

Begrundelse

Politiet har erkendt denne fejl ved at fyre vedkommende. Det er imod alle principper om en retfærdig rettergang, at der kan sættes spørgsmålstegn ved, om hvorvidt tolken er upartisk.

Svar (3/12 02)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Politidirektøren i København om en udtalelse.

Når denne udtalelse foreligger, vil jeg vende tilbage til sagen.

Ad spm. nr. S 293

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Per Dalgaard stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2002-03, forhandlingerne side 986, lød således:

Til justitsministeren (18/10 02) af:

Per Dalgaard (DF):

»Vil ministeren redegøre for, hvorvidt anvendelsen af nuværende fotofælder indebærer risiko for fejl i resultatet af den målte hastighed?«

Supplerende svar (5/12 02)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitichefen, der har oplyst følgende:

»Der rejses i lederen og artiklen i Ekstra Bladet tvivl om målesikkerheden for det kontroludstyr, der anvendes ved politiets automatiske hastighedskontroller (automatisk trafikkontrol, ATK). Det fremgår således af artiklerne, at der ifølge udstyrets brugermanual er risiko for fejlmåling på grund af strålerefleksioner.

Rigspolitichefen kan oplyse følgende vedrørende hastighedsmåling med radar i almindelig samt for det til ATK anvendte måleudstyr i særdeleshed:

Det er et kendt fænomen, at radarstråler på plane, overvejende større reflektionsflader, for eksempel busser, lastbiler, autoværn og lignende, kan afbøjes efter spejlingsprincippet, hvor indfaldsvinklen er lig med udfaldsvinklen. Den mest almindelige form for afbøjningsrefleksion er ved måling, hvor der forefindes lige flader, som er parallelle med kørebanen, f.eks. autoværn eller parkerede køretøjer.

En registreret hastighed i forbindelse med ATK fra en afbøjningsrefleksion vil imidlertid blive kasseret ved den efterfølgende fortolkning af det optagne foto, idet det målte køretøj ikke vil være korrekt placeret inden for en særlig skabelon, der lægges over fotoet, og som afgrænser rammerne for køretøjers korrekte placering i forbindelse med målinger.

Med den fastlagte retning for kameraet og radarstrålen vil den målte hastighedsværdi således altid entydigt tilhøre det køretøj, der er afbilledet på fotoet, og som befinder sig i den markerede fotoposition inden for skabelonen.

Såfremt et målt køretøj på grund af en afbøjet strålerefleksion ikke befinder sig i den markerede fotoposition inden for skabelonen, bliver det optagne foto erklæret uanvendeligt, og målingen kasseres.

I de omhandlede artikler henvises der endvidere til, at en bus i henhold til den udarbejdede manual for anvendelse af ATK-udstyret kan registreres til den dobbelte hastighed eller mere ved stråleafbøjning.

Dette fænomen er korrekt, men alene ved hastigheder under 20 km/t, hvorfor operatøren i forbindelse med overvågningen med sikkerhed er i stand til at frasortere en sådan afbøjningsmåling.

Det er Rigspolitichefens opfattelse, at der gennem det forhold, at måleudstyrets registreringer foretages af erfarne og veluddannede operatører, der er gjort bekendt med udstyrets måletekniske egenskaber, sammenholdt med den efterfølgende konkrete vurdering af køretøjets placering på fotoet, er sikkerhed for, at den registrerede hastighed hidrører fra det pågældende køretøj.

Det kan endvidere oplyses, at måleudstyret, såvel som monteringen i den enkelte målebil, er godkendt af et anerkendt og akkrediteret tysk institut, ligesom udstyret i overensstemmelse med instituttets forskrifter regelmæssigt kalibreres efter gældende forskrifter.