



JUSTITISMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 17. januar 2012
Dok.: 325921

UDKAST TIL TALE

til brug for ministerens besvarelse af samrådsspørgsmål W-Y fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del) den 19. januar 2012 kl. 14.00

Samrådsspørgsmål W:

”Mener ministeren ikke, at der er brug for en målrettet indsats mod den gruppe af unge trafikanter, der kører vanvidskørsel, og hvilke initiativer vil ministeren i så fald tage på området?”

Samrådsspørgsmål X:

”Mener ministeren, at politiets indsats mod kørsel i narkopåvirket tilstand er tilstrækkelig? I sin besvarelse bedes ministeren redegøre for, hvordan kontrollen fungerer i dag, herunder hvor mange kliniske test, der foretages”

Samrådsspørgsmål Y:

”Er ministeren ikke enig i, at vanvidsbilister skal holdes væk fra vejene, og at varetægtsfængsling indtil domsafsigelse for denne gruppe af lovovertrædere derfor kunne være et fornuftigt middel at tage i brug af hensyn til trafiksikkerheden?”

1. De tre spørgsmål, som Retsudvalget har bedt mig om at besvare, drejer sig alle om såkaldt "vanvidskørsel", og jeg vil derfor tillade mig at besvare spørgsmålene samlet.

Jeg skal for god ordens skyld starte med at gøre det klart, at der ikke findes nogen egentlig definition af, hvornår en kørsel skal betegnes som "vanvidskørsel". I den offentlige debat bruges begrebet dog oftest i forhold til førere, der groft tilsidesætter hensynet til andre trafikanter f.eks. ved at køre under påvirkning af alkohol eller euforiserende stoffer. Begrebet bruges også i debatten om førere, der i øvrigt kører på en særlig hensynsløs måde.

Den form for adfærd er klart uacceptabelt, og derfor skal der også sættes hårdt ind over for de såkaldte "vanvidsbilister". Det gælder uanset, om der er tale om unge eller ældre trafikanter.

2. I løbet af det seneste halvandet års tid er der som bekendt også foretaget en række skærper på området.

Folketinget vedtog enstemmigt i juni 2010 en række ændringer af færdselsloven og straffeloven. Ændringerne indebar bl.a. ganske betydelige strafskærper for særligt hensynsløs kørsel. Der blev også gennemført betydelige strafskærper for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse begået i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel, spirituskørsel eller kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer.

Lovændringerne indebar bl.a., at strafferammen for særligt hensynsløs kørsel blev skærpet fra fængsel i 1 år til fængsel i 1 år og 6 måneder. I lovforslagets bemærkninger er det forudsat, at "normalstraffen" for særligt hensynsløs kørsel i førstegangstilfælde – uden at der samtidig begås andre lovovertrædelser, som f.eks. kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer – forhøjes fra det tidligere gældende niveau på 10-14 dages fængsel til fængsel i 30-40 dage.

Også straffen for uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, der sker i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel, spirituskørsel eller narkokørsel, blev som nævnt skærpet ved lovændringen i 2010. I lovforslagets bemærkninger er det forudsat, at straffen i normaltillælde forhøjes fra det hidtidige niveau på fængsel i 2-5 måneder til fængsel i 6-8 måneder, og at der også sker en forhøjelse af straffen i de groveste tilfælde, hvor straffen tidligere typisk var på 8-10 måneders fængsel.

Med lovændringerne er det endvidere forudsat, at straffen for uagtsomt manddrab, der sker i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel, spirituskørsel eller kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer, forhøjes fra 10-12 måneders fængsel til 16-18 måneders fængsel i normaltillældene. I de groveste tilfælde, hvor straffen tidligere lå på 2½ - 3 års fængsel, er det med lovændringen forudsat, at straffen i stedet skal ligge på op til 5 års fængsel.

Ud over de nævnte strafskærpelser, som trådte i kraft den 1. juli 2010, indebærer lovændringen bl.a. også, at færdselslovens ordning om obligatorisk konfiskation af køretøjer blev skærpet med virkning fra den 1. oktober 2010. Der blev også indført mulighed for ubetinget frakendelse af førerretten ved meget høje hastigheder.

3. I foråret 2011 vedtog et bredt flertal i Folketinget en række yderligere ændringer af færdselsloven med henblik på at forbedre færdselssikkerheden.

Lovændringen er netop trådt i kraft den 1. januar i år, og den indebærer bl.a. en generel forhøjelse af bøderne på færdselsområdet.

Herudover indebærer lovændringen også en skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer. Nærmere bestemt betyder ændringen, at de former for narkokørsel, som indebærer overtrædelse af den såkaldte nulgrænse i færdselslovens § 54, stk. 1, nu som udgangspunkt sidestilles med spirituskørsel med en promille på over 1,2. Det betyder

navnlig, at den slags overtrædelser i 1. gangstilfælde nu som hovedregel skal medføre en ubetinget frakendelse af førerretten i stedet for – som tidligere – en *betinget* førerretsfrakendelse. Det betyder samtidig, at overtrædelser af nulgrænsen nu som hovedregel falder ind under færdselslovens ordning om obligatorisk konfiskation af køretøjer i visse gentagelsestilfælde.

4. Som det er fremgået af min korte gennemgang af de to lovændringer, er der altså inden for det seneste halvandet år trådt en række skærper i kraft, som bl.a. er rettet mod de såkaldte ”vanvidsbilister”. Den seneste skærpelse har endda kun været i kraft i et par uger. Jeg mener derfor, at vi har til gode at se den fulde effekt af de lovændringer, der allerede er foretaget, og jeg har på den baggrund ikke aktuelt planer om at iværksætte yderligere lovgivningsinitiativer på området.

5. Dermed ikke sagt, at der ikke fortsat er behov for at gøre en indsats for at forbedre færdselssikkerheden. Vi skal naturligvis til stadighed arbejde for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. I den forbindelse glæder det mig naturligvis, at 2011 tegner til at blive et historisk år for dansk trafikikkerhed. De endelige officielle tal foreligger endnu ikke, men meget tyder på, at omkring 200 personer mistede livet i trafikken sidste år, hvilket er det laveste tal siden 1930.

200 mistede liv er stadigvæk for mange, og den positive udvikling må selvfølgelig aldrig blive en sovepude. Vi skal hele tiden bestræbe os på, at få tallet endnu længere ned, for hver person, der bliver dræbt i trafikken, er én for meget.

I den forbindelse er jeg også enig med samrådsspørgeren i, at der er behov for at have fokus på de unge trafikanter, som er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne.

Jeg er derfor også meget tilfreds med, at bl.a. Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik har iværksat en række initiativer med det sigte, at færre unge trafikanter indblandes i ulykker.

6. Rigspolitiet har i november 2011 foretaget en række ændringer i de undervisningsplaner, som danner grundlag for den undervisning, der skal gennemgås i forbindelse med, at man erhverver kørekort.

Ændringerne træder i kraft den 1. februar i år og indebærer bl.a., at køreskoleeleverne skal modtage en mere detaljeret undervisning i, hvordan alkohol og euforiserende stoffer påvirker ens evner til at agere i trafikken.

7. Rådet for Sikker Trafik har også særlig fokus på unge trafikanter, herunder navnlig på de mest risikovillige. Rådet for Sikker Trafik har gennemført såkaldte ”LIVE-besøg” hos 30 % af eleverne i folkeskolens ældste klasser (svarende til ca. 1.320 besøg), ligesom rådet har gennemført 180 LIVE-besøg på produktionsskoler og tekniske skoler, hvor mange af de risikovillige unge er. Rådet har oplyst, at man vil forstærke aktiviteterne i 2012.

Et LIVE-besøg indebærer, at en person, der lever med synlige skader efter en trafikulykke, tager ud og fortæller sin personlige historie. Historien handler om ulykken og om at leve et helt andet liv, end man havde forestillet sig. Budskabet til eleverne er enkelt: Gør alt, hvad du kan for, at det ikke skal ske for dig eller dine venner.

Parallelt med LIVE-besøgene har Rådet for Sikker Trafik produceret et undervisningsmodul i risikoforståelse i forbindelse med trafikulykker, som er tænkt integreret i kurset i færdselsrelateret førstehjælp. Rådet har igangsat et samarbejde med Dansk Førstehjælpsråd, der skal føre til, at alle der tager kursus i færdselsrelateret førstehjælp gennemfører modulet om risikoforståelse i forbindelse med trafikulykker.

Herudover har Rådet for Sikker Trafik oplyst, at man vil iværksætte en række udviklingsprojekter, der er målrettet unge og deres forældre. Fokus vil således ikke kun være på de unge selv, men også forældrenes vigtige funktion som rollemodeller i trafikken vil blive fremhævet.

Endelig har rådet oplyst, at rådet i 2012 vil gennemføre pilotforsøg med udvalgte politikredse, der har til formål at afdække mulighederne for at skabe synergi mellem rådets foredragsindsats og politiets færdselskontrol.

8. Jeg synes, det er nogle meget spændende initiativer, der allerede er og i den kommende tid vil blive iværksat, og jeg er meget fortrøstningsfuld i forhold til, at de vil have en gavnlig effekt på færdselssikkerheden.

9. En anden vigtig faktor i spørgsmålet om at sikre overholdelse af færdselsreglerne er naturligvis en effektiv politikontrol.

Udvalget har bedt mig om at redegøre nærmere for politiets kontrol vedrørende narkokørsel, og Justitsministeriet har derfor indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet.

Rigspolitiet har oplyst, at man gennem de seneste år har haft fokus på at sikre, at spiritus- og narkokontrol sidestilles, når politiet foretager færdselskontrol af førere af motordrevne køretøjer.

Om selve kontrollen har Rigspolitiet oplyst, at den indledende mistanke om, hvorvidt en bilist er påvirket af narkotika, bygger på den kontrollerende politimands skøn. Mistanken om påvirkethed kan opstå på baggrund af førerens kørsel, tilstand, optræden eller lugt. Herudover kan der være genstande i køretøjet som indikerer, at føreren muligvis er påvirket.

Efter færdselsloven har føreren af et køretøj pligt til at lade sine øjne besigtige. Ved øjenbesigtigelse kan den kontrollerende politimand danne sig et umiddelbart indtryk af, om en person har indtaget euforiserende stoffer.

Ved øjenbesigtigelsen vurderes bl.a. størrelsen af den pågældendes pupiller og pupillernes reaktion på lys. Afhængig af, hvilket bevidsthedspåvirkende stof der er indtaget, vil den pågældendes pupiller reagere på en bestemt måde, der er karakteristisk for indtagelse af en bestemt type stof.

Rigspolitiet har udviklet et hjælperedskab – et såkaldt ”pupillometer” – som politiet kan anvende ved øjenbesigtigelsen.

Øjenbesigtigelse kan alene anvendes som indikation for, om føreren er påvirket. Hvis pupillometertesten viser tegn på, at føreren er påvirket, vil politiet derfor som altovervejende udgangspunkt rejse sigtelse mod føreren og foranstalte, at der bliver udtaget en blodprøve af vedkommende, som kan anvendes som bevis under sagen.

Hvis der er mistanke om, at føreren ikke alene har overtrådt den såkaldte nulgrænse i færdselslovens § 54, stk. 1, men også som følge af f.eks. narkopåvirkning har været ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde – og dermed har overtrådt det såkaldte føreevnekriterium i § 54, stk. 2 – vil der normalt også blive foretaget en lægeundersøgelse af føreren. Begrundelsen for at foretage en lægeundersøgelse i sådanne sager er, at lægens konklusion om graden af førerens påvirkethed har betydning for sanktionsfastsættelsen.

Rigspolitiet har oplyst, at man ikke fører egentlig statistik over antallet af udtagne blodprøver og lægeundersøgelser i forbindelse med mistanke om, at en trafikant har været påvirket af euforiserende stoffer i forbindelse med kørsel.

Med hensyn til blodprøver må man dog antage, at der i samtlige sager om overtrædelse af nulgrænsen har været udtaget blodprøve, da blodprøven anvendes som bevis i en eventuel straffesag. Rigspolitiet har oplyst, at der i 2007 – hvor nulgrænsen blev indført med virkning fra den 1. juli – blev rejst 134 sigtelser for overtrædelse af nulgrænsen. I 2008 var tallet 858, i

2009 var det 1.464, og i 2010 var det 1.705. I 2011 var der til og med oktober måned rejst 1.996 sigtelser for overtrædelse af nulgrænsen.

Hvad angår sager om overtrædelse af føreevnekriteriet må det på samme måde antages, at der har været udtaget blodprøve i de tilfælde, hvor mistanken angår førerens indtagelse af euforiserende stoffer. Her skal det nævnes, at føreevnekriteriet ikke kun vedrører euforiserende stoffer. Der kan f.eks. også foreligge en overtrædelse, hvis føreren på grund af mangel på søvn eller sygdom ikke er i stand til at køre på betryggende måde. Hvis der foreligger mistanke om overtrædelse af føreevnekriteriet, vil der som tidligere nævnt normalt også blive foretaget en lægeundersøgelse af føreren.

Det fremgår ikke af politiets statistikker, hvor stor en andel af overtrædelserne af føreevnekriteriet, der vedrører euforiserende stoffer, og hvor stor en andel, der vedrører andre forhold som f.eks. mangel på søvn. Det samlede antal sigtelser for overtrædelse af føreevnekriteriet var i 2007 på 91. I 2008 var tallet 242, i 2009 var det 239, og i 2010 var det 182. I 2011 var der til og med oktober måned rejst 167 sigtelser for overtrædelse af føreevnekriteriet.

Ifølge Rigspolitiet er de kontrollerende politifolks bevidsthed om risikoen for, at en fører er påvirket af euforiserende stoffer, blevet større gennem de seneste år. At politiet har øget fokus på området afspejler sig da også i de statiske oplysninger, som jeg netop har gennemgået. Der er således sket en markant stigning i antallet af sigtelser for kørsel med euforiserende stoffer i blodet – nærmere bestemt er der sket en fordobling af antallet af sigtelser for overtrædelse af nulgrænsen fra 2008 (858 sigtelser) til 2010 (1.705 sigtelser).

Rigspolitiet har desuden oplyst, at man i 2011 har besluttet at afprøve yderligere screeningsmetoder i forhold til narkokørsel. Rigspolitiet har derfor indkøbt et nyt mobilt screeningsinstrument, som kan udføre en analyse af spyt med henblik på at påvise forekomst af nogle af de hyppigst fo-

rekommende euforiserende stoffer i trafikken i Danmark som f.eks. hash, kokain, amfetamin og ecstasy. Viser testresultatet forekomst af f.eks. kokain i spyttet, vil der skulle udtages en blodprøve med henblik på en nærmere analyse af mængden af stoffet i blodet.

10. Afslutningsvist vil jeg vende mig mod spørgsmålet om varetægtsfængsling af vanvidsbilister.

Der gælder ikke nogen særregler om varetægtsfængsling i sager om vanvidskørsel, og det vil derfor – som i alle andre sagstyper – skulle afgøres efter retsplejelovens generelle regler om varetægtsfængsling, om der i en given situation er tilstrækkeligt grundlag for at varetægtsfængsle en sigtet person.

En grundlæggende betingelse for, at der kan ske varetægtsfængsling, er, at den pågældende lovovertrædelse har en strafferamme på 1 år og 6 måneder eller derover.

Ved færdselslovsovertrædelser vil denne betingelse være opfyldt både med hensyn til særligt hensynsløs kørsel og grove tilfælde af spiritus- eller narkokørsel. Vedrører sagen uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med spiritus- eller narkokørsel eller særligt hensynsløs kørsel vil strafferammekravet også være opfyldt.

En anden grundbetingelse for, at en person kan varetægtsfængsles, er, at den lovovertrædelse, som vedkommende har begået, konkret kan ventes at ville medføre en fængselsstraf af mere end 30 dages varighed.

Hertil kommer, at den såkaldte indikationsbetingelse skal være opfyldt. Med andre ord, hvad er det, som i den konkrete sag gør, at det er påkrævet at varetægtsfængsle?

I sager om vanvidskørsel vil det typisk være retsplejelovens regel om gentagelsesrisiko, der kan begrunde en varetægtsfængsling. For at denne indi-

kationsbetingelse er opfyldt, skal der være bestemte grunde til at frygte, at den sigtede på fri fod vil begå en ny lovovertrædelse af samme karakter.

I sager om uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med spiritus- eller narkokørsel eller særligt hensynsløs kørsel vil hensynet til retshåndhævelsen efter omstændighederne også kunne begrunde varetægtsfængsling.

Det vil i sager om vanvidskørsel – som i alle andre sager – være op til anklagemyndigheden og i sidste ende domstolene at afgøre, om betingelserne for varetægtsfængsling i et konkret tilfælde er opfyldt.

Og selv om det selvfølgelig altid er dybt tragisk, når en person bliver dræbt i en fuldstændig meningsløs trafikulykke, så mener jeg, at det er vigtigt at holde fast i, at der gælder de samme betingelser for varetægtsfængsling i denne type sager som i alle andre sager.

Tak.