendt med brugstyveri af personbiler m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm. om omfanget af, at en gerningsmand har stjålet nøglerne til bilen og efterfølgende returnerer både nøgler og bil uset, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 62 Spm. om betinget objektivet ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 63 Spm. om betinget objektivet ansvar i forbindelse med en af forsvarets missioner i udlandet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 64 Spm. om en overtrædelse af hastighedsbegrænsningen konstateret ved ATK efter reglen om betinget objektivet ansvar, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 65 Spm. om overtrædelse af hastighedsbegrænsningen konstateret ved ATK efter reglen om betinget objektivet ansvar, og om dette forhold da ifølge skatteministeren vil kunne anvendes i vurderingen af om ejeren er skattepligtig i Danmark m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 66 Spm. om de økonomiske konsekvenser for staten, såfremt grænsen for klip i kørekortet ved hastighedsoverskridelser sænkes til 20 pct., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 67 Spm. om at oversende talepapir fra samrådet den 18/2-14, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 68 Spm. om at stille ændringsforslag, der indebærer, at ejeren (brugeren) af køretøjet ikke pålægges ansvar for overtrædelsen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 69 Spm. om, hvad de forventede bødeindtægter for 2014 og 2015 er fordelt på politikredse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 70 Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag til den del af lovforslaget, der angår skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v., til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 71 Spm. om ændring i reglerne om forvandlingsstraf, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 72 Spm om kommentar til henvendelse af 5/3-14 fra Birgitte Kjølby, Birkerød, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

### Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 74

**Samråds-  
spm.nr.**

**Titel**

- A Samrådsspm. om at redegøre for reglerne om objektivet ejeransvar i dansk strafferet og herunder begrunde, hvorfor ministeren finder det nødvendigt at indføre et objektivet ansvar for hastighedsovertrædelser, til justitsministeren