



MINISTEREN

Dato 17. februar 2021
J. nr. 2021-408

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 10. februar 2021 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 127 – Forslag til ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Dennis Flydtkjær (DF).

Spørgsmål nr. 11:

Vil ministeren oplyse, om der er foretaget en vurdering af mulige utilsigtede konsekvenser ved lovforslagets del om tredjepartskonfiskering? Og er ministeren indstillet på at se nærmere på, om loven kan indrettes på en måde, der forhindrer de gråzone-situationer, hvor lovforslaget kan komme til at ramme almindelige mennesker uproportionalt?

Svar:

Jeg kan oplyse, at konsekvenserne af lovforslagets regler om tredjemandskonfiskation har været vurderet.

Det stillede spørgsmål indeholder ikke en nærmere konkretisering af, hvad der refereres til, når der tales om ”gråzonesituationer”.

Jeg forstår dog spørgsmålet, således at der ønskes forskellige undtagelsesmuligheder på baggrund af konkrete forhold ved den færdselslovsovertrædelsen, der ellers ville medføre konfiskation af køretøjet.

Jeg skal her henlede opmærksomheden på, at de overtrædelser, der i medfør af lovforslaget kan medføre konfiskation i førstegangstilfælde, er de alvorligste og farligste overtrædelse af færdselsloven. Vi taler om de tilfælde, hvor færdselslovens regler overtrædes ganske eftertrykkeligt. De tilfælde, der indebærer den største potentielle farlighed, og hvor det ofte kun beror på tilfældigheder, om faren bliver realiseret. Vanvidskørsel kan derfor efter min opfattelse ikke skyldes et øjeblik uopmærksomhed.

For så vidt angår de alvorligste hastighedsovertrædelser er der generelt en overordentlig høj færdselssikkerhedsmæssig risiko forbundet med kørsel med mere end 200 km i timen og kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen. I sidstnævnte til-



fælde gælder dette navnlig i tættere bebygget område med en hastighedsgrænse på 50 km i timen. Samtidig vil en hastighedsoverskridelse af den pågældende karakter være så stor, at den ikke kan ske ved et øjeblikks uopmærksomhed.

Selv i tilfælde, hvor man f.eks. kommer fra en landevej med en hastighedsgrænse på 80 km i timen og passerer et byskiltet med 101 km i timen, vil den pågældende fører allerede have overtrådt hastighedsgrænsen på landevejen ganske betydeligt, og der er derfor ikke tale om en kørselsfejl, der skyldes et øjeblikks uopmærksomhed.

Ved nedskiltning af hastighedsgrænsen på motorvej i forbindelse med vejarbejde nedskiltes der som udgangspunkt kun til 80 km i timen. Der vil derfor ved en 100 pct. overskridelse skulle være tale om kørsel med minimum 161 km i timen. Det er allerede i forhold til de normale hastighedsgrænser på motorvej en ganske betydelig overskridelse af hastighedsgrænsen før nedskiltningen.

Nedskiltning af hastighedsgrænsen på motorvej i forbindelse med vejarbejde til mindre end 80 km i timen sker kun i forbindelse med komplicerede vejarbejder. Udgangspunktet vil her være en nedskiltning til 50 km i timen, og det vil af færdselssikkerhedsmæssige hensyn altid ske ved en gradvis nedskiltning over en længere strækning.

Der vil derfor heller ikke i forbindelse med 100 pct. overskridelser af en nedskiltet hastighedsgrænse på motorvej i anledning af vejarbejde kunne være tale om kørselsfejl, der skyldes et øjeblikks uopmærksomhed. Det gælder, uanset om der er nedskiltet til 80 eller 50 km i timen.

Det er derfor min opfattelse, at de alvorligste hastighedsovertrædelser i alle tilfælde skal omfattes af definitionen på vanvidskørsel.

Med hensyn til muligheden for at lave undtagelser for f.eks. kortvarige hastighedsoverskridelser eller for tilfælde, hvor der ikke har været andre trafikanter i nærheden, er det min opfattelse, at vanvidskørsel altid er vanvidskørsel.

Et af formålene med lovforslaget er at få fjernet køretøjer brugt til vanvidskørsel fra vores veje.

Jeg mener ikke, at det er muligt at lave en undtagelsesbestemmelse, der vil kunne tage højde for særlige tilfælde med hensyn til konkrete omstændigheder ved selve overtrædelserne, uden at politiets håndhævelse af reglen herved vil blive væsentlig vanskeliggjort.



Den præventive effekt forbundet med, at køretøjet på stedet og med det samme kan beslaglægges af politiet med henblik på senere konfiskation, forudsætter, at der ikke er væsentlige skønsmæssige elementer knyttet til vurderingen af de overtrædelser, der skal medføre konfiskation.

Det vil der blive, hvis politiet på vejen skal til at arbejde med forskellige skønsmæssige vurderinger i forhold til de konkrete omstændigheder ved selve overtrædelserne. Derfor mener jeg ikke, at der bør laves sådanne undtagelsesbestemmelser.

Jeg kan endvidere henvise til høringsnotatet til L 127, som jeg har oversendt til Transportudvalget den 28. januar 2021, hvor flere af de ovennævnte tilfælde er omtalt.

For så vidt angår muligheden for at undlade konfiskation, hvis konfiskation vil være uforholdsmæssigt indgribende for ejeren, skal jeg henvise til min besvarelse af Transportudvalgets spørgsmål nr. 6 til L 127.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht