



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 24. marts 2020  
J. nr. 2020-2219

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. februar 2020 (Omtryk: 6. marts 2020, ændret adressat) stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Skaarup (DF).

### Spørgsmål nr. 363:

Det tager gennemsnitligt 19 dage fra udstedelsesdato før fartbøder fra den automatiske trafikkontrol (ATK) modtages hos biludlejningsselskaberne. Det gør det svært for biludlejningsselskaberne at få trukket pengene fra et eventuelt depositum, da den pågældende udenlandske bilejer til den tid ofte har fået tilbagebetalt sit depositum og er taget ud af landet igen. De udenlandske chauffører kan således spekulere i ikke-betaling ved hastighedsovertrædelser begået i en udlejningsbil, da det bliver en almindelig oplevelse, at en konstateret hastighedsovertrædelse ikke strafforfølges, og biludlejningsselskaberne i sidste ende hæfter for bøden. Vil ministeren på den baggrund svare på følgende spørgsmål?

- Mener ministeren, at det er hensigtsmæssigt, at der er oprettet et system, hvor det er udlejningsselskaberne og ikke de konkrete lovovertrædere, der skal betale bøderne?
- Vil ministeren tage initiativ til at ændre det betingede objektive strafansvar således, at de uhensigtsmæssige konsekvenser imødekommes og den præventive effekt ved ATK genetableres?
- Hvis ikke ministeren vil tage initiativ til at ændre det objektive strafansvar, vil ministeren så tage initiativ til, at politiets sagsbehandlingstid med ATK-sager fremskyndes, så de rigtige overtrædere betaler bøden i stedet for udlejningsselskaberne?

### Svar:

Det er vigtigt, at der i samfundet er en generel opfattelse af, at hastighedsovertrædelser også strafforfølges og ekspederes med den fornødne hurtighed. Ellers vil det kunne have en negativ indvirkning på færdselssikkerheden. ATK – både de mobile biler og stationære standere – er kendetegnet ved, at bilisten ikke stoppes og registreres ved hastighedsovertrædelser,



men blot fotograferes, hvorfor behovet for en effektiv inddrivelse er essentielt.

Jeg mener netop, at et betinget objektivt ejeransvar i ATK-sager er en effektiv måde at inddrive hastighedsovertrædelser på, samtidig med at det understøtter en generel opfattelse af, at hastighedsovertrædelser strafforfølges konsekvent og hurtigt til gavn for færdselssikkerheden. Jeg ser derfor ikke et behov for, at reglerne om betinget objektivt ejeransvar i ATK-sager ændres.

At udlejningsvirksomhederne kan opleve en uhensigtsmæssighed ved denne ordning blev berørt under udvalgsbehandlingen af lovforslaget. Af svaret på REU L 74 B (2013/2014), spm. 22, fremgår:

*”Virksomheder, der udlejer/udlåner køretøjer, vil kunne regulere udlejnings/udlåningsforholdet, således at virksomheden kan inddrive bøden, selv i de tilfælde, hvor politiets henvendelse om den registrerede hastighedsovertrædelse måtte blive modtaget af ejeren (brugeren) efter endt udlejning/udlåning. Virksomheder har desuden mulighed for at registrere oplysninger om den fører, som et køretøj udlejes/udlånes til, og i hvilket tidsrum køretøjet har været udlejet/udlånt, således at rette fører kan identificeres efterfølgende. Det bemærkes herved, at oplysninger om tid og sted for ATK-registreringen af det pågældende køretøj anføres i politiets henvendelse til ejeren (brugeren).”*

Jeg mener fortsat, at udlejningsvirksomhederne har mulighed for at privatretligt at regulere sig ud af denne uhensigtsmæssighed ved ordningen.

Inddrivelse af bøder hører under justitsministerens ressort, hvorfor jeg har indhentet et bidrag herfra. Justitsministeriet har oplyst følgende:

”Justitsministeriet har, for så vidt angår den del af spørgsmålet, der angår politiets sagsbehandling i ATK-sager, indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet kan oplyse, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i ATK-sager fra måletidspunkt (gerningstidspunkt) til udsendelse af første brev i 2019 var 18,5 dage.

Rigspolitiet kan endvidere oplyse, at sager med måletidspunkt i 2020 på nuværende tidspunkt har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på ca. 9 dage, fra målingen er foretaget, til det første brev sendes til den registrerede ejer/bruger af køretøjet.

Henset til at der alene er forløbet lidt over to måneder af 2020, skal Rigspolitiet dog for en god ordens skyld bemærke, at den nuværende gennemsnitlige sagsbehandlingstid ikke nødvendigvis er retvisende for, hvordan resten af



året generelt kommer til at se ud. Rigspolitiet har dog løbende fokus på, at sagsbehandlingstiden er så kort som mulig.

Rigspolitiet skal endvidere bemærke, at det betingede objektive ejeransvar kun omfatter sager om overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne i færdselsloven konstateret ved Automatisk Trafikkontrol, hvor der ikke er spørgsmål om klip i kørekortet, frakendelse af førerretten eller kørselsforbud (dvs. hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct.). Er hastighedsoverskridelsen på over 30 pct., sender politiet et brev til ejerens (brugerens) e-boks vedlagt fotografiet af hastighedsoverskridelsen. I brevet bliver ejeren (bruger) anmodet om at oplyse, hvem der var fører af køretøjet på det pågældende tidspunkt.

Formålet med at indføre det betingede objektive ejeransvar var at effektivisere sagsbehandlingen i de omhandlede sager og sikre, at de ekspederes med den fornødne hurtighed, således at overtrædelser af hastighedsgrænserne sanktioneres konsekvent og hurtigt.

I den nuværende procedure i ATK-sager anvender sagsbehandleren kun få sekunder på at behandle billeder, hvor hastighedsovertrædelsen er på højst 30 pct. (betinget objektiv ejeransvar), da der alene skal ske kvalitetssikring af, om nummerpladen er aflæst korrekt, og ikke som i hastighedssager over 30 pct., hvor der samtidig skal ske billedbehandling, således at føreren kan genkendes til en straffesag. Der er i disse sager flere minutter til forskel på sagsbehandlingstiden. En tilbagerulning af reglerne om det betingede objektive ejeransvar vil således have både betydelige økonomiske og ressource-mæssige konsekvenser for politiets behandling af hastighedsovertrædelser målt med ATK.

Rigspolitiet kan herudover oplyse, at proceduren for behandling af ATK-målinger i sagsbehandlingssystemet ATKS (Automatisk TrafikKontrolSystem) som udgangspunkt foregår på samme måde uanset ejerforhold og køretøjets anvendelse. Der gælder således ikke en særlig procedure for udlejningskøretøjer.

Det er Rigspolitiets vurdering, at der med indførelsen af det betingede objektive ejeransvar i 2015 er sket en styrkelse af politiets retshåndhævelse, idet henlæggelsesprocenten for ATK-sager fra politiets mobile ATK-vogne er faldet fra ca. 38 pct. i 2014 til ca. 16 pct. i 2019, da der i sager med betinget objektivt ejeransvar ikke er krav om, at føreren kan genkendes ud fra billedet, men blot at nummerpladen kan aflæses.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht