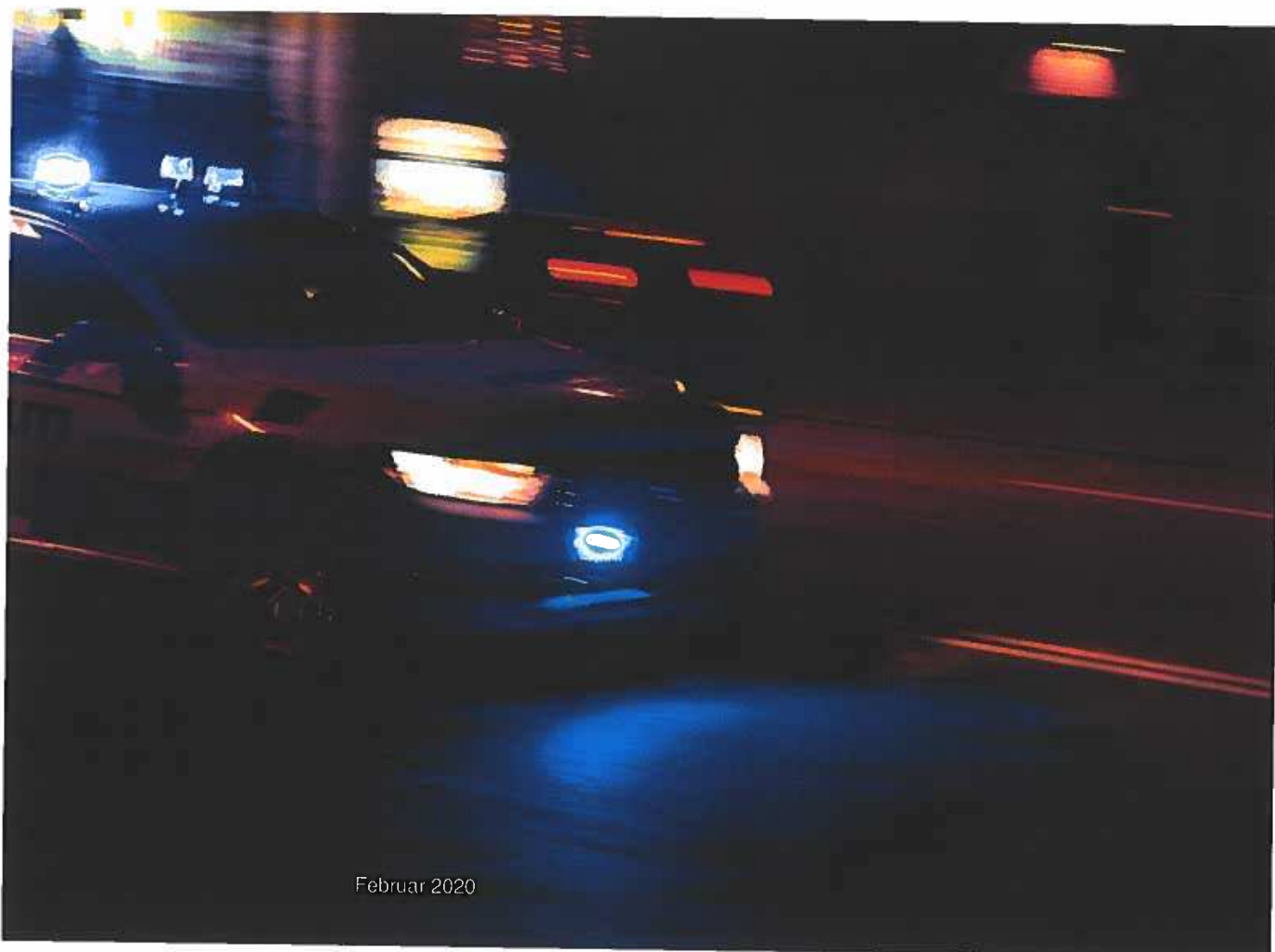


Vanvidskørsel skal stoppes

9 tiltag for tryghed på de danske veje



Oversigt over tiltag for tryghed på de danske veje

Forord	2
Tiltag	3
Fokusområde 1: Vanvidsbiler skal væk fra gaden	4
1. Konfiskation af biler ved vanvidskørsel	4
2. Styrket indsats mod stråmænd ved leasing	4
3. Kortere sagsbehandlingstid i grove ATK-sager (automatisk trafikkontrol)	5
4. Styrket fokus på samarbejde mellem politiet og kommunerne om trafikmæssige foranstaltninger	5
5. Øget kontrol med leasingselskaber i en afgiftsmæssig sammenhæng	5
Fokusområde 2: Skærpede straffe ved vanvidskørsel	7
6. Skærpet straf ved høje hastighedsforseelser	7
7. Skærpet straf ved kørsel efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel	7
8. Skærpet straf ved ulovlig kapkørsel og chikanekørsel, der hindrer politiets arbejde	7
9. Eftersyn af straffniveauet i grove tilfælde af vanvidskørsel	8
Økonomi	9

Forord

Det er en kerneprioritet for regeringen, at Danmark er et trygt og sikkert samfund. Vi skal kunne føle os trygge, når vi færdes i trafikken – i bil, på cyklen eller på fortovet med vores børn i hånden.

Vi har i alt for lang tid været vidner til en lang række skræmmende eksempler på afstumpet vanvidskørsel, der har sat alle hensyn til side og bragt menneskeliv i fare. Det har medført alvorlige skader for ofre og i værste fald haft fatale konsekvenser.

Der er tale om hensynsløse personer, der med fuldt overlæg bringer andres liv i fare, og som indtil nu har været ligeglade med konsekvenserne. Samtidig vurderer politiet, at der er tilfælde, hvor der er kobling mellem vanvidsbilisterne og bandemiljøet, som vi på ingen måde må lukke øjnene for.

Vi skal ikke acceptere, at en gruppe hensynsløse personer føler sig hævet over loven og ved deres hensynsløse og farlige kørsel udsætter mange menneskers liv for fare. Vanvidskørsel hører ingen steder hjemme på de danske veje, og det skal have markant mere mærkbare konsekvenser, end det har i dag. Nu skal vanvidskørsel stoppe!

Regeringen vil derfor med ni nye tiltag bekæmpe vanvidskørsel og styrke trygheden og sikkerheden på de danske veje.

Med tiltagene får politiet mulighed for at sætte hårdere og hurtigere ind mod vanvidskørsel bl.a. gennem udvidet mulighed for konfiskation af biler anvendt til vanvidskørsel. Samtidig skærpes straffen markant for bl.a. meget høje hastighedsforseelser.

Tiltagene er udarbejdet i tæt dialog på tværs af ministerområderne og med politiet og anklagemyndigheden. Det er afgørende for regeringen, at tiltagene gør en reel forskel, så danskerne kan føle sig trygge.

Tiltag

Med ni målrettede tiltag vil regeringen styrke politiets muligheder for at sætte hurtigt og hårdt ind mod vanvidskørsel og sikre trygheden på de danske veje.

Tiltagene har to fokusområder:

1. Vanvidsbiler skal væk fra gaden

Det skal sikres, at biler anvendt til vanvidskørsel i videst muligt omfang konfiskeres. Uanset hvem der ejer bilen. Og der skal sættes ind mod anvendelsen af stråmænd ved leasing.

2. Skærpede straffe ved vanvidskørsel

Farligheden og alvoren ved vanvidskørsel skal afspejles i de udmålte straffe. Der skal sendes et tydeligt signal om, at vi som samfund ikke vil acceptere, at vores gader og veje bliver usikre og utrygge steder at færdes.

Vanvidskørsel

Justitsministeriet og Transport- og Boligministeriet har i dialog med politiet og anklagemyndigheden foretaget en afgrænsning af begrebet vanvidskørsel. Vanvidskørsel omfatter følgende forseelser, der må anses for særligt alvorlige og med en særlig høj farlighed:

- uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 241, 2. pkt.)
- uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpende omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.)
- forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førtilighed (straffelovens § 252, stk. 1)
- særlig hensynsløs kørsel
- kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km/t
- kørsel med en hastighed på 200 km/t eller derover
- spirituskørsel med en promille over 2,00.

Fokusområde 1: Vanvidsbiler skal væk fra gaden

1. Konfiskation af biler ved vanvidskørsel

I dag kan politiet kun i meget begrænset omfang beslaglægge en bil anvendt til vanvidskørsel med henblik på konfiskation, hvis føreren ikke er ejer af bilen. Der kan f.eks. være tale om biler, der er lånt eller leaset. Herudover vil der i dag ikke i alle tilfælde være mulighed for konfiskation, hvis føreren er ejer af bilen.

Det er afgørende, at biler anvendt til vanvidskørsel ikke kører videre. Bilerne skal væk fra gaden med det samme. Der skal derfor gennemføres en markant udvidelse af mulighederne for konfiskation af biler anvendt til vanvidskørsel.

Der indføres en hovedregel om konfiskation, hvis bilen er anvendt til vanvidskørsel. Fremover skal der således ske konfiskation, medmindre der foreligger særlige grunde. Denne hovedregel vil gælde for alle overtrædelser, der betegnes som vanvidskørsel, og den vil gælde, uanset om bilen er ejet af tredjemand.

Det vil dermed ikke længere være afgørende for muligheden for konfiskation, om bilen er ejet af føreren, af et leasingsselskab eller lånt af en bekendt.

Politiet vil på denne baggrund kunne beslaglægge flere biler på stedet, når føreren stoppes af politiet. Et redskab, der er efterspurgt af politiet og anses for effektivt. Samtidig sikres det, at politiet ikke bare kan, men skal inddrage førerretten på stedet, når de stopper en vanvidsbilist.

Alle biler, der anvendes til vanvidskørsel, vil således som udgangspunkt blive beslaglagt, konfiskeret og bortauktioneret, og vanvidsbilisten vil få inddraget sin førerret.

2. Styrket indsats mod stråmænd ved leasing

Det er et problem, at der gennem stråmænd leases store biler, der kan anvendes til vanvidskørsel. Politiet har peget på, at denne fremgangsmåde i visse tilfælde har tilknytning til bandemiljøet.

Leasingbranchen har en formodning om, at stråmændene er personer med dårlig økonomi, som på baggrund af f.eks. forfalskede lønsedler leaser biler, der reelt anvendes af andre. Leasingbranchen kan i dag have svært ved at sikre, at de oplysninger om f.eks. indkomstforhold, der afgives i forbindelse med indgåelsen af en leasingkontrakt, er korrekte, hvorfor det er svært at sætte ind over for stråmandsvirksomhederne.

Skatteministeriet er blevet ansvarlig for en undersøgelse af muligheden for at styrke indsatsen mod anvendelsen af stråmænd i forbindelse med leasing ved at give en afgrænset gruppe af leasingsselskaber af motorkøretøjer adgang til eSkatData. Med adgang til eSkatData kan leasing-

selskaberne kontrollere, om en potentiel leaser har afgivet rigtige oplysninger om sine økonomiske forhold. Undersøgelsen forventes at være gennemført medio 2020 og vil danne baggrund for et lovforslag med de nødvendige ændringer, som kan fremsættes i efteråret 2020.

3. Kortere sagsbehandlingstid i grove ATK-sager (automatisk trafikkontrol)

Når høje hastighedsforseelser blitzes af politiets ATK-kameraer, skal der være en markant og hurtig konsekvens.

Politiet indfører derfor en ny særlig hurtig procedure for håndtering af grove ATK-sager. Den hurtige procedure vil gælde for kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km/t og for kørsel med mindst 200 km/t uanset hastighedsgrænsen.

I dag behandles ATK-sagerne ikke i prioriteret rækkefølge, men med den nye hurtige procedure vil de groveste hastighedsovertrædelser blive identificeret og udskilt inden for syv dage, så der kan iværksættes yderligere tiltag.

Tiltaget vil i samspil med tiltaget om adgang til konfiskation ved meget høje hastighedsforseelser betyde, at der kan reageres hurtigt og konsekvent på de groveste sager.

4. Styrket fokus på samarbejde mellem politiet og kommunerne om trafikmæssige foranstaltninger

Vejenes indretning kan have en dæmpende effekt på farlig kørsel. Det er vigtigt, at der holdes fokus på, hvilke muligheder for hastighedsdæmpende foranstaltninger der kan være relevante på f.eks. strækninger, hvor der opleves vanvidskørsel, eller særligt udsatte steder, som f.eks. skoleveje.

Kommunerne har i dag mulighed for med politiets samtykke at foretage en række trafikmæssige foranstaltninger, og der findes allerede i dag et samarbejde mellem politiet og kommunerne. Men det er vigtigt, at der holdes et vedvarende og stærkt fokus på de tiltag, der kan iværksættes for at påvirke vejenes indretning og opnå en større sikkerhed for både bilister, cyklister og fodgængere.

Samarbejdet mellem kommune og politi kan også indebære muligheder i forhold til at dæmme op for ulovlig arrangerede kapkørsler.

Der skal derfor sættes fokus på de muligheder, samarbejdet mellem kommunerne og politiet indebærer, så det sikres, at det anvendes i videst muligt omfang i alle landets kommuner.

5. Øget kontrol med leasingsselskaber i en afgiftsmæssig sammenhæng

Karakteren af koblingen mellem vanvidskørsel og leasingbiler skal afdækkes nærmere. Dette skal bl.a. ske gennem en styrket kontrol med leasingsselskaber, der benytter de særlige regler om forholdsmæssig registreringsafgift.

Skatteforvaltningen igangsætter derfor et kontrolprojekt i perioden ultimo 2020 til ultimo 2023 med henblik på at afdække, om leasingkontrakter bruges til at skjule det reelle ejerskab af et køretøj. Projektet vil omfatte kontrol af underliggende betalingsstrømme samt løbende og opfølgende kontrol af, om leasingselskaber udøver reel erhvervmæssig virksomhed. Den styrkede kontrol kan skabe større regelefterlevelse og have fokus på leasingselskaber og de særlige regler om betaling af forholdsmæssig registreringsafgift.

Fokusområde 2: Skærpede straffe ved vanvidskørsel

6. Skærpet straf ved høje hastighedsforseelser

Der er ingen tvivl om, at fart dræber. Des højere fart, desto større farlighed.

De groveste hastighedsforseelser – kørsel med en hastighed på 200 km/t eller derover og kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med en hastighed på over 100 km/t – indebærer en stor fare for liv og færghed for alle, der måtte være i nærheden.

Det hører ikke til på de danske veje, og det skal straffen afspejle. Det gør den ikke i dag, hvor der idømmes bøde.

Der skal derfor ske en markant skærpelse af straffen fra bøde til et udgangspunkt om ubetinget fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde. Herudover skal der ske en ubetinget frakendelse af førerretten i minimum 3 år.

Endelig vil der som udgangspunkt ske konfiskation af bilen, jf. tiltag 1.

7. Skærpet straf ved kørsel efter frakendelse af førerretten som følge af vanvidskørsel

Hvis der skal sættes effektivt ind mod vanvidskørsel, er det nødvendigt, at domte vanvidsbilister holdes væk fra gaderne. Domte vanvidsbilister skal ikke køre bil, men det er ikke altid, at en frakendelse af førerretten respekteres.

I dag straffes kørsel i frakendelsestiden ens uanset grundlaget for frakendelsen. Straffen er i førstegangstilfælde bøde.

Der skal sendes et helt tydeligt signal til domte vanvidsbilister om, at kørsel i frakendelsestiden ikke er acceptabelt. Straffen skal derfor skærpes fra bøde til et udgangspunkt om ubetinget fængsel i 20 dage i førstegangstilfælde.

8. Skærpet straf ved ulovlig kapkørsel og chikanekørsel, der hindrer politiets arbejde

Politiet oplever i dag problemer med at sætte ind over for ulovligt arrangerede kapkørsler. Politiet har oplyst, at det ikke er usædvanligt, at flere hundrede mennesker – og ligeså mange biler – samles til de ulovlige kapkørsler. Ulovlige kapkørsler er utryghedsskabende og kan føre til farlige og alvorlige situationer. Det er ikke drengestreger.

Herudover oplever politiet, at chikanøs kørsel anvendes som en bevidst strategi for at forhindre politiet i at eftersætte andre biler. Dette er både farligt for politiet og andre bilister, og det hindrer politiets efterforskning af forbrydelser og eventuelle pågribelse af gerningsmænd. Det er politiets vurdering, at denne form for chikanøs kørsel kan have tilknytning til bandemiljøet.

Det er afgørende, at farlig og utryghedsskabende kørsel straffes hårdt. Dette er ikke tilfældet i dag, hvor disse to typer overtrædelser som udgangspunkt straffes med bøder.

Fremover skal straffen som udgangspunkt være 20 dages ubetinget fængsel i førstegangstilfælde.

9. Eftersyn af straffniveauet i grove tilfælde af vanvidskørsel

Justitsministeriet iværksætter et eftersyn af praksis for de relevante straffebestemmelser om farlig kørsel med henblik på at fastslå, om strafferammerne udnyttes i det ønskede omfang. Der skal også ses på, om der er behov for skærpelser eller en ny bestemmelse om farlig kørsel for at sikre et tilstrækkeligt højt straffniveau.

Undersøgelsen forventes at være gennemført medio 2020 og vil danne baggrund for et lovforslag med de nødvendige ændringer, som kan fremsættes i efteråret 2020.

Økonomi

Tabel 1

Udgifter i forbindelse med tiltag for tryghed på de danske veje				
<i>Mio. kr. (2020-pl)</i>	2020	2021	2022	2023
Fokusområde 1: Vanvidsbiler skal væk fra gaden	15,3	25,4	24,9	22,2
Fokusområde 2: Skærpede straffe ved vanvidskørsel	11,7	41,2	46,0	50,6
Udgifter i alt	27,0	66,6	70,9	72,8

Vanvidskørsel skal stoppes

9 tiltag for tryghed på de danske veje

Dato

Februar 2020

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Telefon

72 26 84 00

Email

jm@jm.dk

Foto

Colourbox