

Lovforslag nr. L 2. Fremsat den 2. oktober 2002 af justitsministeren (Lene Espersen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret ved lov nr. 217 af 22. april 2002 og lov nr. 380 af 6. juni 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 32, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kørende skal give tegn før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Kørende skal endvidere give tegn før vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på motorvej. Ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på anden vej end motorvej, skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til siden.«

2. I § 32 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler om anvendelse af havariblink, herunder regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorvej.«

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.

3. I § 32, stk. 4, og § 82, stk. 1, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2 og 4«.

4. I § 35, stk. 1 og 4, § 43, stk. 7, § 55 a, stk. 2, og § 83 ændres »Trafikministeren kan« til: »Ju-

stitsministeren kan efter forhandling med trafikministeren«.

5. I § 37, stk. 6 og 7, ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan efter forhandling med trafikministeren«.

6. I § 40 ændres »Trafikministeren kan« til: »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren og«.

7. I § 42, stk. 2, ændres »110« til: »120«.

8. § 42, stk. 4, 2. pkt., affattes således:

»På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km i timen og 130 km i timen.«

9. I § 43, stk. 8, ændres »trafikministeren« til: »justitsministeren efter forhandling med trafikministeren«.

10. I § 44, stk. 4, 2. pkt., § 85, stk. 3, og § 134, stk. 3, ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan«.

11. I § 50, stk. 2, ændres »Trafikministeren kan« til: »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren«.

12. I § 53, stk. 4, og § 55, stk. 3, ændres »Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren fastsætter«.

13. I § 60 a, stk. 3, 1. pkt., og § 60 a, stk. 3, nr. 2, ændres »to år« til: »tre år«.

14. I § 73, stk. 1, ændres »Trafikministeren« til: »Justitsministeren, og for så vidt angår nr. 1, justitsministeren og trafikministeren,«

15. § 73 a, stk. 3, og § 73 b, stk. 2, ophæves.

16. § 86, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.«

17. § 88 a, stk. 1, affattes således:

»Justitsministeren og trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1–14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Justitsministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvist fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver og nummerplader i medfør af kapitel 17 a. Trafikministeren kan fastsætte regler, der fritager visse personer med handicap for betaling for syn i medfør af § 124 g.«

18. I § 92 d indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Kommuner og amtskommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1.«

19. I § 118, stk. 1, ændres »jf. dog stk. 4« til: »jf. dog stk. 5«.

20. I § 118 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43, jf. stk. 3, skal det tillige indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover.«

Stk. 4-8 bliver herefter stk. 5-9.

21. I § 122, stk. 1, 1. pkt., ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan«.

22. I § 124 a, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »i medfør af § 60, stk. 2 eller 3«: », eller § 60 a«

23. I § 124 q ændres »Trafikministeren« til: »Justitsministeren og trafikministeren«.

24. § 126, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct. eller har kørt med en hastighed på 180 km i timen eller derover,«

25. I § 126, stk. 4, 1. pkt., ændres »to år« til: »tre år«.

26. I § 134, stk. 4, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

27. Efter § 134 a indsættes:

»§ 134 b. Justitsministeren kan bemyndige Rigspolitichefen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt justitsministeren.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.«

§ 2

Stk. 1. § 1, nr. 4-6, 9-12, 14-18, 21, 23 og 27, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. § 1, nr. 1-3, 13, 22 og 25, træder i kraft den 1. januar 2003.

Stk. 3. § 1, nr. 7, 8, 19, 20, 24 og 26, træder i kraft den 1. september 2003.

Stk. 4. Spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret i anledning af hastighedsovertrædelser, som er begået inden 1. september 2003, afgøres efter de hidtil gældende regler.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	5
2.	Lovforslagets hovedpunkter	6
3.	Motorvejshastighed, skærpelse af kontrolindsatsen og sanktionsniveauet ved hastighedsovertrædelser samt obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej	7
3.1.	Motorvejshastighed for personbiler og motorcykler	7
3.1.1.	Gældende regler	7
3.1.2.	Statistiske oplysninger mv.	7
3.1.3.	Fremmed ret	11
3.1.3.1.	Hastighedsgrænser og ulykker i de øvrige EU- lande.	11
3.1.3.2.	Aktuelle overvejelser i Sverige	11
3.1.3.3.	Aktuelle overvejelser i Italien	12
3.1.3.4.	Aktuelle overvejelser i EU	12
3.1.4.	Justitsministeriets overvejelser	13
3.1.4.1.	Overvejelser vedrørende motorvejshastigheden	13
3.1.4.2.	Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser	15
3.1.4.3.	Miljømæssige konsekvenser	15
3.2.	Intensiveret politimæssig kontrol på navnlig farlige motorvejsstrækninger	16
3.3.	Skærpelse af bødeniveauet ved hastighedsovertrædelser	17
3.3.1.	Gældende regler	17
3.3.2.	Justitsministeriets overvejelser	18
3.3.2.1.	Indførelse af et særligt »højhastighedstillæg« ved bødeudmålingen	18
3.3.2.2.	Formålet med »højhastighedstillægget«	19
3.3.2.3.	Beregningsmetoden for »højhastighedstillægget«	20
3.4.	Skærpelse af reglerne for frakendelse af førerretten ved overtrædelse af hastighedsbegrænsninger på motorveje	21
3.4.1.	Gældende regler	21
3.4.2.	Justitsministeriets overvejelser	22
3.5.	Obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej	23
3.5.1.	Gældende regler	23
3.5.2.	Justitsministeriets overvejelser	23
4.	Prøvetid for kørekort til førstegangserhververe	24
4.1.	Gældende regler	24
4.2.	Justitsministeriets overvejelser	25
5.	Andre tiltag med henblik på øget færdselssikkerhed	26
5.1.	Yderligere målretning af den automatiske hastighedskontrol mod farlige vejstrækninger ...	26
5.2.	Øget brug af fartvisere på farlige steder	26
5.3.	Større færdselssikkerhed på steder, hvor børn og ældre ofte færdes	27
5.4.	Fjernelse af »sorte pletter« fra trafikken Danmarkskort	27
5.5.	Spiritus- og promillekørsel	28

5.5.1.	Sanktioner for spiritus- og promillekørsel	28
5.5.2.	Konfiskation i medfør af færdselslovens § 133 a	29
5.5.3.	Justitsministeriets overvejelser	30
6.	Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser	30
6.1.	Gennemgang af motorvejsnettet mv., »sorte pletter« og informationskampagne	30
6.2.	Fremtidige motorvejsanlæg	31
6.2.1.	Anlæg under udførelse	31
6.2.2.	Anlæg under projektering	31
6.2.3.	Anlæg under planlægning	31
6.3.	Politiets edb-systemer	31
6.4.	Bødeprovenu	31
6.5.	Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering	31
6.6.	Visse betalingsbestemmelser	32
6.7.	Færdselssikkerheds- og miljømæssige konsekvenser	32
6.8.	Konsekvenser for erhvervslivet og EU-retlige aspekter	33
6.9.	Sammenfattende skema	33
7.	Hørte myndigheder mv.	33

1. Indledning

Lovforslaget er første skridt til gennemførelse af regeringens overordnede målsætning om at forhøje hastighedsgrænsen på motorvej for personbiler og motorcykler til 130 km i timen.

For at hastighedsforhøjelsen kan ske på en måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt optimal, er det af vejtekniske og trafikale årsager nødvendigt, at ordningen udbredes gradvist, så der startes med de motorvejsstrækninger, der er bedst egnet hertil.

Formålet med lovforslaget er derfor i første omgang at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere op til 130 km i timen.

Baseret på et foreløbigt skøn forventes det, at 130 km i timen umiddelbart vil kunne gennemføres på ca. 15 pct. af motorvejsnettet (de nyeste strækninger), 120 km i timen på ca. 50 pct. af motorvejsnettet (strækninger i åbent land) og 110 km i timen eller derunder på ca. 35 pct. af motorvejsnettet (strækninger omkring de store byer), jf. punkt 3.1.4. nedenfor.

Forslaget om forhøjelse af hastighedsgrænserne ledsages af forslag til en række kompenserende foranstaltninger, som skal øge færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Det foreslås således, at politiets kontrolindsats mod hastighedsovertrædelser på motorvej intensiveres, og at bødeniveauet forhøjes markant ved overtrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km i timen og derover. Ligeledes foreslås det, at den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af ha-

stighedsgrænserne med mere end 70 pct. suppleres med en fast, øvre grænse på 180 km i timen, således at der sker betinget frakendelse, hvis bare én af grænserne overskrides. Endelig foreslås det, at der indføres lovregler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej, og at der udstedes administrative regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej.

Lovforslaget indeholder også en række andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden. Således udvides prøvetiden for førstegangserhververe af kørekort fra to til tre år, den automatiske hastighedskontrol målrettes i endnu højere grad end i dag mod særligt farlige vejstrækninger og kombineres i videre omfang med opsætning af fartvisere, mulighederne for en generelt udvidet anvendelse af fartvisere undersøges nærmere, fokus på veje, hvor børn og ældre færdes, øges, og der iværksættes et arbejde med kortlægning og fjernelse af de »sorte pletter« på trafikens Danmarkskort. Endelig iværksættes et udvalgsarbejde, som blandt andet har til formål at skærpe sanktionerne for spiritus- og promillekørsel og at undersøge mulighederne for supplerende indsatser, herunder f.eks. i relation til rådighedsfratagelse af køretøjer.

Herudover gennemfører lovforslaget en række mere tekniske ændringer navnlig som følge af overførslen af dele af færdselsområdet fra Trafikministeriet til Justitsministeriet.

Rådet for Større Færdselssikkerhed vil forud for lovens ikrafttræden iværksætte en landsdækkende kampagne, der skal informere trafikanterne om de nye hastighedsgrænser og sanktionerne for overtrædelse heraf.

2. Lovforslagets hovedpunkter

Som anført under punkt 1 er lovforslaget første skridt til gennemførelse af regeringens overordnede målsætning om at forhøje hastighedsgrænsen på hovedparten af motorvejsnettet til 130 km i timen for personbiler og motorcykler.

Med det sigte ændres færdselslovens § 42, stk. 2, så den generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler i første omgang forhøjes fra 110 til 120 km i timen. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 7, og bemærkningernes punkt 3.1.4.

Herudover ændres lovens § 42, stk. 4, så der allerede nu åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen op til 130 km i timen på de strækninger, der findes egnede hertil. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8, og bemærkningernes punkt 3.1.4.

Den eksisterende mulighed for lokalt at fastsætte lavere hastighedsgrænser end den generelle, herunder f.eks. 110 km i timen, fastholdes.

Forslagene om højere hastighed på motorvejene ledsages af en række kompenserende tiltag, der skal øge færdselssikkerheden og sikre, at hastighedsgrænserne overholdes, så stigningen i gennemsnitshastigheden, og dermed i antallet af trafikulykker på motorvejene, begrænses.

For det første lægges der op til en omprioritering af politiets kontrolindsats, så kontrolintensiteten på motorvejene øges, navnlig på farlige strækninger. Disse tiltag gennemføres administrativt. Der henvises til bemærkningernes punkt 3.2.

For det andet foreslås det, at der indføres et nyt stk. 4 i færdselslovens § 118, hvorefter det ved fastsættelsen af alle hastighedsbøder skal indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover. Bestemmelsen skal danne grundlag for indførelse af et særligt »højhastighedstillæg«, der ved udmåling af bøder for hastighedsovertrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover, lægges oven i de eksisterende bødetakster med et fast beløb, der stiger i takt med hastigheden. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 20, og bemærkningernes punkt 3.3.

For det tredje foreslås det, at færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, ændres, sådan at den nuværende regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct. fastholdes men suppleres med en fast overgrænse på 180 km i timen med den konsekvens, at der også i de tilfælde, hvor den procentuelle overskridelse er mindre end 70 pct., vil ske betinget frakendelse, hvis der er kørt med en hastighed på 180 km i timen eller derover. 180 km i timen svarer til en overskridelse på ca. 64 pct. ved

110 km's begrænsning, en overskridelse på 50 pct. ved 120 km's begrænsning og en overskridelse på ca. 38 pct. ved 130 km's begrænsning. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 24, og bemærkningernes punkt 3.4.

For det fjerde foreslås det, at der i lyset af den øgede spredning af hastighederne mellem hurtige og langsomme køretøjer på motorvejene, som lovforslaget alt andet lige vil medføre, indføres lovregler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej, og at der udstedes administrative regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, og bemærkningernes punkt 3.5.

For det femte foreslås det, at der forud for lovforslagets ikrafttræden gennemføres en omfattende kampagne, hvor der orienteres om de nye regler og sanktioner for overtrædelse heraf.

Ud over de tiltag, som er direkte forbundet med forøgelsen af hastigheden på motorvejene, indeholder lovforslaget også en række yderligere initiativer til styrkelse af færdselssikkerheden.

Det gælder for det første en udvidelse af prøvetiden for førstegangserhververe af kørekort fra to til tre år. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 13 og 25, og bemærkningernes punkt 4.

Det gælder for det andet en endnu højere grad af målretning af den automatiske hastighedskontrol mod særligt farlige vejstrækninger, herunder i kombination med opsætning af fartvisere, en undersøgelse af mulighederne for opsætning af yderligere fartvisere, øget fokus på veje, hvor børn og ældre færdes, og et arbejde med kortlægning og fjernelse af de »sorte pletter« på trafikens Danmarkskort. Disse initiativer gennemføres administrativt. Der henvises til bemærkningernes punkt 5.1., 5.2., 5.3. og 5.4.

Det gælder for det tredje i relation til spiritus- og promillekørsel, hvor et igangværende udvalgsarbejde til forenkling af sanktionssystemet udvides med henblik på en skærpelse af sanktionerne og med henblik på en undersøgelse af mulighederne for i højere grad end i dag at anvende andre typer af sanktioner og indsatser som supplement til de nuværende sanktionstyper, herunder f.eks. en udvidelse af mulighederne for at fratage føreren rådigheden over køretøjet ved grove eller gentagne overtrædelser – eventuelt for en tidsbegrænset periode. Der henvises til bemærkningernes punkt 5.5.

Endelig gennemfører lovforslaget en række mere tekniske ændringer, der navnlig er en følge af, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færds-

selsadfærd ved kongelig resolution af 27. november 2001 er overført fra Trafikministeriet til Justitsministeriet. Ud over en ændret affattelse af diverse bemyndigelsesbestemmelser indsættes en generel bestemmelse i § 134 b, der gør det muligt for justitsministeren at henlægge sine beføjelser i medfør af færdselsloven til Rigspolitechefen. En tilsvarende bestemmelse findes for trafikministerens og Færdselsstyrelsens vedkommende i § 134 a. Der indsættes også en særlig bestemmelse vedrørende opkrævning af gebyr i færdselslovens § 92 d vedrørende forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, og en konsekvensændring af færdselslovens § 124 a, stk. 3, vedrørende opkrævning af gebyr for kontrollerende køreprøver. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 4-6, 9-12, 14-18, 21, 23 og 27 samt bemærkningerne hertil.

3. Motorvejshastighed, skærpelse af kontrolindsatsen og sanktionsniveauet ved hastighedsovertrædelser samt obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej

3.1. Motorvejshastighed for personbiler og motorcykler

3.1.1. Gældende regler

De gældende generelle regler om hastighedsbegrænsninger fremgår af færdselslovens § 42. § 42, stk. 2, om den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje blev senest ændret ved lov nr. 283 af 29. april 1992. Efter § 42, stk. 2, må hastigheden på motorveje ikke overstige 110 km i timen. Før lovændringen var den generelle hastighedsgrænse på motorveje 100 km i timen. Denne hastighedsgrænse var indført ved lov nr. 191 af 29. april 1981 og svarede til den tidligere, midlertidige hastighedsgrænse, som var fastsat i medfør af energiforsyningslovgivningen.

Denne hastighedsgrænse er kun aktuel for kørsel med motorcykler og personbiler med en tilladt total-

vægt på ikke over 3.500 kg, og kun såfremt der ikke er tilkoblet påhængsvogn, påhængsredskab eller lignende. Dette følger af færdselslovens § 43 om hastighed for særlige typer af køretøjer (køretøjsbestemt hastighed).

Efter færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, kan der for en vejstrækning fastsættes en højere eller lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle. De nærmere regler om lokale hastighedsgrænser er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger med tilhørende cirkulæreskrivelse af samme dato.

Det fremgår heraf, at en højere lokal hastighedsgrænse kun kan fastsættes i tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen kan forhøjes til 60, 70 eller 80 km i timen, og på motortrafikveje, hvor en højere lokal hastighedsgrænse kan fastsættes til 90 km i timen. Færdselsloven giver derimod ikke mulighed for fastsættelse af en højere lokal hastighedsgrænse på motorveje.

En lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes på alle vejkatégorier. For så vidt angår motorveje er der i cirkulæret peget på, at fastsættelse af en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle f.eks. kan ske ved motorvejens tilslutning til det almindelige vejnet.

3.1.2. Statistiske oplysninger mv.

Dette afsnit beskriver en række statistiske oplysninger, som er af betydning ved bedømmelsen af hastighedsgrænserne på motorveje. Samtlige statistiske oplysninger er indhentet fra Vejdirektoratet.

Tabel 1 beskriver ulykkesfrekvensen for personska- deulykker i perioden fra 1995 til 1999 på strækninger med og uden randbebyggelse fordelt på vejtyper. Ulykkesfrekvensen er opgjort som antal ulykker pr. million kørte vognkilometer på den pågældende vejtype.

Tabel 1

Ulykkesfrekvens for personskadeulykker på stats- og amtsveje 1995 – 1999

Personskadeulykker 1995-1999 på strækninger uden randbebyggelse	Ulykkesfrekvens (antal ulykker pr. mio. kørte vognkilometer)
Motorvej	0,03
Motortrafikvej	0,04
Ramper ved motorvej og lign.	0,05
2-spor med cykelsti	0,09
2-spor uden kantbane og uden cykelsti	0,15
2-spor med kantbane og uden cykelsti	0,11
3-spor	0,12
4-spor	0,07
Øvrige veje	0,10

Kilde: Vejdirektoratet

Personskadeulykker 1995-1999 på strækninger med randbebyggelse	Ulykkesfrekvens (antal ulykker pr. mio. kørte vognkilometer)
2-spor med kantbane og med cykelsti	0,13
2-spor uden kantbane og med cykelsti	0,19
2-spor uden cykelsti	0,17
3-spor	0,20
4-spor	0,16
Øvrige veje	0,16

Kilde: Vejdirektoratet

Tabel 1 viser, at motorveje i relation til personskadeulykker er langt den sikreste vejtype at færdes på. Der sker f.eks. op til dobbelt så mange ulykker på (andre) 4-sporede veje uden randbebyggelse set i forhold til motorveje og op til fem gange så mange ulykker på landeveje.

Det er endvidere relevant at se på ulykkesudviklingen og udviklingen i gennemsnitshastigheden på det danske motorvejsnet.

Som det fremgår af tabel 2 nedenfor, er gennemsnitshastigheden for personbiler på det danske motor-

vejsnet i dag 118 km i timen. Det skal dog hertil bemærkes, at der er stor spredning i måleresultaterne ved de forskellige målestationer. Gennemsnitshastigheden for personbiler er således flere steder målt til mere end 120 km i timen.

Ulykkesudviklingen og udviklingen i gennemsnitshastigheden på det danske motorvejsnet i perioden 1991-2001 er vist nedenfor i tabel 2. I perioden er der dog sket en betydelig udvidelse af motorvejsnettet, ligesom trafikken er steget væsentligt.

Tabel 2

Personskader og hastigheder på det danske motorvejsnet 1991 – 2001

År	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere Tilskadekomne	Alle personskader	Gennemsnitshastighed for personbiler(km/t)
1991	20	143	131	294	-
1992	15	140	123	278	-
1993	23	176	129	328	-
1994	33	193	148	374	-
1995	34	202	174	410	114
1996	30	212	167	409	115
1997	37	179	234	450	117
1998	33	197	274	504	118
1999	42	235	274	551	118
2000	29	238	261	528	119
2001	40	224	284	548	118

Kilde: Vejdirektoratet

Tabel 2 viser, at der i absolutte tal er sket en væsentlig stigning i antallet af personskader på det danske motorvejsnet. Dette hænger til dels sammen med, at længden af motorvejsnettet er udvidet i perioden.

Samtidig er gennemsnitshastigheden for personbiler i perioden steget.

Gennemsnitshastigheder i perioden fra 1991 til 1994 er ikke angivet, da der kun er registreret hastig-

heder på tre målestationer på motorvejsnettet. Disse registreringer er derfor ikke sammenlignelige med registreringerne fra 1994 og fremefter. De tre målestationer viser imidlertid, at gennemsnitshastigheden i perioden fra 1991 til 1994 har ligget konstant på knap 112 km i timen.

Tabel 3

Personskader på det danske motorvejsnet pr. km vejstrækning 1991 – 2001

År	Dræbte pr. km	Dræbte og tilskadekomne pr. km	Gennemsnitshastighed for personbiler (km/t)
1991	0,030	0,44	-
1992	0,020	0,37	-
1993	0,028	0,40	-
1994	0,036	0,40	-
1995	0,037	0,44	114
1996	0,031	0,42	115
1997	0,036	0,44	117
1998	0,031	0,47	118
1999	0,038	0,50	118
2000	0,025	0,46	119
2001	0,033	0,45	118

Kilde: Vejdirektoratet

Tabel 3 viser, at antallet af personskader i forhold til vejlængden varierer en del fra år til år. Antallet af personskader er i det store og hele konstant over perio-

den, dog med en mindre tendens til et lidt højere samlet antal personskader i slutningen af perioden i forhold til starten af perioden.

Tabel 4

Personskader på det danske motorvejsnet pr. mio. kørte vognkilometer 1991 – 2001

År	Dræbte pr. mio. kørte vognkilometer	Dræbte og tilskadekomne pr. mio. kørte vognkilometer	Gennemsnitshastighed for personbiler (km/t)
1991	0,004	0,06	-
1992	0,003	0,05	-
1993	0,004	0,05	-
1994	0,005	0,06	-
1995	0,005	0,06	114
1996	0,004	0,06	115
1997	0,005	0,06	117
1998	0,004	0,06	118
1999	0,005	0,06	118
2000	0,003	0,05	119
2001	0,004	0,05	118

Kilde: Vejdirektoratet

Tabel 4 viser, at antallet af personskader i forhold til trafikens udvikling (antal skadekomne pr. kørte million kilometre) har været næsten konstant over perioden.

vejlængde og trafik på motorvejene over perioden 1991 – 2001. Samtidig er det samlede antal personskader i absolutte tal dog steget.

Tabel 2 og 4 viser således, at antallet af dræbte og tilskadekomne har været stort set konstant i forhold til

Tabel 5

Personskader på de danske veje pr. mio. kørte vognkilometer 1991 – 2001

År	Motorveje	Øvrige stats- og amtsveje	Kommuneveje	Alle veje
1991	0,06	0,28	0,38	0,29
1992	0,05	0,28	0,39	0,29
1993	0,05	0,27	0,36	0,27
1994	0,06	0,26	0,34	0,26
1995	0,06	0,25	0,35	0,26
1996	0,06	0,25	0,32	0,25
1997	0,06	0,24	0,30	0,23
1998	0,06	0,23	0,28	0,22
1999	0,06	0,22	0,28	0,21
2000	0,05	0,22	0,27	0,21
2001	0,05	0,20	0,25	0,19

Kilde: Vejdirektoratet

Tabel 5 viser, at antallet af personskader i forhold til trafikken har været faldende undtagen for motorveje, hvor tallet har været konstant over perioden.

3.1.3. Fremmed ret

3.1.3.1. Hastighedsgrænser og ulykker i de øvrige EU-lande.

Tabel 6

Hastighedsgrænser i EU-landene

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
Byer	50	50	50	50	50	50	48	50	50	50	50	50	50	50	48
Hovedveje	90	80	100	110	90	90	96	90	90	80	100	100	80	90	96
Motorveje	120	110	¹⁾	120	120	130	112	130	120	120 ²⁾	130	120	120 ³⁾	110	112

Kilde: EU-Kommissionens hvidbog» Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg«.

Som det fremgår af ovenstående tabel, varierer den højest tilladte hastighedsgrænse på motorveje i de øvrige EU-lande. Sverige og Danmark har sammen med Storbritannien og Irland de laveste generelle hastig-

hedsgrænser, mens de øvrige EU-lande alle har generelle hastighedsgrænser på 120 km i timen eller derover.

Tabel 7

Dræbte pr. mia. kørte vognkilometer på motorveje i 1999 i EU-landene.

B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
6,9	4,4	4,5	-	31,7 (1998)	5,3	7,4 (1995)	13,4 (1998)	-	3,2 (1996)	9,0	14,0 (1998)	5,1	2,5	2,5 (1997)

Kilde: Vejdirektoratet

Som det fremgår af ovenstående tabel, var Danmark i 1999 det EU-land, som havde det fjerde mindste antal dræbte på motorveje pr. mia. kørte vognkilometer. Kun Storbritannien, Sverige og Holland havde et lavere antal. Det skal dog understreges, at antal dræbte pr. mia. kørte vognkilometer afhænger af en lang række faktorer, hvor gennemsnitshastigheden kun er en af dem.

Justitsministeriet er bekendt med, at der i Sverige og Italien for tiden foretages aktuelle ændringer i hastighedsbestemmelserne eller pågår overvejelser herom, jf. nedenfor i punkt 3.1.3.2. og 3.1.3.3.

Herudover foregår der løbende overvejelser om forbedring af færdselssikkerheden i EU. De aktuelle overvejelser for så vidt angår hastighedsbestemmelser omfatter imidlertid kun kommerciel transport, jf. her ved punkt 3.1.3.4. nedenfor.

3.1.3.2. Aktuelle overvejelser i Sverige

Den generelle hastighedsgrænse på motorveje i Sverige er 110 km i timen og omfatter ca. 80 pct. af det svenske motorvejsnet. Hastighedsmålinger viser, at gennemsnitshastigheden på udvalgte dele af det svenske motorvejsnet varierer fra 97 til 119 km i timen. De højeste gennemsnitshastigheder er målt på

motorvejsstrækninger, som har en høj sikkerhedsmæssig standard.

Den svenske regering besluttede i 1998 at iværksætte en undersøgelse af forudsætningerne for at tillade højere hastigheder end 110 km i timen på de sikreste dele af det svenske motorvejsnet.

Det er Vägverkets vurdering, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen vil kunne tillades på de sikreste dele af det svenske motorvejsnet. En gennemgang af de udformningskriterier, som anvendes på de motorveje, der bygges i Sverige i dag, viser, at de i det væsentligste opfylder kravene til en sikker motorvej. Endvidere viser en sikkerhedsmæssig gennemgang af motorvejsnettet (inventering), at ca. 230 km af det eksisterende svenske motorvejsnet på ca. 1400 km i princippet opfylder disse krav. Det vil således være muligt at gennemføre en forhøjelse af hastighedsgrænsen for godt 16 pct. af det samlede motorvejsnet.

I undersøgelsen vurderes konsekvenserne af en forhøjelse af hastighedsgrænsen på de sikreste dele af det svenske motorvejsnet til henholdsvis 120 og 130 km i timen, herunder den forventede betydning for gennemsnitshastigheden, antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne, rejsetid samt emissioner.

¹⁾ Motorveje: Ingen hastighedsgrænse, men anbefalet hastighed på 130 km/t. På over halvdelen af motorvejsnettet er der dog hastighedsbegrænsninger på 120 km/t eller derunder.

²⁾ Trafikministeriet har dog oplyst, at hastighedsgrænsen på motorvejene omkring de store byer er 100 km/t.

³⁾ Trafikministeriet har dog oplyst, at hastighedsgrænsen er 100 km/t om vinteren og omkring byerne.

Hvis hastighedsgrænsen forhøjes til 120 km i timen kombineret med en intensiveret hastighedskontrol, vil det efter Vägverkets vurdering kun medføre en ubetydelig forhøjelse af gennemsnitshastigheden, hvorfor både de positive og de negative konsekvenser vil være begrænsede. Repræsentanter fra Rikspolisstyrelsen har dog påpeget, at en sådan prioritering af politiets ressourcer sandsynligvis vil påvirke indsatserne på de veje, hvor den færdselssikkerhedsmæssige situation er væsentlig ringere. Hvis hastighedsgrænsen forhøjes til enten 120 eller 130 km i timen, uden at den nuværende hastighedskontrol intensiveres, vurderes forhøjelsen af hastighedsgrænsen derimod at føre til en forhøjelse af gennemsnitshastigheden med henholdsvis 5 og 10 km i timen, hvilket igen findes at føre til en stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede omkomne på enten 2-3 eller ca. 5 personer pr. år.

Vägverket har på baggrund af undersøgelsen foreslået den svenske regering at indføre en forsøgsordning, hvorefter Vägverket får mulighed for at fastsætte en hastighedsgrænse på 120 km i timen på motorveje. Den svenske regering har imidlertid ikke taget skridt hertil, men har i første omgang besluttet, at der skal foretages yderligere undersøgelser.

3.1.3.3. Aktuelle overvejelser i Italien

Den generelle hastighedsgrænse på motorveje i Italien er 130 km i timen. Den 12. februar 2002 trådte nye regler i kraft, hvorefter der er mulighed for at forhøje hastighedsgrænsen på visse dele af motorvejsnettet til 150 km i timen. Ændringen omfatter de dele af motorvejsnettet, hvor der er tre vognbaner i hver køreretning (ud over nødspor), og hvor vejenes konstruktion, trafiktæthed, de vejrlige forhold (tåge mv.), samt oplysninger om ulykkestal for de seneste fem år tillader det. Det er endvidere en forudsætning for at forhøje hastigheden til 150 km i timen, at der opstilles passende skiltning på strækningen. Hastigheden på disse strækninger må f.eks. ikke overstige 110 km i timen i tilfælde af pludselige ændringer i de vejrlige forhold (sne, tåge mv.).

Det vides endnu ikke, hvor stor en del af det italienske motorvejsnet, der vil blive omfattet af hastighedsforhøjelsen, da implementeringen fortsat er i gang.

3.1.3.4. Aktuelle overvejelser i EU

EU-Kommissionen har i efteråret 2001 udgivet en hvidbog: »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« (dok. KOM(2001)370), som bl.a. indeholder et handlingsprogram med forslag til forbedring af færdselssikkerheden.

EU's overordnede mål er at få reduceret antallet af dræbte på de europæiske veje til det halve inden 2010. Det er - som det også fremgår af hvidbogen - de nationale og lokale myndigheder, som har det primære ansvar for at iværksætte de fornødne foranstaltninger for at nå dette mål, men EU vil bidrage til indsatsen gennem udveksling af god praksis, harmonisering af sanktioner og fremme af ny teknologi til højnelse af trafikikkerheden. Frem til 2005 er det Kommissionens hensigt at lægge øget vægt på udveksling af god praksis, men den forbeholder sig ret til at tage lovgivningsinitiativer, hvis antallet af trafikulykker ikke falder, specielt fordi ulykkesstatistikkerne i de lande, der ansøger om medlemskab af EU, i forvejen er meget høje.

I handlingsprogrammet udpeges en række initiativer til forbedring af færdselssikkerheden på de trans-europæiske vejforbindelser. For så vidt angår international kommerciel transport drejer det sig bl.a. om en harmonisering af reglerne om kontrol og sanktioner, navnlig vedrørende overskridelse af hastighedsgrænser og promillegrænser, og udarbejdelse af en fortegnelse over særligt farlige strækninger (»sorte pletter«) med henblik på at sikre den fornødne skiltning de pågældende steder. Endvidere foreslås en fortsættelse af indsatsen mod spirituskørsel og forsøg på at finde løsninger på problemet omkring indtagelse af narkotika eller medicin, som har indvirkning på evnen til at køre bil på betryggende måde. Der henvises i den forbindelse til, at Kommissionen den 17. januar 2001 vedtog en henstilling om spiritus- og promillekørsel, der opfordrer medlemsstaterne til at fastsætte en generel grænse på 0,5 promille for førere af personbiler, og 0,2 promille for erhvervschauffører, motorcyklister og personer, der lige har fået kørekort.

EU blev med vedtagelsen af Maastricht-traktaten tillagt udtrykkelig kompetence til at vedtage foranstaltninger på transportområdet, herunder foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden. Hjemmelen findes nu i artikel 71 i Traktaten om Den Europæiske Union.

Herudover bemærkes, at European Transport Safety, som er EU's rådgiver på trafikikkerhedsområdet, tidligere har peget på en harmonisering af hastighedsgrænserne på motorveje til 120 km i timen som et led i den målsætning om halvering af antallet af dødsulykker i år 2010, som fremgår af EU-kommissionens oplæg til handlingsplan for trafikikkerheden 2002-2010.

3.1.4. Justitsministeriets overvejelser

3.1.4.1. Overvejelser vedrørende motorvejs hastigheden

Regeringens overordnede målsætning er at forhøje hastighedsbegrænsningen på hovedparten af motorvejsnettet til 130 km i timen for personbiler og motorcykler.

For at en sådan hastighedsforhøjelse kan ske på en måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt optimal, er det af vejtekniske og trafikale årsager nødvendigt, at forhøjelsen i første omgang gennemføres på de motorvejsstrækninger, som er bedst egnede hertil, og udbredes gradvist til det øvrige motorvejsnet over en periode. Der henvises til punkt 3.1.4.2. nedenfor vedrørende de vejtekniske og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, der er forbundet med indførelse af højere hastigheder for personbiler og motorcykler på motorvejene.

Justitsministeriet foreslår derfor i første omgang, at færdselslovens § 42, stk. 2, ændres, så den generelle hastighedsbegrænsning på motorvej for personbiler og motorcykler forhøjes fra de nuværende 110 km i timen til 120 km i timen.

Herudover ændres lovens § 42, stk. 4, så der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere op til 130 km i timen på de motorvejsstrækninger, der skønnes bedst egnede hertil. Dette vil ske ved opsætning af færdselstavler (såkaldt opskiltning), og forventes først og fremmest at omfatte de senest anlagte vejstrækninger på motorvejsnettet.

Endelig fastholdes den eksisterende mulighed i færdselslovens § 42, stk. 5, for lokalt at fastsætte hastighedsgrænser på 110 km i timen eller derunder, hvor vejtekniske og trafikale forhold tilsiger dette. Dette vil ligeledes ske ved opsætning af færdselstavler (såkaldt nedskiltning), og forventes først og fremmest at omfatte motorvejsstrækningerne omkring de store byer.

Fastsættelsen af de lokale, skilte hastighedsgrænser vil ske i samarbejde mellem Vejdirektoratet og de lokale politimyndigheder. Som anført i bemærkningerne til forslaget vedrørende ændring af færdselslovens § 42, stk. 4, (lovforslagets § 1, nr. 8), agter Justitsministeriet umiddelbart efter lovforslagets vedtagelse at ændre ministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsnin-

ger. Ændringen vil navnlig have til formål at fastsætte nærmere retningslinier for afgørelser om lokale forhøjelser af hastighedsgrænsen på motorvej.

Færdselslovens § 42, stk. 4, bestemmer, at opskiltning kan ske, »såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod«. Færdselslovens § 42, stk. 5, bestemmer, at nedskiltning kan ske for vejstrækninger, »hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle« (samt i tættere bebygget område for et nærmere afgrænset område).

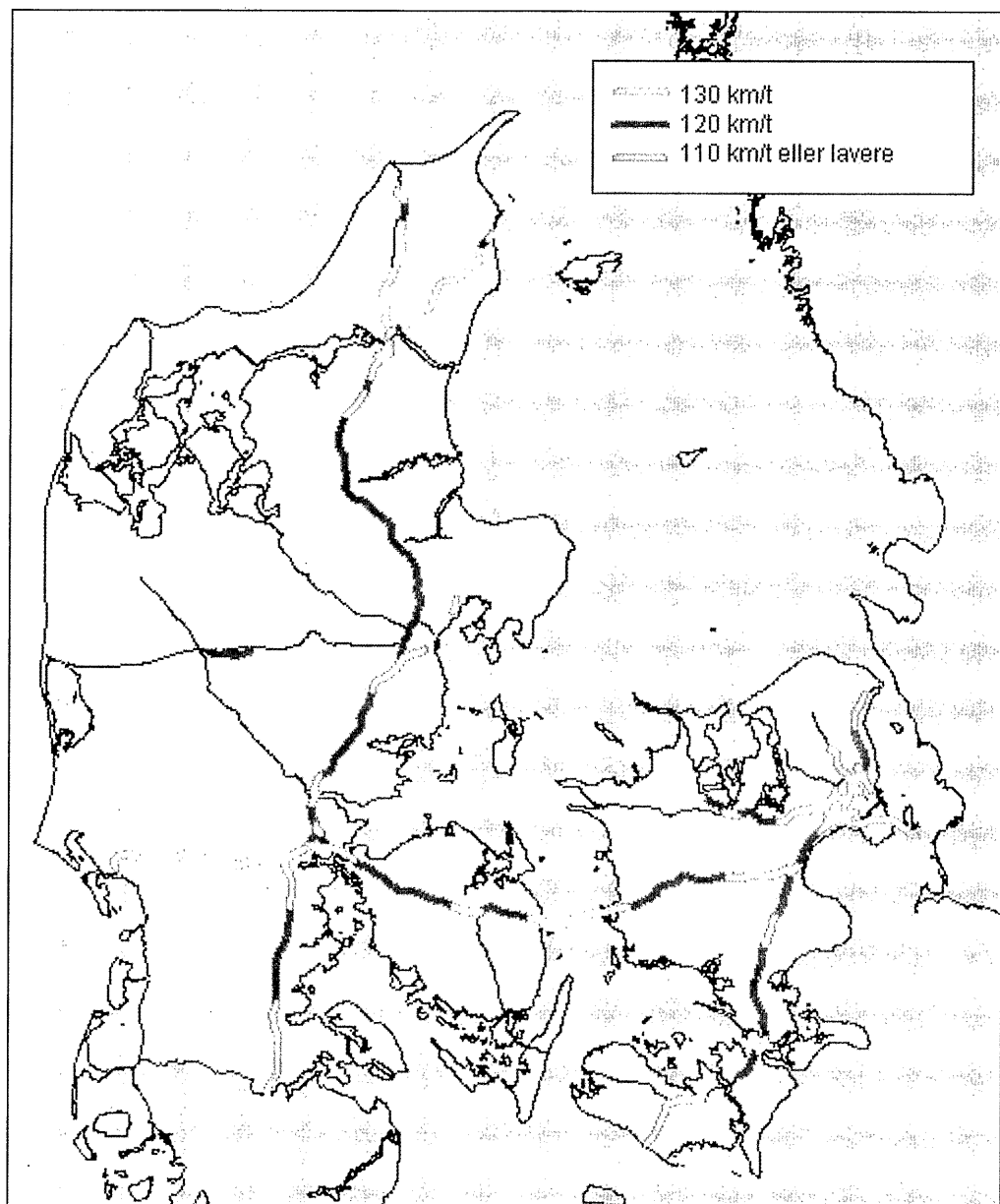
Den præcise afgrænsning af, hvilke motorvejsstrækninger, der vil blive underlagt lokale hastighedsbegrænsninger i form af enten opskiltning (130 km i timen) eller nedskiltning (110 km i timen eller derunder), lader sig ikke foretage på forhånd - når lige bortses fra de strækninger, hvor hastigheden for personbiler og motorcykler allerede i dag er nedskiltet til under den nuværende, generelle hastighedsgrænse på 110 km i timen. Disse restriktioner vil naturligvis blive opretholdt.

Når det ikke er muligt på forhånd præcist at angive de motorvejsstrækninger, hvor der skal ske opskiltning eller nedskiltning, skyldes det, at grundlaget for de konkrete afgørelser først kan foreligge, når Vejdirektoratet har haft mulighed for at foretage en nøje gennemgang (såkaldt inventering) af hele motorvejsnettet med henblik på nærmere at vurdere de enkelte strækningers tekniske dimensioner mv. og behovet for eventuel tilpasning heraf, jf. punkt 3.1.4.2. nedenfor og lovforslagets bilag 2.

Denne inventering, som bl.a. omfatter en besigtigelse af hele motorvejsnettet på grundlag af planer og registermateriale, forventes at kunne gennemføres i løbet af ca. 6 måneder. Lovforslagets ikrafttrædelsesdato (1. september 2003 for så vidt angår hastighedsdelen) er bl.a. fastsat under hensyntagen hertil.

Baseret på et foreløbigt skøn forventes det, at 130 km i timen i første omgang vil kunne gennemføres på ca. 15 pct. af motorvejsnettet (de nyeste strækninger), 120 km i timen på ca. 50 pct. af motorvejsnettet (strækninger i åbent land) og 110 km i timen eller derunder på ca. 35 pct. af motorvejsnettet (strækninger omkring de store byer). Den skønnede fordeling er illustreret i nedenstående figur 1.

Figur 1. Skønnede hastighedsgrænser for motorvejsstrækninger inkl. strækninger, der åbnes i 2002.



Som det fremgår af figuren, kan hastighedsgrænser på 130 km i timen først forventes indført på motorvejsstrækningerne Kolding-Esbjerg, Ålborg-Frederikshavn og Ålborg-Hjørring. Det skal imidlertid understreges, at figurens angivelser er baseret på et foreløbigt skøn, og at de endelige afgørelser som nævnt afventer den kommende inventering af det samlede

motorvejsnet. Den endelige fordeling vil med andre ord kunne afvige fra angivelserne i figur 1.

Som allerede nævnt er det regeringens klare målsætning, at en hastighedsbegrænsning på 130 km i timen for personbiler og motorcykler på sigt skal omfatte en langt højere del af motorvejsnettet end de tre strækninger, som er angivet ovenfor. De vejtekniske ændringer mv., som er en forudsætning for, at dette

kan ske på en måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt optimal, skal derfor tilvejebringes i takt med den løbende modernisering og udbygning af den øvrige del af motorvejsnettet. Denne gradvise udvidelse af antallet af motorvejsstrækninger med en hastighedsbegrænsning på 130 km i timen skal således føre til, at den generelle hastighedsbegrænsning på motorvej for personbiler og motorcykler på sigt kan forhøjes til 130 km i timen.

3.1.4.2. Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser

Vejdirektoratets vurdering af lovforslagets færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser er medtaget som bilag 2.

Tabel 8

Stigning i antal dræbte/år	2 – 3
Stigning i antal tilskadekomne/år	8 – 17
Stigning i antal personskadeulykker/år	6 – 12

Kilde: *Vejdirektoratet.*

Vejdirektoratet påpeger dog, at beregningen af stigningen i antallet af tilskadekomne og dræbte er forbundet med usikkerhed, bl.a. vedrørende hastighedsudviklingen og de vejtekniske forudsætninger i de udenlandske undersøgelser, der ligger til grund. Den trafikikkerhedsmæssige vurdering er således generel, og det kan derfor ikke vurderes, om de foreslåede vejtekniske tiltag betyder, at ændringerne i trafikikkerhedsniveauet bliver mindre.

Det må endvidere formodes, at den bebudede øgede politikontrol mv., jf. punkt 3.2.-3.5. nedenfor, vil inddebære, at de angivne uheldskonsekvenser vil være maksimumtal, mens de faktiske uheldskonsekvenser vil være lavere.

Herudover anfører Vejdirektoratet, at det danske motorvejsnet er dimensioneret til en hastighed på 120 km i timen. Visse vejtekniske elementer, som f.eks. til- og frakørselsræmper, er ikke tilpasset den forventede hastighedsstigning, ligesom andre elementer, som f.eks. midterrabatter uden autoværn og strækninger uden nødspor, allerede med den nuværende hastighed udgør et sikkerhedsmæssigt problem.

Efter Vejdirektoratets vurdering skal følgende indsatser gennemføres, inden lovforslaget træder i kraft:

- gennemgang af motorvejsnettet (inventering) til fastlæggelse af skiltede strækninger samt behovet for vejtekniske foranstaltninger på kort og lang sigt,

Som det fremgår af bilaget, har Vejdirektoratet vurderet, at en forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse til 120 km i timen vil medføre en stigning i gennemsnitshastigheden for personbiler på 3 km i timen i forhold til det nuværende niveau på 118 km i timen, mens en forhøjelse til 130 km i timen vil medføre en stigning på ca. 6 km i timen i forhold til det nuværende niveau.

En forhøjelse af gennemsnitshastigheden på motorvejene vil alt andet lige føre til flere og mere alvorlige ulykker. Vejdirektoratet vurderer på den baggrund, at lovforslaget vil have følgende konsekvenser med hensyn til ulykker og tilskadekomne:

- gennemgang og justering af rabatkanter på strækninger, hvor der indføres 130 km i timen,
- opsætning af skilte, hvor der en indføres en grænse på 130 km i timen eller på 110 km i timen eller derunder,
- mindre indsatser som umiddelbart resultat af inventeringen; afstribning, flytning af skilte, autoværn og flytning/afskærmning af faste genstande

Inventeringen skal endvidere afdække behovet for at gennemføre yderligere sikkerhedsforanstaltninger samt vurdere de sikkerhedsmæssige tiltag ved en hastighedsgrænse på 130 km i timen, herunder med hensyn til foranstaltninger, der er nødvendige ved dimensionering af nye motorvejsprojekter.

Der henvises til punkt 6 nedenfor vedrørende lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser samt til lovforslagets § 2, stk. 3, vedrørende den foreslåede ikrafttrædelsesdato, som af hensyn til gennemførelsen af bl.a. ovennævnte foranstaltninger er fastsat til 1. september 2003.

3.1.4.3. Miljømæssige konsekvenser

Vejdirektoratets vurdering af lovforslagets miljømæssige konsekvenser er medtaget som bilag 3.

Som det fremgår af bilaget, har Vejdirektoratet vurderet, at lovforslaget vil have følgende konsekvenser for så vidt angår støj:

Tabel 9

Interval	Antal boliger	Tilgang	afgang	ændring	bemærkning
< 55	1300	-	-	-	Skønmæssigt ansat
55-60	900	65	45	+20	Skønnet
60-65	330	45	15	+30	Skønnet
65-70	90	15	5	+10	Skønnet
> 70	10	5	0	+5	Skønnet

Kilde: Vejdirektoratet.

Forøgelsen af antallet af boliger, der vil blive belastet med mere end 55 dB, skal ses i forhold til, at der på landsplan er omkring 500.000 boliger, der er støjbelastet med mere end 55 dB, og omkring 150.000 bo-

liger, der er støjbelastet med mere end 65 dB i døgn-gennemsnit.

Vejdirektoratets vurdering af lovforslagets konsekvenser med hensyn til emissioner fremgår af følgende tabel:

Tabel 10

Emissionskomponenter	Procentvis forøgelse i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner
NOx	0,4
HC	0,1
CO	1,0
SO2	0,4
Partikler	0,2
CO2	0,4

Kilde: Vejdirektoratet.

Det bemærkes, at opgørelsen på grund af en række skønmæssige forudsætninger er forbundet med nogen usikkerhed.

3.2. Intensiveret politimæssig kontrol på navnlig farlige motorvejsstrækninger

Politiets kontrol og overvågning af hastighed på motorveje foretages overvejende ved anvendelse af civil- og patruljekøretøjer. I forbindelse med hastighedsmålingerne anvendes måleudstyr, der er monteret i køretøjerne.

Anvendelse af stationært måleudstyr, som f.eks. laser og radar, findes ikke i alle tilfælde at være velegnet på motorveje set ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, idet det ofte vil være forbundet med en uforholdsmæssigt stor risiko for øvrige trafikanter og politipersonale, når køretøjer, der kører med hastigheder væsentligt over den tilladte hastighedsgrænse på motorveje, skal bringes til standsning.

Politiet anvender heller ikke automatiske hastighedsmålinger på motorvejsnettet når bortses fra hastighedsmålinger i forbindelse med vejarbejder. Dette skyldes, at det teknisk set er vanskeligt på samme tid at dække to eller flere vognbaner med det automatiske hastighedsmåleudstyr. Anvendelse af det automatiske

hastighedsmåleudstyr vil – som tilfældet er med andet stationært måleudstyr – herudover ofte kunne være problematisk ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt både for trafikanterne og for det politipersonale, som betjener udstyret.

Hastighedsovervågning ved anvendelse af køretøjer findes mere hensigtsmæssig og mindre risikofyldt, da det i den forbindelse er muligt at følge med lovovertræderne og bringe det pågældende køretøj til standsning så sikkerhedsmæssigt forsvarligt som muligt under hensyntagen til lovovertræderen, øvrige trafikanter og politipersonalet.

Rigspolitiets færdselspoliti, som foretager den langt overvejende del af de hastighedsmålinger og -kontroller, der foretages på motorvejsnettet, har gennem en årrække rejst over 9.000 sigtelser årligt for overtrædelse af den generelle hastighedsgrænse på motorveje på 110 km i timen.

Igennem de seneste år har Rigspolitiets færdselspoliti imidlertid i høj grad prioriteret den målrettede hastighedskontrol i byer og på landeveje, hvor langt de fleste færdselsulykker med alvorlig personskafe forekommer. Denne prioritering skal ses i sammenhæng med de kampagner, som bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed har gennemført i samarbejde med de lo-

F. t. l. vedr. færdselsloven

kale trafikikkerhedsudvalg i amter og kommuner, hvor færdselspolitiets målrettede kampagner har udgjort en væsentlig del.

Forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje medfører behov for, at der målrettet sættes ind for at sikre, at de forhøjede hastighedsgrænser rent faktisk overholdes. Dette gælder for den generelle såvel som for de lokale hastighedsbegrænsninger.

Det er således af væsentlig betydning for gennemsnitshastigheden, og dermed for ulykkesstatistikken på motorvejene, at trafikanter, der i dag overtræder hastighedsgrænserne, ikke opfatter lovændringen som en invitation til at fortsætte hermed, bare med højere hastigheder.

Politiet skal derfor intensivere kontrollen med grove trafikforseelser på motorvejsnettet, herunder navnlig de særligt farlige motorvejsstrækninger, således at de trafikanter, der fremover overtræder hastighedsgrænserne, vil udsætte sig for en større risiko for at blive opdaget.

En intensivret politimæssig kontrol på motorvejene skal sammen med den foreslåede, væsentlige skærpelse af sanktionerne for hastighedsovertrædelser, jf. punkt 3.3. og 3.4. nedenfor, medvirke til at sikre, at gennemsnitshastighederne ikke stiger markant som følge af den ændrede hastighedsgrænse på visse motorvejsstrækninger.

Rigspolitichefen vil på den baggrund ændre prioriteringen af den målrettede færdselskontrol, således at den politimæssige indsats mod grove hastighedsovertrædelser på motorvejene øges, herunder ikke mindst på de vejstrækninger, hvor hastighederne lokalt forhøjes. For at styrke og effektivisere hastighedskontrollen på motorveje foreslås det, at denne fremover varetages gennem en samlet politimæssig planlægning af indsatsen for hele motorvejsnettet.

Det forudsættes, at politiet – som hidtil – selvstændigt tilrettelægger, hvordan den intensiverede kontrol på motorvejsnettet skal udføres, herunder om den øgede indsats mod grove trafikforseelser skal ske ved lejlighedsvis målrettede kontroller på særlige strækninger. Det almindelige princip, hvorefter politiets kontrolindsats tilrettelægges ud fra en overordnet vurdering af den færdselsikkerhedsmæssige situation på de enkelte vejstrækninger, vil fortsat gælde.

3.3. Skærpelse af bødeniveauet ved hastighedsovertrædelser

3.3.1. Gældende regler

Efter færdselslovens § 118, stk. 1, straffes overtrædelser af de generelle, lokale og køretøjsbestemte

stighedsgrænser (§§ 42 og 43) med bøde. Ved fastsættelsen af bødernes størrelse skal der efter § 118, stk. 3, tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde.

§ 118, stk. 3, blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 283 af 29. april 1992, der – ud over at hæve den generelle hastighedsgrænse på motorvej fra 100 til 110 km i timen – omlagde bødeberegningen i sager om hastighedsovertrædelser, således at der tages udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen, og således at bøden beregnes efter en progressiv stigende skala. Baggrunden er ifølge lovens forarbejder, at bøder for hastighedsforseelser generelt bør afspejle den risikoforøgelse, som hastighedsoverskridelsen medfører. Endvidere anføres det om den skærpede bødetakst for hastighedsovertrædelser på motorvej med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover, at miljø- og energimæssige hensyn tilsiger, at der sættes særligt ind mod hastighedsovertrædelser ved meget høje hastigheder, ligesom det – på grund af hastighedsforhøjelsen fra 100 til 110 km i timen – var nødvendigt med en skærpelse for at undgå, at bødetaksterne for hastighedsovertrædelser på motorveje blev svækket i forhold til tidligere.

Lovforslaget var udformet således, at der i forslagens bemærkninger var fastsat vejledende bødetakster for overtrædelse af de generelle, lokale og køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger.

Ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 blev § 118, stk. 3, 3. pkt., ændret, idet den skærpede bøde for hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med tunge køretøjer (lastbiler og busser) blev udvidet til også at omfatte lette køretøjer med tilkoblet påhængsvogn, herunder campingvogn. Efter lovændringen skal hastighedsovertrædelser med køretøjer, for hvilke der er fastsat en køretøjsbestemt hastighed, altid takseres med en skærpet bøde (der svarer til de skærpede bødetakster, som gælder for kørsel på motorvej med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og derover). Reglerne om førerretsfrakendelse for hastighedsovertrædelser med tunge køretøjer mv. er ligeledes skærpede i forhold til de almindelige regler, jf. herved § 126, stk. 1, nr. 3, og nedenfor i punkt 3.4.1.

Ved lov nr. 292 af 18. maj 1998 blev § 118, stk. 3, 3. punkt, igen ændret, så også kørsel med motorcykel med påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab blev omfattet af de skærpede bøder. Ved lov nr. 187 af 30. marts 1999 blev der endvidere indført hjemmel til indførelse af en skærpet bøde for

overtrædelse af reglerne om hastighedsbegrænsere og for kørsel med overlæs (indført ved henholdsvis bekendtgørelse nr. 267 af 6. maj 1999 og bekendtgørelse nr. 268 af 6. maj 1999).

Senest er der ved lov nr. 475 af 31. maj 2000 indført en nyordning og forenkling af bødefastsættelsen på færdselslovens område, der medfører, at bøderne for blandt andet hastighedsovertrædelser skal være delvise med 500, og at bøder for flere samtidige overtræ-

delser af færdselslovgivningen som altovervejende hovedregel sammenlægges uden reduktion (absolut kumulation).

Ved Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 af 15. august 2000 om sanktionspåstande i færdselssager har Rigsadvokaten udsendt nedenstående vejledende takster for overtrædelse af færdselslovens hastighedsbestemmelser (her tilføjet hastighedsberegninger):

Tabel 11

Overskridelse i procent	Alle veje med hastighedsgrænse på under 100 km/t <i>(hastighed udregnet efter hastighedsgrænse på 80 km/t)</i>	Motorveje med hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover <i>(hastighed udregnet efter hastighedsgrænse på 110 km/t)</i>	Lastbiler, busser, personbiler med påhængsvogn mv. (alle veje) <i>(hastighed udregnet efter køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 70 km/t)</i>
Under 20 %	500 kr. <i>(op til 96 km/t)</i>	500 kr. <i>(op til 132 km/t)</i>	1.000 kr. <i>(op til 84 km/t)</i>
Fra 20 men under 30	1.000 kr. <i>(op til 104 km/t)</i>	1.000 kr. <i>(op til 143 km/t)</i>	1.000 kr. <i>(op til 91 km/t)</i>
Fra 30 men under 40	1.000 kr. <i>(op til 112 km/t)</i>	1.500 kr. <i>(op til 155 km/t)</i>	1.500 kr. <i>(op til 98 km/t)</i>
Fra 40 men under 50	1.500 kr. <i>(op til 120 km/t)</i>	2.000 kr. <i>(op til 166 km/t)</i>	2.000 kr. <i>(op til 105 km/t)</i>
Fra 50 men under 60	1.500 kr. <i>(op til 128 km/t)</i>	2.500 kr. <i>(op til 177 km/t)</i>	2.500 kr. <i>(op til 112 km/t)</i>
Fra 60 men under 70	2.000 kr. <i>(op til 136 km/t)</i>	3.000 kr. <i>(op til 188 km/t)</i>	3.000 kr. <i>(op til 119 km/t)</i>
Fra 70 men under 80	2.500 kr. <i>(op til 144 km/t)</i>	4.000 kr. <i>(op til 199 km/t)</i>	4.000 kr. <i>(op til 126 km/t)</i>
Fra 80 men under 90	3.000 kr. <i>(op til 152 km/t)</i>	4.500 kr. <i>(op til 209 km/t)</i>	4.500 kr. <i>(op til 133 km/t)</i>
Fra 90 men under 100	4.000 kr. <i>(op til 160 km/t)</i>	6.000 kr. <i>(op til 220 km/t)</i>	6.000 kr. <i>(op til 140 km/t)</i>
100 % eller mere	4.500 kr. <i>(fra 160 km/t)</i>	7.000 kr. <i>(fra 220 km/t)</i>	7.000 kr. <i>(fra 140 km/t)</i>

Kilde: Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande i færdselssager

Ifølge oplysninger fra Rigspolitiets færdselspoliti, der foretager langt den overvejende del af hastighedsmålingerne på motorvejsnettet, blev der i perioden 1996-2001 rejst følgende antal sigtelser for overtrædelse af den generelle hastighedsgrænse på motorveje på 110 km i timen:

Tabel 12

2001	9.983
2000	9.709
1999	9.058
1998	9.554
1997	8.889
1996	9.774

Kilde: Rigspolitiet

Som det fremgår, har antallet af sigtelser i perioden været nogenlunde konstant på 9-10.000 om året.

3.3.2. Justitsministeriets overvejelser

3.3.2.1. Indførelse af et særligt »højhastighedstillæg« ved bødeudmålingen

Som nærmere beskrevet under punkt 3.1.4. indebærer lovforslaget, at hastighedsgrænserne på motorvej øges til 120 eller 130 km i timen på en række strækninger med det formål, at der på længere sigt kan indføres en hastighedsgrænse på 130 km i timen på hovedparten af det danske motorvejsnet. Samtidig intensiveres kontrollen med grove trafikforseelser på motorveje, jf. punkt 3.2., og bøderne for overtrædelse af hastighedsgrænserne på motorvej sættes op. Begge

dele sker med det formål at bidrage til, at bilisterne overholder de nye hastighedsgrænser på motorvejene.

Justitsministeriet har overvejet, om en skærpelse af bødeniveauet kunne ske gennem en almindelig opskrivning af de bødetakster, som Rigsadvokaten med udgangspunkt i færdselslovens § 118, stk. 3, har fastsat for hastighedsovertrædelser på motorvej med en hastighedsbegrænsning på 100 km i timen og derover, jf. tabel 11 i afsnit 3.3.1. ovenfor. Da det eksisterende bødeniveau for en given hastighed som minimum skal fastholdes, selv om overtrædelser procentuelt bliver mindre, ville dette imidlertid kræve en så væsentlig opskrivning af satsene på motorvej, at balancen i forhold til de bødetakster, som gælder for kørsel på andre veje, ville blive afgørende forrykket. Dette ville igen kunne medvirke til at undergrave det almindelige princip i færdselslovens § 118, stk. 3, hvorefter bødefastsættelsen skal ske ud fra den generelle risikoforøgelse, som hastighedsovertrædelser medfører. En risikoforøgelse, der alt andet lige normalt vil være størst på andre veje end motorveje.

En mulighed kunne være at operere med forskellige takster på motorvej, alt efter om hastighedsbegrænsningen er fastsat til 110, 120 eller 130 km i timen. Dette ville imidlertid kunne føre til uhensigtsmæssige forskelle mellem bøderne for hastighedsovertrædelser på motorveje med forskellige hastighedsbegrænsninger. Hertil kommer, at det ikke længere ville være muligt at operere med én almindelig og én skærpet bødetakst, hvor sidstnævnte tillige anvendes på overtrædelse af de køretøjsbestemte hastigheder for tunge køretøjer mv. i færdselslovens § 43. Endelig ville et sådant system med mange forskellige bødetakster ikke bidrage til overskueligheden af systemet.

For at undgå dette og for at bevare det eksisterende, indbyrdes forhold mellem de forskellige bødetakster, foreslår Justitsministeriet i stedet, at bødeniveauet for kørsel med meget høje hastigheder skærpes generelt, det vil sige uanset om kørslen har fundet sted i bymæssig bebyggelse, på landevej, motortrafikvej eller motorvej, og uanset om hastighedsgrænsen er generel, lokal eller køretøjsbestemt.

Det foreslås, at der indføres et nyt stk. 4 i færdselslovens § 118, hvorefter det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43, jf. stk. 3, tillige skal indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover. Herved skabes det lovmæssige grundlag for indførelse af et særligt »højhastighedstillæg«, som ved kørsel med hastigheder på 140 km i timen og derover skal lægges oven i den bøde, som beregnes efter de eksisterende

takster for overtrædelse af generelle, lokale eller køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Højhastighedstillægget vil indgå i Rigsadvokatens meddelelse om sanktionspåstande i færdselsager. Dette medfører, at anklagemyndighedens strafpåstande skal udformes i overensstemmelse med de takster, der er anført nedenfor.

Taksterne vil ikke være bindende for domstolene. Der er imidlertid fast praksis for, at bøder i hastighedsager udmåles i overensstemmelse med de takster, der fremgår af meddelelsen om sanktionspåstande i færdselsager. Baggrunden herfor er bl.a., at der er tale om et meget betydeligt antal helt ensartede sager, hvor personlige forhold normalt ikke tillægges betydning ved strafudmålingen.

3.3.2.2. Formålet med »højhastighedstillægget«

Højhastighedstillægget finder anvendelse ved hastigheder på 140 km i timen og derover og indebærer, at den takstmæssige bøde, jf. tabel 11 i punkt 3.3.1. ovenfor, forhøjes. Ved hastigheder fra 140 til 149 km i timen forhøjes bøden med 500 kr., ved hastigheder fra 150 til 159 km i timen med 1.000 kr., ved hastigheder fra 160 til 169 km i timen med 1.500 kr. osv., jf. nedenstående tabel.

Tabel 13

Hastighed	Tillæg
140-149	500
150-159	1000
160-169	1500
170-179	2000
180-189	2500
190-199	3000
200-209	3500
210-219	4000
220-229	4500
230-239 osv.	5000 osv.

Indførelsen af et højhastighedstillæg i tilknytning til de eksisterende bødetakster har den fordel, at det vel fungerende system med en progressivt stigende bødetakst i forhold til den procentuelle hastighedsovertrædelse, som blev indført ved lovændringen i 1992, bibeholdes. Det er således ikke nødvendigt at omlægge bødesystemet. Forslaget vil heller ikke få indflydelse på den nyordning og forenkling af bødefastsættelsen, som blev indført ved lov nr. 475 af 31. maj 2000.

Et væsentligt formål med højhastighedstillægget er, at det ikke bliver »billigere« at køre f.eks. 140 km i timen på en motorvej med en hastighedsgrænse på 130

km i timen, end på en motorvej, hvor hastighedsgrænsen i dag er på 110 km i timen, selv om hastighedsoverskridelsen procentuelt er væsentligt mindre. Her ved sendes et tydeligt signal om, at hastighedsgrænserne skal overholdes.

Efter forslaget skal højhastighedstillægget tillige finde anvendelse på hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje og på motorveje med en lavere hastighedsbegrænsning. Dette er en konsekvens af ønsket om at bevare den eksisterende balance i systemet, så det fortsat straffes hårdere at køre f.eks. 180 km i timen på en landevej end på en motorvej.

Det vil altså fortsat være »dyrere« at køre for stærkt på de mindre sikre veje i forhold til de mere sikre. F.eks. vil kørsel med en hastighed på 150 km i timen efter forslaget blive anset med en bøde på 4.000 kr. ved kørsel på landevej med 80 km's begrænsning, 2.500 kr. ved kørsel på motorvej med 110 km's begrænsning, 2.000 kr. ved kørsel på motorvej med 120 km's begrænsning og 1.500 kr. ved kørsel på motorvej med 130 km's begrænsning.

Til sammenligning straffes kørsel med en hastighed på 150 km i timen på landevej med 80 km's begrænsning i dag med en bøde på 3.000 kr. og på motorvej med 110 km's begrænsning med en bøde på 1.500 kr. I forhold til i dag indebærer højhastighedstillægget altså en væsentlig skærpelse af bødeniveauet for kørsel med hastigheder på 140 km i timen og derover. I det anførte eksempel - hvor der køres 150 km i timen - udgør skærpelsen 33 pct. på landeveje og 66 pct. på motorveje, hvor 110 km's begrænsningen opretholdes. Hvor hastighedsgrænsen på motorvejen måtte

være hævet til 130 km i timen, vil bøden svare til den bøde, der gives i dag på motorveje med 110 km's hastighedsbegrænsning, selv om overtrædelserne procentuelt vil være væsentligt mindre.

Da højhastighedstillægget i sig selv er progressivt uden øvre grænse, indebærer forslaget herudover, at der ikke længere er en øvre grænse for den bøde, der kan fastsættes ved hastighedsovertrædelser. Efter det nuværende bødesystem ophører progressiviteten ved overtrædelser på 100 pct. og derover. Det er således i dag uden betydning for bødestørrelsen, om der ved hastighedsovertrædelser på landevej er kørt med f.eks. 160 eller 200 km i timen. Da der i begge tilfælde er tale om hastighedsovertrædelser på 100 pct. eller mere, er bøden som udgangspunkt den samme - 4.500 kr. Tilsvarende er det i dag uden betydning, om der ved en hastighedsovertrædelse på motorvej er kørt med en hastighed på 220 km i timen eller - i ekstreme tilfælde - med f.eks. 250 km i timen, da der i begge tilfælde er tale om hastighedsovertrædelser på mere end 100 pct. af den tilladte hastighed, hvorefter bøden vil blive fastsat til 7.000 kr. Der bortses her fra en eventuel anvendelse af andre lovbestemmelser vedrørende groft uforsvarlig kørsel med konkret fareforvoldelse til følge.

3.3.2.3. Beregningen af »højhastighedstillægget«

I nedenstående tabel er der for hastigheder fra 90 - 230 km i timen angivet bødestørrelsen ved kørsel med bestemte, udvalgte hastigheder efter regler svarende til de gældende samt efter reglerne i lovforslaget (højhastighedstillægget) for forskellige vejtyper.

Tabel 14: Bødestørrelse

Ha- stig- hed*	Nuvæ- rende skala, Landevej	Landevej med »høj- hastig- hedstil- læg«	Nuvæ- rende skala, Motor- vej	Motorvej med »høj- hastig- hedstil- læg«	Nuværen- de skala, Motorvej	Motorvej med »høj- hastig- hedstil- læg«	Nuvæ- rende skala, Motor- vej	Motorvej med »høj- hastig- hedstil- læg«	Nuværen- de skala, Lastbiler mv.	Nuværen- de skala med »høj- hastig- hedstil- læg« Lastbiler mv.
	Beregnet efter be- græns- ning på 80 km/t	Beregnet efter be- græns- ning på 80 km/t	Beregnet efter be- græns- ning på 110 km/t	Beregnet efter be- græns- ning på 110 km/t	Beregnet efter be- grænsning på 120 km/t	Beregnet efter be- grænsning på 120 km/t	Beregnet efter be- græns- ning på 130 km/t	Beregnet efter be- græns- ning på 130 km/t	Beregnet efter be- grænsning på 70 km/t	Beregnet efter be- grænsning på 70 km/t
90	500	500	-	-	-	-	-	-	1000	1000
100	1000	1000	-	-	-	-	-	-	2000	2000
110	1000	1000	-	-	-	-	-	-	2500	2500
120	1500	1500	500	500	-	-	-	-	4000	4000
130	2000	2000	500	500	500	500	-	-	4500	4500
140	2500	3000	1000	1500	500	1000	500	1000	7000	7500
150	3000	4000	1500	2500	1000	2000	500	1500	7000	8000
160	4500	6000	2000	3500	1500	3000	1000	2500	7000	8500
170	4500	6500	2500	4500	2000	4000	1500	3500	7000	9000
180	4500	7000	3000	5500	2500	5000	1500	4000	7000	9500
190	4500	7500	4000	7000	2500	5500	2000	5000	7000	10000
200	4500	8000	4500	8000	3000	6500	2500	6000	7000	10500
210	4500	8500	6000	10000	4000	8000	3000	7000	7000	11000
220	4500	9000	7000	11500	4500	9000	3000	7500	7000	11500
230	4500	9500	7000	12000	6000	11000	4000	9000	7000	12000

* Tabellen viser regneeksempler med hensyn til bødestørrelsen ved kørsel med bestemte, udvalgte hastigheder. Da bødeberegningen ved hastighedsovertrædelser tager udgangspunkt i den procentuelle overskridelse, kan det ikke umiddelbart udledes af denne tabel, hvad bødestørrelsen vil være for de mellemliggende hastigheder.

Som anført ovenfor under punkt 3.3.2.1. er bødetaksterne – ligesom de nuværende bødetakster – ikke bindende for domstolene og vil kunne justeres i takt med pris- og lønudviklingen. Selv om taksterne i almindelighed følges af domstolene, vil domstolene således ikke være afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag.

Indførelsen af højhastighedstillægget er uden betydning for den praksis, der i dag anvendes i forbindelse med nedsættelse af bøder til personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 2.

3.4. Skærpelse af reglerne for frakendelse af førerretten ved overtrædelse af hastighedsbegrænsninger på motorveje

3.4.1. Gældende regler

Det følger af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, at retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer (motor-

drævne køretøjer, hvortil der kræves kørekort) skal frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis han har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 eller 43 a eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdsels-tavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct. Frakendelsen sker betinget, jf. § 126, stk. 2, medmindre der foreligger en eller flere af de i stk. 2, nr. 1-5, nærmere angivne omstændigheder.

Bestemmelsen, hvorefter førerretsfrakendelse skal ske ved overskridelse af de fastsatte hastighedsgrænser med mere end 70 pct., blev indført ved lov nr. 468 af 10. juni 1997. Tidligere ville betinget førerretsfrakendelse efter retspraksis som udgangspunkt først finde sted ved overskridelse af den højest tilladte hastighed med 100 pct.

Ved lov nr. 187 af 30. marts 1999 blev bestemmelsen i § 126, stk. 1, nr. 2, præciseret, således at bestemmelsen også kom til at omfatte overskridelse af lavere hastighedsgrænser fastsat ved færdselstavler, f.eks. midlertidige hastighedsgrænser, som fastsættes i for-

bindelse med vejarbejde. Der blev samtidig indført skærpede frakendelsesregler for tunge køretøjer i § 126, stk. 1, nr. 3, således at betinget frakendelse for disse køretøjer sker ved overskridelser med mere end 70 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen og ved overskridelser med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen

§ 126, stk. 1, nr. 2, fik sin nuværende ordlyd ved lov nr. 292 af 28. april 2000, hvor der blev tilføjet en henvisning til hastighedsbestemmelserne for knallerter i § 43 a.

Den gældende bestemmelse i § 126, stk. 1, nr. 2, indebærer, at der skal ske betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsovertrædelser på motorveje med personbil eller motorcykel, hvis den højest tilladte hastighed er overskredet med mere end 70 pct. Efter

stk. 4 træder et kørselsforbud i stedet for den betingede frakendelse, såfremt forseelsen er begået inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerretten. Der henvises herom til punkt 4.1. nedenfor.

På motorveje med en tilladt hastighed på 110 km i timen vil der således som udgangspunkt i dag skulle ske betinget frakendelse af førerretten, når hastigheden ved kørsel med personbil eller motorcykel overstiger 187 km i timen.

Det er ikke muligt at opgøre det samlede antal af betingede førerretsfrakendelser som følge af hastigheds-overtrædelser på lige netop motorveje. Derimod registreres det samlede antal betingede frakendelser for hastighedsovertrædelser efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2. Ifølge Politiets Årsberetning for 2000 kan antallet opgøres således:

Tabel 15

	Betingede frakendelser
2000	2.487
1999	2.472
1998	3.370
1997	779

Kilde: Politiets Årsberetning 2000

Det lave antal frakendelser i 1997 skal ses i lyset af, at lovændringen, som indførte betinget frakendelse ved overskridelser på mere end 70 pct. af den højst tilladte hastighed, trådte i kraft den 1. juli 1997.

3.4.2. Justitsministeriets overvejelser

Med dette lovforslag forhøjes færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorvej for personbiler og motorcykler fra 110 til 120 km i timen. Samtidig åbnes der mulighed for, at der under visse betingelser kan fastsættes en højere hastighedsgrænse på maksimalt 130 km i timen, jf. punkt 3.1.4. ovenfor.

Baseret på et foreløbigt skøn forventes det som nævnt, at 130 km i timen i første omgang vil kunne gennemføres på ca. 15 pct. af motorvejsnettet (de nyeste strækninger), 120 km i timen på ca. 50 pct. af motorvejsnettet (strækninger i åbent land) og 110 km i timen eller derunder på ca. 35 pct. af motorvejsnettet (strækninger omkring de store byer).

Hvis der fastsættes en hastighedsgrænse på 130 km i timen, vil en uændret videreførelse af den gældende 70-procentsgrænse for betinget førerretsfrakendelse medføre, at frakendelse først vil ske, når hastigheden med bil eller motorcykel overstiger 221 km i timen mod tidligere 187 km i timen. Ligeledes vil der ved en hastighedsgrænse på 120 km i timen først ske fraken-

delse ved 204 km i timen. Dette er efter Justitsministeriets opfattelse en uacceptabel konsekvens af forslaget.

Justitsministeriet finder det væsentligt, at der sendes et klart signal til trafikanterne om, at forhøjelsen af hastighedsgrænsen på ingen måde er udtryk for et ønske om mildere sanktioner over for de trafikanter, der overtræder hastighedsgrænserne. Det er tværtimod af væsentlig betydning for udviklingen i gennemsnitshastigheden på motorvejene, at trafikanterne oplever, at de nye, øgede hastighedsgrænser skal respekteres.

Risikoen for betinget frakendelse af førerretten har efter Justitsministeriets opfattelse en væsentlig præventiv effekt over for grove hastighedsovertrædelser. Det er derfor i overensstemmelse med forslaget øvrige færdselssikkerhedsmæssige initiativer, at grænsen for frakendelse af førerretten skærpes.

Det foreslås således, at der fastsættes en supplerende øvre grænse for betinget frakendelse af førerretten på 180 km i timen. Forslaget er begrundet i et ønske om, at der skal ske betinget frakendelse ved en fast, øvre grænse, som skal gælde, uanset at den procentvise overskridelse på motorveje, hvor hastighedsgrænsen er fastsat til 110, 120 eller 130 km i timen, vil være mindre end 70 pct. Grænsen på 180 km i timen svarer

til en overskridelse på ca. 64 pct. ved 110 km's begrænsning, en overskridelse på 50 pct. ved 120 km's begrænsning og en overskridelse på ca. 38 pct. ved 130 km's begrænsning.

Ved hastighedsovertrædelser, hvor hastigheden har udgjort mindre end 180 km i timen, vil hastighedsoverskridelsen for personbiler og motorcykler fortsat skulle udgøre mere end 70 pct. af den højst tilladte hastighed, før der skal ske betinget frakendelse af førerretten.

Lovforslaget har endvidere ikke til hensigt at ændre den øvrige praksis for anvendelsen af § 126, stk. 1, herunder stk. 1, nr. 1 og 6, hvorefter der kan ske frakendelse, såfremt føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, eller hvis frakendelsen findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

Lovforslaget berører heller ikke bestemmelsen i § 126, stk. 1, nr. 3, om førerretsfrakendelse ved overtrædelse af køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

3.5. Obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej

3.5.1. Gældende regler

Efter færdselslovens § 18, stk. 2, 1. pkt., skal kørende før igangsætning fra kanten af vejen, ved vognbaneskift eller anden ændring af køretøjets placering til siden sikre sig, at manøveren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre. Det følger endvidere af færdselslovens § 32, stk. 2, at kørende skal give tegn ved bl.a. vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt.

Der er således ikke efter de gældende bestemmelser nogen generel pligt til at give tegn ved vognbaneskift, hverken på motorvej eller på andre veje.

3.5.2. Justitsministeriets overvejelser

Med dette lovforslag foreslås det at øge den generelle hastighedsgrænse på motorvej for personbiler og motorcykler til 120 km i timen. Som nærmere beskrevet i punkt 3.1.4. ovenfor må dette alt andet lige forventes at medføre en vis forøgelse af gennemsnitshastigheden på motorvej for disse køretøjer. Dette vil igen kunne medvirke til at forøge spredningen af hastighederne på motorvejene, idet de lavere, køretøjs-

bestemte hastighedsgrænser for de tunge motorkøretøjer, der er omfattet af færdselslovens § 43, stk. 1-3 (busser, lastbiler, mv.), forbliver uændret. Førere af hurtigtkørende personbiler og motorcykler i overhalingsbanen vil derfor skulle skærpe opmærksomheden over for forankørende lastbiler mv., som trækker ud til overhaling. Ligeledes vil førere af lastbiler mv. skulle være ekstra opmærksomme på afstanden til bagvedkørende personbiler og motorcykler, når lastbilen trækker ud i overhalingsbanen.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorvej bør gøres obligatorisk.

En sådan regel vil efter Justitsministeriets opfattelse kunne medvirke til at øge færdselssikkerheden på motorvejene, hvor såkaldte »bagendekollisioner« udgør en væsentlig del af ulykkesstatistikken. I forbindelse med vognbaneskift og lignende, hvor et langsomtkørende køretøj trækker ud i overhalingsbanen, er det af afgørende betydning, at den bagvedkørende i god tid kan forberede sig på vognbaneskiftet. Jo lettere det er for den enkelte trafikant at forudse, hvilke manøvrer den forankørende agter at foretage, jo lettere glider trafikken. Obligatorisk tegngivning kan efter Justitsministeriets opfattelse medvirke hertil.

Dertil kommer, at den trafikant, der agter at skifte vognbane, i forbindelse med tegngivning bliver yderligere mindet om nødvendigheden af forinden at sikre sig, at skiftet kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre trafikanter.

Det har tidligere givet anledning til diskussion, i hvilket omfang tegngivning ved vognbaneskift kan føre til misforståelser i trafikken. Navnlige har det været anført, at tegngivning ved vognbaneskift i visse tilfælde kan misforstås som tegngivning til svingning. Justitsministeriet er enig i, at risikoen for sådanne misforståelser taler imod gennemførelse af en generel regel om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift mv. Den foreslåede regel vedrører derfor kun tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorvej, hvor risikoen for misforståelser er meget begrænset. På andre veje end motorveje forbliver reglerne om tegngivning uændrede, og det vil derfor fortsat være sådan, at kørende på disse veje kun skal give tegn ved vognbaneskift mv., når det konkret skønnes påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel.

Det har endvidere været diskuteret, om en regel om obligatorisk tegngivning ville medføre mindre agtpågenhed over for trafikanter, som på trods af reglen undlader at give tegn ved vognbaneskift mv. Sådanne argumenter om svækkelse af agtpågenhed over for lovovertrædere kan imidlertid anvendes på stort set al

færdselsretlig regulering, herunder f.eks. også i relation til de overhalingsforbud for lastbiler, der blev indført i 2001 i forbindelse med forsøgsordningen om højere hastighedsgrænser på motorveje for lastbiler mv. Det er imidlertid ikke indtrykket, at disse overhalingsforbud har svækket de øvrige trafikanters agtpågivenhed.

Det skal også bemærkes, at regler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift findes i flere andre europæiske lande, og at mange danske trafikanter derfor er vænnet til sådanne regler fra feriekørsel og lignende i udlandet.

Indførelse af en regel om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorvej vil på den baggrund næppe kræve megen yderligere tilvænnelse hos trafikanterne på de danske motorveje. Som en del af den kampagne, som Rådet for Større Færdselssikkerhed agter at gennemføre forud for lovens ikrafttræden, jf. ovenfor under punkt 1, vil der imidlertid også blive informeret om indførelsen af obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift mv. på motorvej.

Efter Justitsministeriets opfattelse bør der tillige indføres regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej, som det kendes fra bl.a. Tyskland.

I Danmark fremgår de gældende regler på området af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 700 af 21. august 1995 om brug af advarselstrekanter og havariblink. Bekendtgørelsen, som er udstedt i medfør af bl.a. færdselslovens § 31, stk. 2 og § 33, stk. 7, bestemmer i § 2, stk. 1, at havariblink *kan* benyttes i forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på bl.a. motorveje.

Der er således ikke efter de gældende bestemmelser nogen generel pligt til at benytte havariblink ved uventet kødannelse eller lignende på motorveje.

Ved indførelsen af en regel om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse på motorvej mv. er der tale om fastsættelse af en strafsanktioneret pligt, og Justitsministeriet finder det derfor mest rigtigt at indføre en udtrykkelig bemyndigelsesbestemmelse herom i loven. Bemyndigelsesbestemmelsen udformes således, at der også åbnes mulighed for at indføre regler om obligatorisk anvendelse af havariblink i andre situationer, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn tilsiger det.

Da regler om anvendelse af havariblink har en nær sammenhæng med regler om brug af advarselstrekanter, som er reguleret i Trafikministeriets ovennævnte bekendtgørelse, finder Justitsministeriet det mest hensigtsmæssigt at give bemyndigelsen til trafikministeren, således at reglerne, herunder de nye regler om ob-

ligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej, kan fastsættes i samme bekendtgørelse. Det forudsættes, at bekendtgørelsen udstedes efter forudgående forhandling med justitsministeren. Tilsvarende gælder ved eventuelle senere ændringer af bekendtgørelsen i det omfang, der er tale om adfældsregulerende regler.

Trafikministeriet vil samtidig med lovforslagets ikrafttræden ændre bekendtgørelsens regler, så anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej fremover gøres obligatorisk. Overtrædelse af bekendtgørelsens regler vil kunne straffes med bøde, jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Det bemærkes, at reglerne om obligatorisk tegngivning mv. forudsættes at træde i kraft før de ændrede hastighedsgrænser, så trafikanterne får mulighed for på forhånd at vænne sig hertil.

4. Prøvetid for kørekort til førstegangserhververe

4.1. Gældende regler

Ved lov nr. 498 af 7. juni 2001 om ændring af færdselsloven blev der bl.a. indført regler om kørselsforbud for personer, der kører uforsvarligt inden for de første to år efter, at vedkommende første gang har erhvervet førerret. Denne del af loven trådte i kraft den 1. marts 2002, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 1084 af 18. december 2001.

Loven har til formål at mindske antallet af trafikulykker, særligt blandt nye, unge bilister, da analyser viser, at denne gruppe er stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne.

Loven indebærer, at personer, der overtræder færdselsloven inden for de første to år efter, at de første gang har erhvervet førerret, kan pålægges et kørselsforbud, hvis der er tale om visse grovere overtrædelser, som efter færdselslovens regler i øvrigt ville medføre en betinget frakendelse af førerretten.

De overtrædelser, der kan medføre kørselsforbud, er de samme overtrædelser, som ellers udløser en betinget frakendelse i medfør af § 125, stk. 2, 2. pkt., og § 126, stk. 1, nr. 1-3, 5 og 6. Kørselsforbud pålægges således efter de gældende regler, hvis

- føreren gør sig skyldig i spirituskørsel, hvor der foreligger særlig formildende omstændigheder (§ 125, stk. 2, 2. pkt.),
- føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden volder skade på person eller ting eller fremkalder fare herfor (§ 126, stk. 1, nr. 1),

- føreren overskrider de tilladte hastighedsgrænser med mere end 70 pct. (§ 126, stk. 1, nr. 2),
- føreren af tunge køretøjer overskrider de tilladte hastighedsgrænser med mere end 70 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen eller med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen (§ 126, stk. 1, nr. 3),
- føreren gør sig skyldig i promillekørsel med en alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille (§ 126, stk. 1, nr. 5), eller
- frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj (§ 126, stk. 1, nr. 6).

Kørselsforbudet indebærer, at den pågældende bliver stillet, som om den oprindelige køreprøve ikke var bestået. Kørselsforbudet medfører altså, at den pågældende stilles som om, vedkommende aldrig har erhvervet førerret. Når førerretten er inddraget ved et kørselsforbud, skal kørekortet derfor afleveres til politiet.

Hvis der køres i den periode, hvor den pågældende er pålagt et kørselsforbud, vil vedkommende kunne dømmes efter reglerne om kørsel uden at have erhvervet kørekort, jf. § 117, stk. 5, jf. § 56, stk. 1. Ifølge forarbejderne forudsættes det, at bødernes størrelse svarer til det hidtil gældende bødeniveau for overtrædelse af denne bestemmelse. Bøden er således i førstegangstilfælde normalt 5.000 kr., stigende til 10.000 kr. ved fjerdegangsovertrædelser og til frihedsstraf i femtegangstilfælde. Kørselsforbudet adskiller sig altså fra en ubetinget frakendelse af førerretten, hvor kørsel i frakendelsesperioden straffes efter de særlige regler herom, jf. § 117, stk. 6. Hvis føreren har erhvervet førerret til flere kategorier af køretøjer, omfatter kørselsforbudet samtlige kategorier.

Kørselsforbudet er en skærpelse i forhold til den betingede frakendelse, der ellers ville være sanktionen i medfør af § 125, stk. 2, 2. pkt., og § 126, stk. 1, nr. 1-3, 5 og 6. En betinget frakendelse indebærer, at føreren inden for en frist på normalt 3 måneder skal aflægge en kontrollerende køreprøve. Førerretten inddrages imidlertid kun, hvis køreprøven ikke består, men føreren er ikke afskåret fra at køre i perioden frem til køreprøven.

Et kørselsforbud indebærer derimod, at den pågældende afskæres fra at køre, indtil en kontrollerende køreprøve er bestået. Endvidere er gengivelse af førerretten efter kørselsforbud betinget af, at der gennemføres fornyet, særlig køreundervisning forud for køreprøven. Først når undervisningen er gennemført,

og den kontrollerende køreprøve er bestået, ophører kørselsforbudet.

I de tilfælde, hvor kørselsforbudet er pålagt på grund af spirituskørsel, hvor der foreligger særlig formildende omstændigheder, jf. § 125, stk. 2, 2. pkt., eller promillekørsel med en alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille, jf. § 126, stk. 1, nr. 5, skal føreren i stedet for den fornyede, særlige køreundervisning gennemføre et kursus særligt rettet mod alkohol og trafik (A/T-kursus). Kurset svarer til det kursus, der skal gennemføres i forbindelse med generhvervelse af førerretten efter en ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spiritus- eller promillekørsel, jf. § 60, stk. 2. Den pågældende fører skal ligeledes bestå en kontrollerende køreprøve.

Personer, der inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af kørekort begår en anden forseelse end spiritus- og promillekørsel, som medfører ubetinget frakendelse af førerretten, skal forinden generhvervelse af førerretten gennemgå den samme særlige køreundervisning som personer, der pålægges kørselsforbud, samt bestå en kontrollerende køreprøve, jf. § 60 a, stk. 3.

4.2. Justitsministeriets overvejelser

Som nævnt under punkt 4.1. er unge bilister stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne. Det er bl.a. bekræftet i notat 9, 2001, »Risiko i trafikken 1997-1999«, som er udarbejdet af Danmarks Transport-Forskning. Der er derfor grundlag for at rette en særlig færdselssikkerhedsmæssig indsats mod denne gruppe.

Fastlæggelsen af prøvetidsperioden for kørekort til førstegangserhververe beror på en afvejning af forskellige hensyn, herunder hensynet til den pågældende førstegangserhverver og hensynet til færdselssikkerheden generelt. Efter en samlet vurdering af ordningen og med henblik på at forøge dens færdselssikkerhedsmæssige virkning foreslås prøvetiden for kørekort til førstegangserhververe forlænget fra to til tre år.

En forlængelse af prøvetidsperioden fra to til tre år indebærer, at en førstegangserhverver vil være mindst 21 år, når prøvetiden udløber. Dette vil efter Justitsministeriets vurdering medvirke til at give ordningen større effekt og gennemslagskraft.

Der foreslås ikke ændringer i ordningen i øvrigt, herunder heller ikke med hensyn til størrelsen af de bøder, der som nævnt ovenfor under punkt 4.1. fastsættes ved kørsel, mens kørselsforbudet gælder.

Dog foreslås en mindre ændring i § 124 a med henblik på at sikre, at der kan opkræves gebyr for en første kontrollerende køreprøve, som aflægges i medfør

af § 60 a, i lighed med de gebyrer, der opkræves for kontrollerende køreprøver, som aflægges efter en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

5. Andre tiltag med henblik på øget færdselssikkerhed

5.1. Yderligere målretning af den automatiske hastighedskontrol mod farlige vejstrækninger

Udpegning af målesteder for den automatiske hastighedskontrol foretages i dag af Vejdirektoratet i samarbejde med Rigspolitiet, kommunale og amtslige vejmyndigheder og repræsentanter fra de politikredse, der har automatisk hastighedskontrol.

De egnede målesteder udpeges efter kriterierne: ulykker, skoleveje, vejarbejde, gennemfartsveje, og veje, der opfattes som utrygge.

I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 2001 blev det besluttet, at ordningen med automatisk hastighedskontrol i løbet af perioden 2001 til 2003 skulle udbredes fra de hidtidige 6 forsøgskredse til hele landet. Den fremtidige indsats skulle koncentreres om særligt farlige eller følsomme vejstrækninger i byerne og på landevej, og indsatsen skulle udføres fra 8 regionskontorer (herefter distriktskontorer) landet over, som hver især dækker flere politikredse.

Automatisk hastighedskontrol er i 2001 fortsat i de 6 forsøgskredse: København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Odense og Svendborg. Sideløbende hermed er der blevet etableret distriktskontorer.

Der er i 2001 blevet pålagt 134.180 bøder til et beløb efter nedsættelser på i alt 103.721.001 kr. Den gennemsnitlige bødestørrelse udgør således 773 kr. Det forventede bødeprovenu for 2002 og 2003, hvor den automatiske hastighedsbegrænsning skal være udbredt til hele landet, udgør 240 mio. for 2002 og 334 mio. for 2003.

Arbejdet med udpegning af målesteder foretages løbende, og de sidste målesteder forventes udpeget i løbet af 2002. Vejdirektoratet vil løbende foretage evaluering af målingerne, og det er aftalt, at de udpegede målesteder ajourføres én gang årligt.

Herudover er det aftalt, at politiet efter behov og i forhold til de tilførte ressourcer kan udpege målesteder, f.eks. i tilfælde af akut behov ved mange ulykker inden for kort tid på en bestemt vejstrækning.

Rigspolitichefen har oplyst, at man i samarbejde med Vejdirektoratet og de øvrige vejmyndigheder er meget opmærksomme på, at målingerne skal foretages, hvor der ud fra en samlet trafikikkerhedsmæssig vurdering er størst behov herfor og ikke med det sigte at optimere bødeprovenuet.

Efter regeringens opfattelse er der imidlertid behov for en skærpet opmærksomhed på dette område. Man kan ikke bortse fra, at borgerne i visse tilfælde oplever tilrettelæggelsen af den automatiske hastighedskontrol således, at der i for høj grad sættes på at udføre kontrol på sikre omfartsveje, der ikke har nogen afgørende betydning for trafikikkerheden. Selv om en sådan opfattelse måtte være ubegrundet, er det helt afgørende for den folkelige opbakning bag ordningen, at den automatiske hastighedskontrol opleves som meget målrettet mod »sorte pletter« og farlige strækninger, hvor der er bred(ere) accept af kontrollen blandt befolkningen.

Justitsministeriet har derfor anmodet Rigspolitichefen om sammen med Vejdirektoratet og vejmyndighederne at sørge for, at den automatiske hastighedskontrol i endnu højere grad, end det er tilfældet i dag, målrettes mod »sorte pletter« og farlige strækninger, herunder strækninger, hvor børn og ældre ofte færdes, og hvor der er risiko for ulykker.

Justitsministeriet har endvidere anmodet Rigspolitichefen om at udbygge det allerede eksisterende samarbejde med amterne med hensyn til de såkaldte fartvisere, der med fordel kan anvendes i kombination med den automatiske hastighedskontrol. Der henvises til punkt 5.2. herom.

5.2. Øget brug af fartvisere på farlige steder

Mange kommuner og amter råder i dag over såkaldte fartvisere, som i et display viser køretøjets hastighed på det pågældende sted.

Fartvisere har i flere undersøgelser vist positive effekter på gennemsnitshastigheden på de enkeltstrækninger, hvor de er blevet anvendt. Effekten er størst i forhold til grove hastighedsovertrædelser og vil ifølge Vejdirektoratet kunne opnås på alle typer af veje, hvis fartviseren opstilles på steder, hvor trafikanterne oplever, at det er fornuftigt at sætte hastigheden ned. Det kan f.eks. være på de strækninger, der udpeges til automatisk hastighedskontrol. Disse strækninger vil være kendetegnet ved at være trafikfarlige strækninger (herunder »sorte pletter«), veje, hvor trafikanterne føler sig utrygge på grund af bilernes høje hastighed, større veje gennem mindre bysamfund eller strækninger med vejarbejde.

Fartvisere og automatisk hastighedskontrol er effektive virkemidler mod for høje hastigheder, som med fordel kan supplere hinanden. Fartvisere øger trafikantens opmærksomhed på den faktiske hastighed, mens automatisk hastighedskontrol håndhæver hastighedsgrænsen og har en præventiv effekt over for hastighedsovertrædelser.

Ved at anvende en kombination af fartvisere og automatisk hastighedskontrol vil de bilister, der kører for hurtigt, opfatte fartviseren som en venlig advarsel. Risikoen for en bøde vil øge bilisternes respekt for fartviseren, hvorved effekten øges og bevares på et højt niveau. Samtidig vil en advarsel før kontrol sandsynligvis øge bilisternes accept af den automatiske hastighedskontrol.

Det er regeringens opfattelse, at en generel forbedring af færdselssikkerheden bl.a. bør ske gennem øget brug af fartvisere på farlige steder.

Justitsministeriet har på den baggrund anmodet Rigspolitichefen om at indlede forhandlinger med Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen om mulighederne for en øget anvendelse af fartvisere i kommuner og amter. Justitsministeriet har endvidere anmodet Rigspolitichefen om at udvide det eksisterende samarbejde på området, således at fartvisere i videre omfang end i dag anvendes ved sorte pletter og farlige vejstrækninger i kombination med automatisk hastighedskontrol.

5.3. Større færdselssikkerhed på steder, hvor børn og ældre ofte færdes

I princippet bør alle veje være indrettet sådan, at samtlige trafikantgrupper kan færdes sikkert. Børn og ældre udgør, ligesom f.eks. handicappede, svage trafikantgrupper, der stiller særlige krav til indretning af trafikantlæg, for at de kan færdes sikkert. Forbedringer af færdselssikkerheden for disse grupper kommer imidlertid alle trafikantgrupper til gode.

I princippet benyttes alle typer af veje af børn og ældre, men specielt i byområder og andre steder, hvor børn og ældre ofte færdes til fods eller på cykel, kan der være grund til særlig opmærksomhed. Det kan dreje sig om veje ved skoler, fritidsinstitutioner, sportshaller samt ældre-, indkøbs- og servicecentre.

Vejreglerne indeholder bestemmelser om, hvordan veje og stier bør indrettes, så der tages særlige hensyn til svage trafikanter, handicappede, cyklister og fodgængere.

Virkemidlerne på dette område er især koncentreret om vejtekniske forbedringer af krydsningsmuligheder, generel forbedring af sikkerheden for fodgængere og cyklister, hastighedsplanlægning samt størst mulig enkelhed og overskuelighed i den samlede vejudformning. Mange af disse virkemidler er afprøvet i en lang række projekter.

Vejdirektoratets indsats på området har hidtil været koncentreret om vejledning om vejanlæggenes tilgængelighed samt om lokale projekter. Herudover har Vejdirektoratet bidraget med erfaringsopsamling og

formidling af viden til kommuner og amter i form af vejregler, håndbøger i færdselssikkerhed og hastighedsplanlægning mv.

I de løbende bestræbelser på at forbedre færdselssikkerheden er det væsentligt, at der gøres en særlig indsats på steder, hvor børn og ældre ofte færdes. Dette er hidtil sket bl.a. gennem de forsøgsprojekter, som Vejdirektoratet i en årrække har samarbejdet med kommunerne om, og gennem det oplysnings- og vejledningsarbejde, som løbende er foregået.

Justitsministeriet vil i samarbejde med Trafikministeriet og Rigspolitichefen løbende følge op på dette arbejde. Vejdirektoratet vil også fremover kunne vejlede kommunerne i arbejdet med at forbedre forholdene for børn og ældre i trafikken ud fra de foreliggende vejledninger mv.

Endvidere har Justitsministeriet som nævnt under punkt 5.1. anmodet Rigspolitichefen om sammen med Vejdirektoratet og de øvrige vejbestyrelser at sørge for yderligere målretning af den automatiske hastighedskontrol, herunder mod strækninger, hvor børn og ældre ofte færdes, og hvor der er risiko for ulykker.

5.4. Fjernelse af »sorte pletter« fra trafikens Danmarkskort

I år 2000 skete 60 pct. af det samlede antal ulykker med personskade på det vejnet, som primærkommunerne er ansvarlige for. Der findes således et stort potentiale for bekæmpelse af ulykker på det kommunale vejnet.

Der findes imidlertid ikke i dag en samlet status over kommunernes registrering af trafikulykker, og hvordan kommunerne i givet fald anvender disse registreringer.

Det skønnes, at 10-25 kommuner anvender ulykkesdatabasen i vejforvaltningssystemet VEJMAN. Hertil kommer andre former for registreringer, f.eks. »nåle på kort«, der har til formål at skabe overblik over politiregistrerede ulykker på eget vejnet. Det vurderes, at de fleste kommuner anvender en eller anden form for registrering, men kun meget få kommuner benytter de registrerede ulykkesoplysninger til egentligt systematisk sortpletarbejde med systematisk udpegnings-, effektvurderinger og prioritering. Det er Trafikministeriets vurdering, at én blandt flere væsentlige årsager til det forholdsvis beskedne sortpletarbejde skal søges i manglende mulighed for at udnytte datafællesskab vedrørende vej-, trafik- og ulykkesdata for kommunevejene. Andre årsager kan være manglende fortrolighed med arbejdsmetoder og rentabilitet på sortpletbekæmpelsen.

En styrket indsats mod sorte pletter i kommunerne kan baseres på de kendte metoder og virkemidler. Trafikministeriet vil derfor bede Vejdirektoratet om at vurdere og forbedre de kendte arbejdsmetoder og formidle enkle metoder til sortpletudpegning til brug for færdselssikkerhedsarbejdet især i de mindre kommuner.

Der bør på samme tid ske en kortlægning af den kommunale indsats mod sorte pletter på linje med den kortlægning, som Trafikministeriet i 2001 foretog i forhold til de kommuner, der har udarbejdet lokale handlingsplaner for trafiksikkerhed. Trafikministeriet vil derfor udarbejde en spørgeskemaundersøgelse, der skal kortlægge kommunernes færdselssikkerheds- og sortpletarbejde.

Arbejdet med at identificere og fjerne de »sorte pletter« fra trafikens Danmarkskort er efter regeringens opfattelse et helt centralt element i den langsigtede indsats til forbedring af færdselssikkerheden.

Kortlægningen af de sorte pletter på det kommunale vejnet skal sammen med de allerede foreliggende oplysninger vedrørende amtsveje og statsveje på sigt føre til udarbejdelsen af et landsdækkende kort over

»sorte pletter«, som kan danne grundlag for yderligere initiativer.

5.5. Spiritus- og promillekørsel

5.5.1. Sanktioner for spiritus- og promillekørsel

Reglerne om spiritus- og promillekørsel og sanktioner herfor fremgår af færdselslovens § 53 (promillegrænser mv.), § 117 (bøde og fængselsstraf), § 125 (førerretsfrakendelse/spirituskørsel) og § 126, stk. 1, nr. 5, jf. stk. 2 (betinget førerretsfrakendelse/promillekørsel).

Sanktionsfastsættelsen for spiritus- og promillekørsel sker i det store hele efter et fintmasket takstsystem både for så vidt angår straffens størrelse og førerretsfrakendelsens karakter og længde. Taksterne for både straf og førerretsfrakendelse tager udgangspunkt i alkoholpromillens størrelse, uforsvarlig kørsel mv., gentagelsesvirkning, indtægtsforhold (for så vidt angår bødestrafte) samt personlige oplysninger (når betinget dom med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholbehandling kommer på tale).

De gældende takster kan i grove træk skitseres som følger:

Tabel 16

1. gangstiltfælde uden skærpene omstændigheder:

Promille	Straf	Førerrettsfrakendelse
0,51-0,80	Bøde (4.000 kr.)	Ingen
0,81-1,20	Bøde (én måneds nettoløn, min. 1.000 kr.)	Betinget
1,21-1,50	Bøde (én måneds nettoløn, min. 1.000 kr.)	1 år
1,51-2,00	Bøde (én måneds nettoløn, min. 1.000 kr.)	2 år
2,01-2,50	14 dg. fængsel	2½ år
2,51-	20 dg. fængsel	2½ år

1. gangstiltfælde med skærpene omstændigheder:

Promille	Straf	Førerrettsfrakendelse
0,51-0,80	Bøde (5.000 kr.)	Betinget
0,81-1,20	Bøde (én måneds nettoløn, min. 1.000 kr.)	1 år
1,21-1,50	Bøde (én måneds nettoløn, min. 1.000 kr.)	2 år
1,51-2,00	14 dg. fængsel	2½ år
2,01-2,50	20 dg. fængsel	3 år
2,51-	30 dg. fængsel	3 år

2. gangstiltfælde:

Promille v. den 2. kørsel	Straf	Straf i tilfælde af skærpene omstændigheder	Førerrettsfrakendelse
0,51-0,80	Bøde (5.000 kr.)	Bøde (8.000 kr.)	Ingen/betinget
0,81-1,51	10 dg. fængsel*	14 dg. fængsel*	3 år, hvis der efter den 1. kørsel er sket betinget frakendelse. Ellers 5 år.
1,51-2,00	14 dg. fængsel*	20 dg. fængsel*	5 år
2,01-2,50	20 dg. fængsel*	30 dg. fængsel*	5 år
2,51-	30 dg. fængsel*	40 dg. fængsel*	5 år

* Er kørslen sket i frakendelsestiden, forhøjes straffen med fængsel i 10 dage.

3. gangstiltfælde:

Promille	Straf	Frakendelse	Frakendelse i tilfælde af særlig skærpene omstændigheder
0,51-0,80	10-14 dg. fængsel	Ingen	Betinget
0,80-	Minimum 30 dg. fængsel	10 år	For bestandig

Indtil den 1. juli 2000 var det den altovervejende hovedregel, at den frihedsstraf, som idømtes for spiritus- og promillekørsel, var ubetinget. Dette er ændret efter gennemførelsen af lov nr. 230 af 4. april 2000 om ændring af straffeloven (udvidet brug af samfundstjeneste og betingede domme med vilkår om alkoholistbehandling for spirituskørsel), der trådte i kraft 1. juli 2000. Loven indebærer, at spiritus- og promillekørsel, som tidligere blev afgjort med ubetinget frihedsstraf imellem 10 og 60 dage, i dag som udgangspunkt straffes med en betinget dom med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling samt en tillægsbøde.

5.5.2. Konfiskation i medfør af færdselslovens § 133 a

Ud over de ovenfor beskrevne sanktioner vedrørende bøde- og frihedsstraf samt førerrettsfrakendelse kan der ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven ske konfiskation af det motorkøretøj, som har været anvendt ved overtrædelser, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven, og såfremt konfiskationen ikke er urimelig, jf. færdselslovens § 133 a.

Færdselslovens § 133 a blev indført ved lov nr. 278 af 8. maj 1991 og trådte i kraft den 1. juli 1991. De tilfælde, som bestemmelsen tager sigte på, er principielt

allerede omfattet af straffelovens regler om konfiskation. Formålet med bestemmelsen var imidlertid at skabe mulighed for en ændring af retspraksis, således at domstolene ville anvende konfiskation i videre omfang, end det havde været tilfældet hidtil.

Bestemmelsen giver mulighed for konfiskation ved alle former for færdselslovovertrædelser, for så vidt der er tale om grove eller gentagne overtrædelser. Ifølge bemærkningerne til bestemmelsen har det dog navnlig været hensigten, at konfiskation skulle ske ved grove eller gentagne tilfælde af spirituskørsel, gentagne kørsler i frakendelsestiden samt gentagne kørsler uden at have erhvervet kørekort.

Det er alene genstandskonfiskation, det vil sige konfiskation af selve motorkøretøjet, der er omfattet af § 133 a.

I øvrigt gælder straffelovens almindelige regler om konfiskation, jf. § 133 a, stk. 2. Dette indebærer bl.a., at der i medfør af straffelovens § 75, stk. 3, i stedet for genstandskonfiskation principielt kan ske værdikonfiskation, det vil sige konfiskation af et beløb svarende til motorkøretøjets værdi. Det er dog forudsat i forarbejderne til færdselslovens § 133 a, at værdikonfiskation kun bør ske, hvor tiltalte efter overtrædelser, men inden domsforhandlingen, sælger køretøjet, og det må befrygtes, at pågældende vil anvende salgssummen til at anskaffe sig et andet køretøj.

Efter straffelovens § 76, stk. 2, kan konfiskation kun ske hos den, der er ansvarlig for lovovertrædelser og hos den, på hvis vegne han har handlet. Konfiskation af motorkøretøj i medfør af færdselslovens § 133 a, kan således ikke ske, hvis tiltalte ikke selv ejer køretøjet. Dog kan der i medfør af straffelovens § 77 a i helt særlige tilfælde ske konfiskation af et køretøj, der ejes af eksempelvis en samlever, når det på grund af ganske særlige omstændigheder må befrygtes, at køretøjet på ny vil blive brugt ved en strafbar handling.

Der foreligger ingen aktuel, officiel opgørelse over anvendelsen af færdselslovens § 133 a i retspraksis. Det er imidlertid usikkert, om konfiskation i dag bruges i særlig vidt omfang, hvilket muligvis kan skyldes tvivl om bestemmelsens anvendelsesområde.

5.5.3. Justitsministeriets overvejelser

Som anført under punkt 5.5.1. ovenfor er takstsystemet for sanktionsfastsættelsen i sager om spiritus- og promillekørsel meget nuanceret med mange forskellige strafpositioner, hvis anvendelse ud over selve alkoholpromillen tillige afhænger af en række øvrige omstændigheder. Systemet er derfor relativt tungt at anvende for politi, anklagemyndighed og domstole, uden at det af den grund nødvendigvis opleves som

mere retfærdigt af borgerne, der ofte vil finde det svært gennemskueligt.

På den baggrund nedsatte den daværende regering i sommeren 2000 et udvalg med deltagelse af repræsentanter for Trafikministeriets og Justitsministeriets departementer, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Rigsadvokaten, Politidirektøren i København, Politimesterforeningen, Politi- og Dommerfuldmægtigforeningerne, Advokatsamfundet og Rådet for Større Færdselssikkerhed. Udvalget, som har retspræsident Niels Waage, Roskilde, som formand, fik bl.a. til opgave at komme med forslag til forenkling af systemet.

Det fremgår af grundlaget for den ny regeringsdannelse, at den nuværende regering ønsker, at der som led i indsatsen for en generel forbedring af færdselssikkerheden, sættes betydeligt hårdere ind over for de bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand.

Justitsministeriet har derfor udvidet udvalgets kommissorium, sådan at udvalgets forslag ikke blot skal indebære en forenkling af gældende regler og praksis vedrørende spiritus- og promillekørsel samt kørsel i frakendelsestiden, men også indebære skærper i sanktionssystemet.

Da det som nævnt under punkt 5.5.2. må anses for usikkert, om de eksisterende konfiskationsbestemmelser udnyttes fuldt ud i praksis, har Justitsministeriet også bedt udvalget overveje mulighederne for at anvende andre typer af sanktioner og indsatsmuligheder som supplement til de nuværende sanktionstyper, herunder f.eks. at fratage føreren rådigheden over køretøjet ved grove eller gentagne overtrædelser – eventuelt for en tidsbegrænset periode.

Udvalget kan herudover foreslå ændringer af færdselslovens bestemmelser om spiritus- og promillekørsel i det omfang, det findes hensigtsmæssigt.

Endelig har Justitsministeriet anmodet om, at udvalget efter færdiggørelsen af dette arbejde tillige overvejer spørgsmålet om indførelse af lovbestemmelser, der muliggør anvendelse af måling af alkoholkoncentrationen i udåndingsluften som bevis i sager om spiritus- og promillekørsel.

Det ændrede kommissorium er medtaget som bilag 4 til lovforslaget.

6. Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser

6.1. Gennemgang af motorvejsnettet mv., »sorte pletter« og informationskampagne

Udgifterne til den foreslåede gennemgang af motorvejsnettet, opsætning af skilte samt mindre færdselssikkerhedsmæssige indsatser kan opgøres til 29

mio. kr., jf. bilag 2. Herudover skal der anvendes 4 mio. kr. til en kortlægning af indsatsen for fjernelse af »sorte pletter« på trafikens Danmarkskort. Af det samlede beløb på 33 mio. kr. afholdes 7 mio. kr. inden for Trafikministeriets ramme.

Endelig anvendes op til 3 mio. kr. til en kampagne om nye hastighedsgrænser mv., som finansieres inden for Justitsministeriets ramme.

6.2. Fremtidige motorvejsanlæg

6.2.1. Anlæg under udførelse

For besluttede motorvejsanlæg, som allerede er under udførelse, er det ikke muligt at nå at tilpasse anlægget til en højere hastighedsgrænse. Disse anlæg må derfor i denne henseende sidestilles med det eksisterende vejnet og vil således være omfattet af gennemgangen af det eksisterende motorvejsnet. Lovforslaget vil derfor ikke have umiddelbare økonomiske konsekvenser i forhold til disse anlæg.

Gruppen omfatter følgende anlæg:

- E39, Brønderslev-Hjørring
- E39, Bjergby-Hirtshals
- Rute 15, Herning-Bording
- Rute 15, Låsby-Århus
- E20, Køge Bugt Motorvejen, Vallensbæk Torvevej-Motoring 3

6.2.2. Anlæg under projektering

Derimod vil de besluttede motorvejsanlæg, som endnu kun er under projektering, blive tilpasset til 130 km i timen. Denne gruppe af motorvejsprojekter omfatter:

- Rute 15/18, Herning-Brande
- Rute 9, Odense-Svendborg
- Rute 21, Holbækmotorvejen, Holbæk-Tuse Nord

For rute 15/18, Herning-Brande, er der allerede taget højde for højere hastighedsgrænser, og strækningen dimensioneres til 130 km i timen de steder, hvor det kan lade sig gøre. Den ændrede dimensionering sker inden for anlægsbudgettet, der efter forhøjelsen på 140 mio. kr., som følge af beslutningen om at anlægge strækningen som motorvej i stedet for motortrafikvej, lyder på i alt 1.710 mio. kr. (2002-prisniveau).

For rute 9, Odense-Svendborg, og rute 21, Holbæk-Tuse Nord, forventes der at blive tale om merudgifter på ca. 50 mio. kr. Udgifterne forventes at skulle afholdes i 2005-2007.

6.2.3. Anlæg under planlægning

For anlæg under planlægning samt kommende, nye motorvejsanlæg gælder, at de vil blive dimensioneret til 130 km i timen, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Udgifterne herved vil blive indregnet i anlægsoverslagene for de enkelte anlæg, som vil fremgå af VVM-redegørelser og anlægslovsforslag.

6.3. Politiets edb-systemer

De foreslåede ændringer af prøvekørekortsordningen samt de tekniske ændringer, der skal foretages som følge af ændrede bødepositioner, vil medføre, at der skal foretages ændringer i politiets centrale edb-systemer. Det skønnes, at udgifterne hertil vil udgøre i størrelsesordenen 1,5 mio. kr., som vil blive afholdt inden for Justitsministeriets ramme.

6.4. Bødeprovenu

Det særlige »højhastighedstillæg«, som ved kørsel med hastigheder på 140 km i timen eller derover skal lægges oven i den bøde, der beregnes efter de eksisterende takster, forventes at føre til øgede bødeindtægter. Samtidig vil forhøjelsen af hastighedsgrænsen på motorvej imidlertid medføre et fald i bødeprovenuet for så vidt angår kørsel med hastigheder, der efter forslaget ikke længere er højere end det tilladte. Det er ikke muligt præcist at beregne de økonomiske konsekvenser af disse modsatrettede tendenser, men Rigspolitichefen skønner, at bødeprovenuet samlet set vil falde som følge af lovforslaget.

6.5. Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering

Der er ikke foretaget en egentlig samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af lovforslaget, men Danmarks TransportForskning har i forbindelse med høringen over et udkast til dette lovforslag udarbejdet en vurdering af de samfundsmæssige konsekvenser af en generel forøgelse af middelhastigheden på motorveje.

Danmarks TransportForskning har beregnet konsekvenserne af en generel stigning i den faktiske kørselshastighed på hele motorvejsnettet i det åbne land, hvilket vil sige ca. 82 pct. af det samlede motorvejsnet. I vurderingen indgår effekterne af tidsforbrug, brændstofforbrug, uheld og miljø i en cost-benefit analyse, hvor tankegangen er at værdisætte alle de væsentligste konsekvenser for derigennem at give en samfundsmæssig vurdering af, om de positive konsekvenser af en forøgelse af hastighedsgrænserne opvejer de negative.

Den nuværende middelhastighed på motorvejsnettet er 118 km i timen, og Danmarks TransportForsk-

ning har beregnet de samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis middelhastigheden for personbiler stiger til henholdsvis 120 km i timen, 125 km i timen og 130 km i timen.

Beregningerne fra Danmarks TransportForskning viser, at hvis middelhastigheden på de nævnte ca. 82 pct. af det samlede motorvejsnet stiger til 120 km i timen, vil der blive tale om et samfundsmæssigt tab på henholdsvis 7 mio. kr. årligt (nutidsværdi i alt 126 mio. kr.) eller 39 mio. kr. årligt (nutidsværdi 681 mio. kr.). De forskellige skøn skyldes anvendelsen af forskellige enhedspriser, som stammer fra henholdsvis Trafikøkonomiske enhedspriser 2000 (Vejdirektoratet 2002) og Det Økonomiske Råd.

Ved en middelhastighed på 125 km i timen skønnes et samfundsmæssigt tab på henholdsvis 39 mio. kr. årligt (nutidsværdi i alt 696 mio. kr.) eller 219 mio. kr. årligt (nutidsværdi 3.873 mio. kr.) afhængig af den valgte beregningsmodel, mens der ved en middelhastighed på 130 km i timen skønnes et samfundsmæssigt tab på henholdsvis 100 mio. kr. årligt (nutidsværdi i alt 1.761 mio. kr.) eller 440 mio. kr. årligt (nutidsværdi 7.779 mio. kr.) afhængig af den valgte beregningsmodel.

Mens Danmarks TransportForskning således har beregnet konsekvenserne af en generel stigning i kørselshastigheden på hele motorvejsnettet i det åbne land, indebærer lovforslaget, at en hastighedsgrænse på 130 km i timen vil kunne gennemføres på ca. 15 pct. af motorvejsnettet, 120 km i timen på ca. 50 pct. af motorvejsnettet (strækninger i det åbne land) og 110 km i timen eller derunder på ca. 35 pct. af motorvejsnettet. Uheldsfrekvensen er uensartet på forskellige strækninger af motorvejsnettet, og lovforslaget tilsigter at hæve hastighedsgrænsen måltrettet på de steder, hvor det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, herunder på motorvejsstrækninger hvor trafikmængden er forholdsvis lav.

Hertil kommer, at der i Danmarks TransportForskning vurdering ikke indgår de positive konsekvenser af de kompenserende foranstaltninger, som lovforslaget indeholder. F.eks. må forslaget om at frakende førerretten ved hastigheder over 180 km i timen forventes at ville have en præventiv effekt og dermed ned sætte hastigheden hos de meget hurtigt kørende biler, som udgør en stor sikkerhedsrisiko. Ligeledes må der forventes en præventiv effekt af den øgede politindsats på motorvejsstrækningerne.

Beregningerne fra Danmarks TransportForskning kan således ikke overføres direkte på lovforslaget.

Hertil kommer, at der ved beregninger af denne art kan anvendes forskellige beregningsmodeller og væg-

te. Som eksempel kan nævnes, at det fremgår af Danmarks TransportForskning analyse, at det ovennævnte beregnede samfundsøkonomiske tab ved en middelhastighed på 125 km i timen på 39 mio. kr. årligt (baseret på Vejdirektoratets Trafikøkonomiske enhedspriser 2000) bliver ændret til en samfundsøkonomisk gevinst på 120 mio. kr. årligt, såfremt vægten for værdien af tid fordobles.

Endvidere stammer den til grund liggende empiri for analyserne vedrørende ændring af hastighedsgrænserne i vidt omfang fra udlandet, idet Danmarks TransportForskning anfører, at de danske erfaringer med ændring af hastighedsgrænser er begrænsede.

Bl.a. som følge af disse forhold er Danmarks TransportForskning konsekvensvurdering behæftet med betydelig usikkerhed.

Danmarks TransportForskning analyse kan således efter Justitsministeriets opfattelse ikke umiddelbart anvendes som grundlag for en vurdering af lovforslagets samfundsøkonomiske konsekvenser.

6.6. *Visse betalingsbestemmelser*

Den foreslåede nye bestemmelse i færdselslovens § 92 d, stk. 3, tjener alene til at præcisere, at kommuner og amtskommuner kan opkræve den nævnte betaling. Bestemmelsen skønnes således ikke at ville have økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og amtskommuner.

Forslaget om i færdselslovens § 124 a, stk. 3, at skabe hjemmel til at opkræve et gebyr på 870 kr. for den kontrollerende køreprøve, som foretages i medfør af § 60 a om ophævelse af kørselsforbud, skønnes at ville medføre merindtægter for staten på ikke over 0,5 mio. kr. årligt, idet der forventes at blive tale om ca. 500 sager om året. I overensstemmelse med regeringens skatkestop vil provenuet blive anvendt til sænkning af skatter eller afgifter.

6.7. *Færdselssikkerheds- og miljømæssige konsekvenser*

For så vidt angår lovforslagets færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser henvises til ovenfor under punkt 3.1.4.2. samt til bilag 2.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser er beskrevet ovenfor under punkt 3.1.4.3. samt i bilag 3. Som det fremgår heraf, vurderes lovforslaget at medføre en vis forøgelse i antallet af boliger, der vil blive støjmæssigt belastet med mere end 55 dB i døgngennemsnit. Denne stigning, der skønnes at omfatte ca. 65 boliger, skal ses i forhold til, at der på landsplan er omkring 500.000 boliger, der er støjbelastet med mere end 55 dB, og omkring 150.000 boliger, der er støjbe-

F. t. l. vedr. færdselsloven

lastet med mere end 65 dB i døgngennemsnit. Lovforslaget skønnes endvidere at medføre en vis forøgelse af emissioner i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner.

6.8. Konsekvenser for erhvervslivet og EU-retlige aspekter

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

6.9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for staten	Merindtægter på ikke over 0,5 mio. kr. årligt som følge af gebyr for den kontrollerende køreprøve, som foretages i forbindelse med ophævelse af kørselsforbud. I overensstemmelse med regeringens skattestop vil provenuet blive anvendt til sænkning af skatter eller afgifter.	Samlet set ca. 36 mio. kr., hvoraf 7 mio. kr. afholdes inden for Trafikministeriets ramme, og op til 3 mio. kr. finansieres inden for Justitsministeriets ramme. Desuden ca. 1,5 mio. kr. til ændring af politiets edb-systemer, som finansieres inden for Justitsministeriets ramme. Herudover et fald i bødeprovenuet. Endvidere ca. 50 mio. kr. til ændret udformning af projekterede motorveje. Udgifterne forventes at skulle afholdes i 2005-2007.
Økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	En vis forøgelse af støjbelastede boliger og en vis forøgelse af emissioner.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen EU-retlige aspekter	

7. Hørte myndigheder mv.

Et udkast til lovforslaget har været sendt til høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Roskilde, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Politidirektøren i København, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Politiforbundet i Danmark, Advokatrådet, Det Danske Center for Menneskerettigheder, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks TransportForskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune,

FDM, DMC, Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist Forbund, Danske Sælgere, SID, Chaufførernes Fagforening, NOAH-trafik, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Sund & Bælt, Foreningen Liv og Trafik, Foreningen for Trafikofre, The Ecological Council, Borgernes Havarikommission, Odsherredsgruppen, Mobil uden bil, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Rådet for Bæredygtig Trafik.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

I lovforslagets bilag 1 er de foreslåede bestemmelser sammenholdt med de gældende regler.

Til § 1

Til nr. 1

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 32, stk. 2, skal kørende alene give tegn ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel.

Efter forslaget gøres det obligatorisk at give tegn ved ethvert vognbaneskift eller enhver anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på motorvej.

Ændringen gælder alene motorveje. Reglerne om tegngivning ved vognbaneskift mv. på andre veje end motorveje forbliver uændrede.

Forslaget berører ikke de kørendes generelle pligt til i medfør af færdselslovens § 18, stk. 2, 1. pkt., at sikre sig, at vognbaneskiftet eller anden ændring af køretøjets placering til siden kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre.

Overtrædelse af bestemmelsen kan straffes med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Det forudsættes, at bødeniveauet forbliver uændret.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. januar 2003.

Til nr. 2

Efter de gældende regler i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 700 af 21. august 1995 om brug af advarselstrekant og havariblink er der ikke nogen generel pligt til at benytte havariblink ved uventet kødanelse eller lignende på motorvej.

Forslaget indeholder en udtrykkelig bemyndigelse til at indføre regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødanelse eller anden umiddelbar fare på motorvej. Endvidere er der efter forslaget mulighed for at fastsætte regler om anvendelse af havariblink i andre situationer, herunder regler om indførelse af obligatorisk anvendelse af havariblink i andre situationer.

Efter forslaget gives bemyndigelsen til trafikministeren, således at regler om anvendelse af havariblink kan fastsættes i sammenhæng med regler om advarselstrekanter. Det forudsættes, at reglerne fastsættes efter forudgående høring af justitsministeren, idet der er tale om regler vedrørende færdselsadfærd, som efter den almindelige ordning efter ressortomlægningen henhører under Justitsministeriets område, jf. herved bemærkningerne til § 1, nr. 4-6, 9-12, 14-17, 21, 23 og 27.

Der vil blive fastsat regler om bødestraf for overtrædelse af reglerne om obligatorisk anvendelse af havariblink, jf. færdselslovens § 118, stk. 6, som efter forslaget bliver stk. 7.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. januar 2003.

Til nr. 3

De foreslåede ændringer er en konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 2.

Til nr. 4-6, 9-12, 16, 17, 21, 23 og 27

Ved kongelig resolution af 27. november 2001 er det bestemt, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færdselsadfærd overføres fra Trafikministeriet til Justitsministeriet.

Ressortomlægningen indebærer nærmere, at færdselsloven samt opgaver og regelfastsættelse om færdsel, færdselsadfærd, færdselssikkerhed og køre- og hviletid overføres fra Trafikministeriet til Justitsministeriet. Under Trafikministeriet henhører derimod fortsat opgaver og regelfastsættelse om tekniske krav, herunder om indretning, udstyr, vægt og dimension vedrørende køretøjer, syn heraf og selve synsopgaven samt udformningen og betydningen af færdselstavler og vejafmærkning.

Ressortomlægningen får betydning for udformningen af en række af de bemyndigelsesbestemmelser, der findes i færdselsloven.

Lovforslagets § 1, nr. 4-6, 9-12, 16, 17, 21, 23 og 27, indeholder en række ændringer, som alle er konsekvenser af ressortomlægningen uden dog at kunne siges at være en umiddelbar følge heraf. Navnlig indsættes der nye bestemmelser vedrørende pligt til forhandling mellem Justitsministeriet og Trafikministeriet forud for udstedelse af visse administrative forskrifter. Endvidere er der foretaget ændringer i visse bemyndigelsesbestemmelser med delt kompetence mellem Justitsministeriet og Trafikministeriet, jf. herved også bemærkningerne til § 1, nr. 14. Justitsministeriet har valgt at medtage bestemmelser af denne karakter i lovforslaget.

De sproglige ændringer af lovteksten, som er en umiddelbar følge af ressortomlægningen medtages derimod ikke i lovforslaget, da de indholdsmæssigt er gennemført ved ovennævnte kongelige resolution. De nødvendige konsekvensrettelser i lovteksten vil blive medtaget i førstkommande lovbekendtgørelse af færdselsloven, således at »trafikministeren« (og deraf afledte ord) erstattes af »justitsministeren« (og deraf afledte ord) i følgende af lovens bestemmelser:

§ 3, stk. 2, § 4, stk. 2, § 5, stk. 5, § 7, stk. 1, 2 og 3, § 14, stk. 4, § 29, stk. 4, § 33 a, stk. 2, § 37, stk. 2, 3 og 5, § 44, stk. 4, 1. pkt., § 46, stk. 2, § 49, stk. 5, § 56, stk. 5, § 57, § 59, § 59 a, stk. 1, § 60, stk. 4, § 60 a, stk. 6, § 61, § 63, stk. 4 og 5, § 64, stk. 5, § 66, stk. 3 og 4, § 68 a, § 72, § 73, stk. 1, § 73 a, stk. 1 og

2, § 73 b, stk. 1, § 75, stk. 3, § 79, § 80, stk. 5, § 81, stk. 5, § 82, stk. 5, § 84, stk. 3, § 86 a, § 88 a, stk. 2, § 89, stk. 2 og 3, § 92 c, stk. 1, 2 og 3, § 92 d, stk. 1 og 2, § 93, § 105, stk. 1, 3 og 4, § 107, stk. 1, § 109, stk. 2 og 4, § 122, 2. pkt., § 122 a, § 122 b, stk. 3, § 123, stk. 5, § 124, § 130, stk. 1, § 140, stk. 2, og § 141.

De foreslåede bestemmelser træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Til nr. 7

Bestemmelsen indebærer, at den generelle hastighedsgrænse på motorveje sættes op fra 110 til 120 km i timen.

Ændringen gælder alene for kørsel med motorcykler og personbiler, der ikke er omfattet af færdselslovens § 43 om hastighed for særlige typer af køretøjer.

Der kan fortsat for en vejstrækning fastsættes en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle efter bestemmelserne i § 42, stk. 5.

Efter lovforslagets § 1, nr. 8, vil der endvidere kunne fastsættes en højere, lokal hastighedsgrænse på 130 km i timen, jf. bemærkningerne hertil.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. september 2003.

Til nr. 8

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 42, stk. 4, kan der for en vejstrækning fastsættes en højere lokal hastighedsgrænse end den generelle. For motortrafikveje må hastigheden dog ikke overstige 90 km i timen.

Lovforslaget gør det muligt at fastsætte en lokal hastighedsgrænse for motorveje på 130 km i timen.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med hele stk. 4 og med de regler om lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985. Det følger heraf, at der ikke i dag kan fastsættes højere lokale hastighedsgrænser end den generelle på motorveje. Cirkulæret vil blive ændret efter lovforslagets vedtagelse.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. september 2003.

Til nr. 13 og 25

Det foreslås, at prøvetidsperioden for førstegangserhververe af førerret forlænges fra to til tre år. Der foreslås ikke ændringer i ordningen i øvrigt, jf. dog lovforslagets § 1, nr. 22, og bemærkningerne hertil.

Efter den gældende bestemmelse i § 126, stk. 4, træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse, hvis der er tale om en overtrædelse, der er omfattet af § 125, stk. 2, 2. pkt., eller § 126, stk. 1, nr. 1-3, 5 eller 6, og som er begået inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerret.

Med den foreslåede ændring forlænges prøvetidsperioden fra to til tre år. Kørselsforbudet vil således træde i stedet for en betinget frakendelse, hvis en af de nævnte overtrædelser begås inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret.

Efter den gældende bestemmelse i § 60 a, stk. 3, er generhvervelse af førerretten betinget af, at føreren gennemfører fornyet, særlig køreundervisning samt består en kontrollerende køreprøve på samme måde som ved kørselsforbud, hvis den pågældende er frakendt førerretten ubetinget som følge af at have begået en eller flere af de i nr. 1-3 nævnte overtrædelser inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerret.

Efter forslaget forlænges den to-årige periode som nævnt til tre år, mens ordningen ikke i øvrigt ændres. Den særlige betingelse om gennemførelse af fornyet, særlig køreundervisning forud for generhvervelse af førerret gælder således, hvor førerretten er frakendt for en overtrædelse, der er begået inden for en periode på tre år efter førstegangserhvervelse af førerret.

Er førerretten frakendt i medfør af § 60 a, stk. 3, nr. 2, skal det forhold, som er omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1-3, efter det foreslåede ligeledes være begået inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret, for at den pågældende bliver omfattet af ordningen.

Bestemmelserne træder i kraft den 1. januar 2003. Det indebærer, at alle førere, der senere end den 1. januar 2000 har erhvervet førerret for første gang, fremover vil være omfattet af ordningen.

Til nr. 14

Den gældende bestemmelse i § 73, stk. 1, indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler om registrering, herunder om syn mv. som betingelse for registrering, nummerplader, medbringelse af registreringspapirer under kørsel og midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af ressortomlægningen på færdselsområdet, jf. herved bemærkningerne til § 1, nr. 4-6, 9-12, 15-17, 21, 23 og 27. Bestemmelsen overfører beføjelser fra trafikministeren, idet trafikministeren dog fortsat fastsætter regler om registrering i det omfang reglerne henhører under trafikministerens ressortområde, f.eks. regler om syn som betingelse for registrering, herunder regler om godkendelse af køretøjer.

Til nr. 15

Bestemmelserne i § 73 a, stk. 3, og § 73 b, stk. 2, der giver trafikministeren bemyndigelse til at henlæg-

ge den endelige administrative afgørelse vedrørende anmodninger om ønskenummerplader og historisk korrekte emaljenummerplader til Rigspolitichefen, foreslås ophævet som følge af ressortomlægningen, jf. herved bemærkningerne til § 1, nr. 4-6, 9-12, 14, 16, 17, 21, 23 og 27.

Da selve bemyndigelsen overføres til justitsministeren vil henlæggelse af de omhandlede administrative afgørelser til Rigspolitichefen kunne ske i medfør af den generelle bemyndigelsesbestemmelse i § 134 b, jf. herved bemærkningerne til § 1, nr. 27.

Ændringen træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Til nr. 18

Bestemmelsen præciserer, at kommuner og amtskommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af de forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der omhandles i § 92 d, stk. 1.

De gældende bestemmelser i § 92 d om tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger blev indført ved lov nr. 292 af 28. april 2000 og trådte i kraft den 1. juni 2000.

Efter bestemmelsen kan kommuner og amtskommuner med justitsministerens (tidligere trafikministerens) godkendelse udføre forsøg med f.eks. etablering af »miljøzoner« eller indførelse af visse sikkerhedsforskrifter m.v., således at handicappede, der selv fører kørestol, eller rullestolbrugere kan betragtes som cyklister i trafikken.

Ansøgning om tilladelse til forsøg indgives af kommunen eller amtskommunen til justitsministeren, som bl.a. på baggrund af en færdselssikkerhedsmæssig og miljømæssig vurdering af forsøget træffer afgørelse om, hvorvidt tilladelse kan gives, herunder eventuelt fastsætter vilkår for godkendelsen.

Ansøgningen skal bl.a. være ledsaget af en beskrivelse af forsøget, herunder formål, trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser, forventet resultat, hvilke bestemmelser i færdselsloven, der efter kommunens eller amtskommunens opfattelse skal fraviges, oplysninger om omkostninger og finansiering af forsøget, høringssvar, evalueringsprogram og politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige effekt.

I forbindelse med lovændringen blev der tillige foretaget ændringer i de gældende bestemmelser om standsning og parkering (§ 121, nr. 7 og 8), således at der kan pålægges afgift ved overtrædelse af stands-

nings- og parkeringsregler i forbindelse med udførelse af forsøg.

Vedrørende betaling i forbindelse med udførelse af forsøg anføres det i forarbejderne til lov nr. 292 af 28. april 2000, at »Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet [...] – afhængig af forsøgenes udformning – endvidere [kan] være udgifter til f.eks. parkeringsordninger, certificeringer, investeringer i nye køretøjer mv.« Det anføres videre, »at den foreslåede forsøgsbestemmelse ikke giver hjemmel til at gennemføre forsøg med f.eks. bompeng eller lignende opkrævninger af afgifter ud over standsnings- og parkeringsafgifter.«

Justitsministeriet finder det imidlertid mest rigtigt, at det præciseres i selve færdselsloven, at amtskommuner og kommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.

Der kan maksimalt kræves betaling for de faktiske omkostninger, der er forbundet med at producere og levere ydelser af den nævnte karakter.

Bestemmelsen træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Til nr. 19 og 26

De foreslåede ændringer er en konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 20.

Til nr. 20

Det fremgår af den gældende § 118, stk. 3, at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 (generelle, lokale og køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger) skal tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsoverskridelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover samt ved overtrædelse af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser skal der udmåles en skærpet bøde.

Med den foreslåede § 118, stk. 4, indføres et særligt »højhastighedstillæg«. Efter bestemmelsen skal det således tillige indgå som en skærpende omstændighed ved bødeudmålingen efter stk. 3, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover. »Højhastighedstillægget« skal ved hastighedsovertrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km i timen og derover, lægges oven i den bøde, som beregnes efter de eksisterende takster for overtrædelse af generelle, lokale eller køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Den foreslåede bestemmelse er således udtryk for en skærpelse af bødeniveauet ved hastighedsovertrædelser med høje hastigheder. Der er derimod ikke tale

om en omlægning af bødeberegningssystemet, idet beregningen som hidtil skal tage udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen. Når

bøden således er beregnet ud fra de eksisterende takstskalaer, lægges »højhastighedstillægget« oveni dette beløb.

Bøden forhøjes efter følgende skala:

Hastighed	140-149	150-159	160-169	170-179	180-189	190-199	200-209	210-219	220-229	230-239 osv.
Tillæg	500	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000 osv.

Ved en hastighedsovertrædelse, hvor hastigheden har udgjort fra 140 til 149 km i timen, er tillægget således 500 kr. Hvis hastigheden har udgjort fra 150 til 159 km i timen, er tillægget 1.000 kr., osv. Der er ingen øvre grænse for tillægsskalaen.

»Højhastighedstillægget« er et generelt tillæg, der finder anvendelse ved hastighedsovertrædelser på alle vejtyper. Tillægget finder anvendelse ved overtrædelse af både generelle, lokale og køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Højhastighedstillægget vil indgå i Rigsadvokatens meddelelse om sanktionspåstande i færdselsager. Dette medfører, at anklagemyndighedens strafpåstande skal udformes i overensstemmelse med de takster, der er anført nedenfor.

Taksterne vil ikke være bindende for domstolene. Der er imidlertid fast praksis for, at bøder i hastighedssager udmåles i overensstemmelse med de takster, der fremgår af meddelelsen om sanktionspåstande i færdselsager. Baggrunden herfor er bl.a., at der er tale om et meget betydeligt antal helt ensartede sager, hvor personlige forhold normalt ikke tillægges betydning ved strafudmålingen.

Indførelsen af højhastighedstillægget er uden betydning for den praksis, der i dag anvendes i forbindelse med nedsættelse af bøder til personer med særlig lav indtægt, jf. § 118 a, stk. 2.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. september 2003. Det bemærkes, at det følger af straffelovens § 3, første punktum, at den foreslåede skærpede sanktion ikke finder anvendelse på overtrædelser, der er begået inden lovens ikrafttræden, selv om disse måtte blive pådømt herefter.

Til nr. 22

Ved lov nr. 498 af 7. juni 2001 om ændring af færdselsloven blev der bl.a. indført regler om kørselsforbud, jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13 og 25. Kørselsforbudet træder i stedet for en betinget frakendelse og indebærer, at der bl.a. skal aflægges en kontrollerende køreprøve for at generhverve førerretten. Tilsvarende gælder, hvis førerretten frakendes ubetinget for visse forseelser begået inden

for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerretten, jf. § 60 a, stk. 3.

Lovforslagets § 1, nr. 22, indebærer, at færdselslovens § 124 a, stk. 3, ændres, således at der kan opkræves gebyr for den første kontrollerende køreprøve, som efter § 60 a skal aflægges med henblik på generhvervelse af førerretten efter et nedlagt kørselsforbud. Gebyret svarer til det gebyr, der i medfør af § 124, stk. 3, opkræves ved kontrollerende køreprøver i forbindelse med betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Gebyret udgør for tiden 870 kr., jf. § 124 a, stk. 3, og § 1, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 931 af 24. oktober 2001 om regulering af betalingsbeløb i henhold til færdselsloven, som er fastsat i medfør af færdselslovens § 124 r.

Det bemærkes, at justitsministeren i indeværende samling agter at fremsætte forslag om ændring af bl.a. færdselsloven med henblik på afskaffelse af den automatiske regulering af visse betalingsbestemmelser som led i skattestoppet. Dette indebærer, at størrelsen af en række gebyrer, som opkræves i medfør af færdselsloven, fastsættes til 2002-niveau i selve loven. Gebyret i § 124 a, stk. 3, vil blive fastsat til 870 kr. Samtidig ophæves bestemmelsen i § 124 r om automatisk prisregulering, således at en eventuel senere forhøjelse af beløbene vil kræve lovændring.

Til nr. 24

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, skal retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer (motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort) frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis han har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 eller 43 a eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct.

Dette bevares uændret i den foreslåede bestemmelse, men der fastsættes i modsætning til tidligere en supplerende grænse for frakendelse ved kørsel med hastigheder på 180 km i timen eller derover. Der skal således fremover ske frakendelse, når føreren har kørt med en hastighed på 180 km i timen eller derover,

uanset om den procentuelle overskridelse af hastighedsgrænsen er mindre end 70 pct.

Grænsen på 180 km i timen svarer til en overskridelse på ca. 64 pct. ved 110 km's begrænsning, en overskridelse på 50 pct. ved 120 km's begrænsning og en overskridelse på ca. 38 pct. ved 130 km's begrænsning.

Bestemmelsen træder i kraft den 1. september 2003.

Til nr. 27

Bestemmelsen indeholder en bemyndigelse til at delegere justitsministerens beføjelser i henhold til loven til Rigspolitechefen.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 134 a, hvorefter trafikministeren har hjemmel til at delegere beføjelser til bl.a. Færdselsstyrelsen og til at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser.

Trafikministeren har udnyttet denne bemyndigelse, senest ved bekendtgørelse nr. 928 af 22. oktober 2001, hvorefter beføjelser, herunder til at udstede regler, træffe afgørelser og afgøre klager, som bl.a. efter færdselsloven er tillagt trafikministeren, med enkelte undtagelser udøves af Færdselsstyrelsen.

Ved kongelig resolution af 27. november 2001 er visse dele af færdselsområdet overført fra Trafikministeriet til Justitsministeriet, jf. nærmere bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4-6, 9-12, 16, 17, 21, 23 og 27. Ressortomlægningen har medført visse strukturovervejelser i Justitsministeriet. Disse overvejelser er endnu ikke tilendebragt. Det er dog sikkert, at der ud fra administrative hensyn vil blive tale om at henlægge beføjelser til Rigspolitechefen i betydeligt omfang. Det foreslås derfor, at der også for så vidt angår de dele af færdselsområdet, der er overført til Justitsministeriets ressort, etableres en bemyndigelse for justitsministeren til at henlægge beføjelser til Rigspolitechefen svarende til den bemyndigelse, der er hjemlet for trafikministeren i § 134 a i færdselsloven.

For at opnå de administrative fordele, der er forbundet med henlæggelse af beføjelser til Rigspolitechefen, er det nødvendigt, at klageadgangen til ministeren kan afskæres. Det bestemmes derfor i stk. 2, at ministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelsen i stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

Bemyndigelsen til at henlægge beføjelser til Rigspolitechefen og til at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser vil blive udmøntet i en bekendtgørelse.

Bekendtgørelsen forventes at indeholde regler om afskæring af rekurs, hvilket f.eks. vil indebære, at af-

gørelser i medfør af registreringsbekendtgørelsen, der tidligere blev truffet af Rigspolitechefen som 1. instans med klageadgang til Færdselsstyrelsen, som følge af ressortomlægningen ikke længere vil kunne påklages, men skal træffes endeligt af Rigspolitechefen.

Bestemmelsen træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Det foreslås i stk. 1, at § 1, nr. 4-6, 9-12, 14-18, 21, 23 og 27, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, i stk. 2, at § 1, nr. 1-3, 13, 22 og 25, træder i kraft 1. januar 2003, og i stk. 3, at § 1, nr. 7, 8, 19, 20, 24 og 26, træder i kraft den 1. september 2003.

Den lange ikrafttrædelsestidspunkt for hastighedsdelen af lovforslaget (1. september 2003) skal gøre det muligt for politiet og Vejdirektoratet at opsætte de nødvendige skilte mv. på motorvejene forud for de nye hastighedsgrænsers ikrafttræden, samt at foretage de nødvendige ændringer vedrørende bødeberegning mv. i politiets centrale edb-system. Endvidere skal det være muligt at gennemføre en kampagne vedrørende de nye regler forud for disses ikrafttræden, jf. de almindelige bemærkninger punkt 1. For at give bilisterne tid til at vænne sig til de nye regler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej samt obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. foreslås det dog, at lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, træder i kraft 1. januar 2003.

Endelig foreslås det i stk. 4, at spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret i anledning af hastighedsovertrædelser, som er begået inden den 1. september 2003, afgøres efter de hidtil gældende regler.

Straffelovens § 3 indeholder en generel overgangsbestemmelse, hvoraf det fremgår, at i situationer, hvor den ved en handlings påkendelse gældende straffelovgivning er forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf efter den senere lov, dog således at afgørelsen ikke derved må blive strengere end efter den ældre lov. Hvis ophøret af lovens gyldighed beror på ydre, strafskylden uvedkommende forhold, bliver handlingen at bedømme efter den ældre lov.

Der har i retspraksis været tvivl om, hvorvidt en forhøjelse af færdselslovens hastighedsgrænser må betragtes som et »strafskylden uvedkommende forhold« med den virkning, at hastighedsovertrædelser, der er begået før forhøjelsen af hastighedsgrænsen, men påkendes efter, skal bedømmes efter den ældre lov, eller om forhøjelsen bør betragtes som udtryk for en ændret

vurdering af strafværdigheden med den virkning, at hastighedsovertrædelser, der er begået før forhøjelsen af hastighedsgrænsen, men påkendes efter, skal bedømmes efter den nye, lempeligere lov, herunder således at der skal ske frifindelse, hvis hastighedsovertrædelser ligger inden for det område, der ikke længere er strafbart. Der kan bl.a. henvises til Højesterets domme af 7. maj 2002 i sag 5/2002 og sag 550/2002 (sidstnævnte trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2002, side 1709).

Efter Justitsministeriets opfattelse bør den foreslåede forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse på motorvej for personbiler og motorcykler ikke have betydning for strafbarheden af hastighedsovertrædelser på motorvej, der er begået inden lovens ikrafttræden. Der er derfor i stk. 4, indsat en udtrykkelig bestem-

melse, der præciserer, at spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret i anledning af hastighedsovertrædelser, som er begået inden lovens ikrafttræden, afgøres efter de hidtil gældende regler. Sager om overtrædelser, der er begået før den 1. september 2003, skal således bedømmes efter de regler, der gjaldt før lovændringen.

Vedrørende lovforslagets § 1, nr. 20, bemærkes, at det følger af straffelovens § 3, første punktum, at den foreslåede skærpede sanktion ikke finder anvendelse på overtrædelser, der er begået inden lovens ikrafttræden.

Overtrædelser af hastighedsgrænsen, der er begået før lovens ikrafttræden, skal således i det hele påkendes efter de regler, der var gældende på gerningstidspunktet, uanset hvornår sagen påkendes.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Lovforslaget

Gældende formulering

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret ved lov nr. 217 af 22. april 2002 og lov nr. 380 af 6. juni 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 32, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kørende skal give tegn før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Kørende skal endvidere give tegn før vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på motorvej. Ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden på anden vej end motorvej, skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til siden.«

2. I § 32 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler om anvendelse af havariblink, herunder regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorvej.«

Stk. 3-4 bliver herefter stk. 4-5.

3. I § 32, stk. 4, og § 82, stk. 1, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2 og 4«.

§ 32. ---

Stk. 2. Kørende skal give tegn før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til siden.

Stk. 3 ---

Stk. 4. De tegn, der nævnes i stk. 2 og 3, skal gives i god tid før den påtænkte manøvre og på en tydeligt synlig og utvetydig måde. Tegngivningen skal senest være ophørt, når den pågældende manøvre er afsluttet.

§ 82. Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet. Gods skal anbringes således, at den tegngivning, der nævnes i § 32, stk. 2 og 3, eller påbudt lygte eller nummerplade ikke skjules.

Lovforslaget

Gældende formulering

4. I § 35, stk. 1 og 4, § 43, stk. 7, § 55 a, stk. 2, og § 83 ændres »Trafikministeren kan« til: »Justitsministeren kan efter forhandling med trafikministeren«.

Stk. 2. ---

§ 35. Er køretøj i lygtetændingstiden standset eller parkeret på vej, skal køretøjets positionslys (parkeringslys), baglygter og nummerpladebelysning holdes tændt. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om, at også andre lygter end dem, der er nævnt i 1. pkt., skal eller kan holdes tændt.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Er et motordrevet køretøj, hvis længde og bredde ikke overstiger henholdsvis 6 m og 2 m, parkeret langs vejens kant i tættere bebygget område, behøver kun positionslys (parkeringslys) og baglygte mod vejens midte at være tændt, medmindre køretøjet er tilkoblet andet køretøj. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om, at der i stedet kan anvendes særlig sidelygte.

Stk. 5. ---

§ 43. ---

Stk. 2-6. ---

Stk. 7. Trafikministeren kan, hvor forholdene taler herfor, fastsætte en højere hastighedsgrænse end de i stk. 1-5 nævnte, gældende for særlige køretøjstyper, såfremt færdselssikkerhedsmæssige eller køretøjstekniske grunde ikke taler derimod.

Stk. 8. ---

§ 55 a. ---

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af andet teleudstyr og lignende under kørsel.

§ 83. Trafikministeren kan fastsætte sikkerhedsbestemmelser vedrørende befordring af personer.

5. I § 37, stk. 6 og 7, ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan efter forhandling med trafikministeren«.

§ 37. ---

Stk. 2-5. ---

Lovforslaget

Gældende formulering

Stk. 6. Motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, må kun finde sted med politiets tilladelse og på en af politiet godkendt afspærret bane. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om politiets godkendelse af baner til motorløb uden for vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, og meddelelse af tilladelse til afholdelse af sådanne løb samt de nærmere vilkår herfor. Der kan endvidere fastsættes regler om adgangen til at påklage politiets afgørelser, herunder at afgørelser ikke skal kunne indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 7. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af publikum og løbsdeltagere ved køb- eller vædekørsel uden for vej.

6. I § 40 ændres »Trafikministeren kan« til: »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren og«.

§ 40. Trafikministeren kan i samråd med miljøministeren, efter indstilling fra de kommunale myndigheder, fravige reglerne i kapitlerne 2, 3 og 4 i det omfang, det er nødvendigt for i lokalområder at fremme en hensigtsmæssig trafiksanering.

7. I § 42, stk. 2, ændres »110« til: »120«.

§ 42. ---

Stk. 2. På motorveje må hastigheden ikke overstige 110 km i timen.

Stk. 3. ---

8. § 42, stk. 4, 2. pkt., affattes således:

»På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km i timen og 130 km i timen.«

Stk. 4. For en vejstrækning kan der fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørelsen færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. På motortrafikveje må hastigheden dog ikke overstige 90 km i timen.

Stk. 5. ---

9. I § 43, stk. 8, ændres »trafikministeren« til: »justitsministeren efter forhandling med trafikministeren«.

§ 43. ---

Stk. 2-7. ---

Stk. 8. Uanset bestemmelserne i stk. 2, 1. pkt., og stk. 3 kan trafikministeren træffe bestemmelser om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer.

Lovforslaget

10. I § 44, stk. 4, 2. pkt., § 85, stk. 3, og § 134, stk. 3, ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan«.

11. I § 50, stk. 2, ændres »Trafikministeren kan« til: »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren«.

12. I § 53, stk. 4, og § 55, stk. 3, ændres »Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren fastsætter«.

Gældende formulering

§ 44. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om kørsel med motordrevne køretøjer på motorvej efter stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådan kørsel.

§ 85. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af transporter, der kræver tilladelse efter stk. 2.

§ 134. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i andre stater end de nævnte.

Stk. 4. ---

§ 50. ---

Stk. 2. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Trafikministeren kan fastsætte regler om transport af børn på cykel og personer i påhængsvogn (cykelanhænger) eller sidevogn, herunder regler om indretning af passagerers siddeplads og om cyklistens alder.

Stk. 3. ---

§ 53. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om, hvilke alkoholkoncentrationer i udåndingsluften der svarer til alkoholkoncentrationen i blodet.

Lovforslaget

Gældende formulering

§ 55. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften.

Stk. 4. ---

13. I § 60 a, stk. 3, 1. pkt., og § 60 a, stk. 3, nr. 2, ændres »to år« til: »tre år«.

§ 60 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. For at generhverve førerretten skal fornyet, særlig køreundervisning være gennemført og kontrollerende køreprøve bestået, hvis føreren inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerret har begået en forseelse, for hvilken førerretten er frakendt ubetinget

1) ---

2) som følge af, at føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af § 126, stk. 1, og et af forholdene er omfattet af stk. 1, nr. 1-3, og dette forhold er begået inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerret, eller

3) ---

Stk. 4-6. ---

14. I § 73, stk. 1, ændres »Trafikministeren« til: »Justitsministeren, og for så vidt angår nr. 1, justitsministeren og trafikministeren,«

§ 73. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om:

1) registrering

2-4) ---

Stk. 2. ---

15. § 73 a, stk. 3, og § 73 b, stk. 2, ophæves.

§ 73 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Trafikministeren kan bestemme, at den endelige administrative afgørelse vedrørende ansøgninger om ønskenummerplader træffes af Rigspolitefen.

§ 73 b. ---

Stk. 2. Trafikministeren kan bestemme, at den endelige administrative afgørelse vedrørende ansøgninger om historisk korrekte emaljenummerpladser træffes af Rigspolitefen.

Lovforslaget

16. § 86, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter«.

17. § 88 a, stk. 1, affattes således:

»Justitsministeren og trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1-14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Justitsministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvis fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver og nummerplader i medfør af kapitel 17 a. Trafikministeren kan fastsætte regler, der fritager visse personer med handicap for betaling for syn i medfør af § 124 g.«

18. I § 92 d indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Kommuner og amtskommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1.«

19. I § 118, stk. 1, ændres »jf. dog stk. 4« til: »jf. dog stk. 5«.

Gældende formulering

§ 86. ---

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel og kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.

§ 88 a. Trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1-14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvis fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver, nummerplader samt syn i medfør af kapitel 17 a.

Stk. 2. ---

§ 92 d. ---

Stk. 2. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af amtsrådet eller kommunalbestyrelsen til Trafikministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

§ 118. Med bøde, jf. dog stk. 4, straffes den, der:

- 1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 2, § 10, § 12, §§ 14-52, § 54, stk. 2-4, § 55 a, stk. 1, § 60, stk. 5, § 60 a, stk. 5, § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 67, § 70, stk. 1 og 2, § 72, §§ 74-75, § 78, stk. 3, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, §§ 97-99 og § 105,
- 2) tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven eller
- 3) undlader at efterkomme forbud eller påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

Lovforslaget

Gældende formulering

Stk. 2. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af § 4, stk. 1, § 5, § 14, stk. 1 og 2, § 15, stk. 1-4, § 16, § 17, stk. 1, §§ 18-29, §§ 31-36, § 37, stk. 4, § 41, §§ 44-49, § 50, stk. 2 og 3, §§ 51 og 52, § 54, stk. 2-4, § 62, stk. 3, § 63, stk. 1 og 2, § 64, § 67, § 70, stk. 1 og 2, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, og §§ 87 og 88 udmåles en skærpet bøde.

Stk. 3. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 skal der tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med

- 1) biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn,
- 2) lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 3) busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,
- 4) vogntog bestående af de under nr. 2 og 3 nævnte køretøjer og registreringspligtige påhængskøretøjer,
- 5) ledbusser eller
- 6) motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

20. I § 118 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43, jf. stk. 3, skal det tillige indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover.«

Stk. 4-8 bliver herefter stk. 5-9.

Stk. 4. Straf efter stk. 1 kan under de i § 126, stk. 2, nr. 1, nævnte omstændigheder stige til fængsel indtil 1 år.

Stk. 5. Overtrædelse af de i § 121, stk. 1, nr. 1-8, nævnte bestemmelser og forbud straffes dog kun, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen.

Lovforslaget

Gældende formulering

Stk. 6. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 86 a. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 68, kan der fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde for overtrædelse af regler om hastighedsbegrænsere. Tilsvarende gælder for forskrifter, der udstedes i medfør af § 85 for overtrædelse af regler om køretøjers største tilladte totalvægt, når overtrædelsen er sket under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

Stk. 7. For overtrædelse af forskrifter, der er udstedt efter § 85, stk. 1, og § 86 a, kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 8. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

21. I § 122, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Justitsministeren kan«.

§ 122. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

22. I § 124 a, *stk. 3, 2. pkt.*, indsættes efter »i medfør af § 60, stk. 2 eller 3«: », eller § 60 a«

§ 124 a. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. For kontrollerende køreprøver betales 750 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller 3.

23. I § 124 q ændres »Trafikministeren« til: »Justitsministeren og trafikministeren«.

§ 124 q. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om betalinger efter denne lov.

*Lovforslaget**Gældende formulering*

24. § 126, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct. eller har kørt med en hastighed på 180 km i timen eller derover.«

25. I § 126, stk. 4, 1. pkt., ændres »to år« til: »tre år«.

26. I § 134, stk. 4, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

27. Efter § 134 a indsættes:

»§ 134 b. Justitsministeren kan bemyndige Rigspolitichefen til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt justitsministeren.

Stk. 2. Justitsministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.«

§ 126. Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal endvidere frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han:

1) ---

2) har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 eller 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct.,

3-6) ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Såfremt en forseelse omfattet af § 125, stk. 2, 2. pkt., eller § 126, stk. 1, nr. 1-3, 5 eller 6, bliver begået inden for de første to år efter førstegangserhvervelse af førerret, træder et kørselsforbud i stedet for en betinget frakendelse. Ved et kørselsforbud inddrages førerens ret til at føre de i § 125 nævnte køretøjer, indtil særlig køreundervisning eller A/T-kursus, jf. § 60 a, stk. 1 og 2, er gennemført og kontrollerende køreprøve er bestået.

§ 134. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. § 118, stk. 5, gælder ikke for de i stk. 1-3 nævnte sager.

Bilag til f. t. l. vedr. færdselsloven

*Lovforslaget**Gældende formulering***§ 2**

Stk. 1. § 1, nr. 4-6, 9-12, 14-18, 21, 23 og 27, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. § 1, nr. 1-3, 13, 22 og 25, træder i kraft den 1. januar 2003.

Stk. 3. § 1, nr. 7, 8, 19, 20, 24 og 26, træder i kraft den 1. september 2003.

Stk. 4. Spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret i anledning af hastighedsovertrædelser, som er begået inden 1. september 2003, afgøres efter de hidtil gældende regler.



september 2002

Færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af en generel hastighedsgrænse på 120 km/t på motorveje

I forbindelse med lovforslaget om at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes op for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere til 130 km/t, har Vejdirektoratet efter en første gennemgang af motorvejsnettet foreslået, at der arbejdes efter en model, der betyder, at hastighedsgrænsen på 120 km/t får virkning på ca. 50 pct. af det danske motorvejsnet, og der skiltes med 130 km/t på strækningerne nord for Ålborg og fra Kolding til Esbjerg, mens ca. 35 pct. af vejnettet skiltes til 110 km/t eller lavere.

Vurderingen af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af denne model omfatter:

1. Konsekvenserne af øget hastighed
2. Konsekvenserne af øget politikontrol og højere bødestrafte
3. Vejtekniske problemstillinger af betydning for færdselssikkerheden på det danske motorvejsnet
4. Vejtekniske indsatser
5. Ulykkesudvikling på de danske motorveje

1. Konsekvenserne af øget hastighed

En forhøjelse af gennemsnitshastigheden fører alt andet lige til flere ulykker og mere alvorlige ulykker:

- For det første medfører højere hastigheder større krav til tid og rum til gennemførelse af de manøvrer, hvormed en faresituation kan forhindres i at udvikle sig til en ulykke, eller hvormed ulykkens omfang kan begrænses. Situationen skal erkendes af bilisten på endnu større afstand og med endnu mere tid til rådighed, for at den rigtige beslutning kan træffes og bringes til udførelse i rette tid (undvigemanøvrer, opbremsning m.m.).
- For det andet vokser mængden af informationer, som i et givet tidsrum skal kunne modtages og behandles af bilisten. Dermed vokser også risikoen for, at bilistens kapacitet som informationsbehandler overskrides. Det kan medføre, at en potentiel fare slet ikke observeres - eller observeres for sent til, at en ulykke kan afværges.
- For det tredje vil den højere udgangshastighed for den eventuelle afværgemanøvre medføre en højere hastighed i ulykkesøjeblikket og dermed en større sandsynlighed for, at ulykken medfører personskade, idet skadesomfanget stiger med kvadratet på hastighedsstigningen. Andelen af ulykker, der medfører tab af menneskeliv, vil ligeledes vokse.
- For det fjerde vil en stigning i hastighedsgrænserne for mindre køretøjer på motorveje betyde større variation i hastighederne blandt andet mellem personbiler og last- og varebiler. Forskningsresultater har vist, at jo mere køretøjernes indbyrdes hastighed varierer på den samme vejstrækning, desto højere er ulykkesrisikoen.

Vejdirektoratet har blandt andet på baggrund af internationale erfaringer vurderet, at ved en forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse til 120 km/t, vil gennemsnitshastigheden stige med 3 km/t i forhold til det nuværende niveau, der er 118 km/t for personbiler, mens en forhøjelse til 130 km/t vil betyde, at gennemsnitshastigheden stiger ca. 6 km/t i forhold til det nuværende niveau.

Konsekvenserne af denne stigning i hastighederne fremgår af nedenstående tabel, idet beregningerne er baseret på internationale undersøgelser af sammenhæng mellem hastighedsændringer og ændringer i antallet af ulykker. Undersøgelserne stammer hovedsageligt fra Sverige og USA, men resultater fra tidligere ændringer af hastighedsgrænser på motorveje i Danmark indgår også.

Tabel 1. Konsekvenser ved indførelse af en hastighedsgrænse på 120 km/t på ca. 50 pct. af motorvejsnettet og 130 km/t på ca. 15 pct. af motorvejsnettet.

Stigning i antal dræbte/år	2 – 3
Stigning i antal tilskadekomne/år	8 – 17
Stigning i antal personskadeulykker/år	6 – 12

Beregningen af stigningen i antallet af tilskadekomne og dræbte er forbundet med usikkerhed, blandt andet vedrørende hastighedsudviklingen og vedrørende de vejtekniske forudsætninger i de udenlandske undersøgelser, der ligger til grund.

Den trafiksikkerhedsmæssige vurdering er således generel, og det kan derfor ikke vurderes om foreslåede tiltag, jfr. afsnit 4, betyder, at ændringerne i trafiksikkerhedsniveauet bliver mindre end det angivne.

2. Konsekvenser af øget politikontrol og højere bødestraffe

Lovforslaget om at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 km til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes mulighed for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere til 130 km i timen, ledsages af en række tiltag, der skal øge færdselssikkerheden. Disse tiltag skal sikre, at hastighedsgrænserne overholdes, så stigningen i gennemsnitshastigheden, og dermed i antallet af trafikulykker på motorvejene, begrænses. Der er primært tale om en intensivering af politikontrollen og en skærpelse af sanktionerne i forbindelse med overtrædelser af den nye hastighedsgrænse på motorveje.

Politiets kontrolindsats mod hastighedsovertrædelser intensiveres på motorveje, bødeniveauet for højes ved overtrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km/t og derover, den nuværende grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsovertrædelser over 70 pct. suppleres med en fast grænse på 180 km/t, så der fremover sker betinget frakendelse, hvis bare en af grænserne overskrides. Endelig indføres der i forbindelse med forhøjelsen af færdselslovens generelle hastighedsgrænse lovregler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej og udstedelse af administrative regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse m.v. på motorvej.

Flere internationale undersøgelser peger på, at en intensiveret politiindsats kan medvirke til, at de gældende hastighedsgrænser overholdes i større omfang end ellers. Effekten af en kombineret løsning med forhøjelse af hastighedsgrænserne, intensivering af den politimæssige indsats og skærpede sanktioner har det imidlertid ikke været muligt at beregne. Dog må det formodes, at den øgede politikontrol m.v. vil indebære, at de ovenfor angivne uheldskonsekvenser vil være maksimumstal, mens de faktiske uheldskonsekvenser vil kunne være lavere.

3. Vejtekniske problemstillinger af betydning for færdselssikkerheden på det danske motorvejsnet

Det danske motorvejsnet er dimensioneret til en hastighed på 120 km/t, der indgår som maksimal hastighed ved den geometriske udformning. Geometrien omfatter beregningerne af stopsigt i kurver, længdeprofil, tværprofil, tilslutnings- og forbindelses anlæg, skiltestørrelser og skilteplacering.

De elementer, der ikke er tilpasset hastighedsstigningen, er bl.a. autoværn ved faste genstande og langs skråninger, justering af til- og frakørselsramper, geometriske ændringer af betydning for stop-sigtet, samt udskiftning og flytning af skilte.

Desuden udgør visse vejtekniske elementer allerede i dag et sikkerhedsmæssigt problem, som vil blive større, når hastigheden øges. Det drejer sig om de brede midterrabatter uden autoværn, motorvejsstrækninger uden nødspor og manglende nødrabat mellem venstre vejkant og midterautoværnet.

I nedenstående tabel er centrale vejtekniske forhold sammenlignet på det danske og det tyske motorvejsnet.

Tabel 2. Vejtekniske forhold på danske og tyske motorveje 1994 – 2000.

Vejtekniske forhold	Danmark	Tyskland
Autoværn i midterrabatter	Ikke i brede midterrabatter	Anvendes generelt
Tilkørselsrampe, længde	200 m (kilerampe – flettepligt)	250 m (parallelrampe – ubetinget vigepligt)
Kantbane mod midt, bredde	0,5 m	1,0 m
Køresporsbredde	3,5 m	3,75 m
Stopsigt	210 m	295 m
Horisontalkurveradius	2500 m	3500 m
Skriftstørrelse		
Jordtavler:	340 mm	350 – 420 mm
Portaltavler:	405 mm	420 – 490 mm

Der er forskelle i dimensioneringen på en række centrale vejtekniske forhold på det danske og det tyske motorvejsnet. Der er derudover forskel på kontrolindsatsen og på de regler, der gælder for færdsel på motorveje.

I Tyskland varetages overvågnings- og kontrolindsatsen af et særligt motorvejspoliti, som sikrer en effektiv kontrol. Herudover er der obligatorisk krav om anvendelse af blink ved vognbaneskiift og anvendelse af havariblink ved katastrofeopbremsninger. De sidstnævnte initiativer er medtaget i lovforslaget om ændring af færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje til 120 km/t for personbiler og motorcykler i Danmark.

4. Vejtekniske indsatser

I nedenstående skema beskrives de indsatser, der gennemføres inden den nye hastighedsgrænse på 120 km i timen på motorvej indføres:

Tabel 3. Indsatser der skal gennemføres, før de nye hastighedsgrænser på hhv. 120 km/t og 130 km/t indføres.

Indsatser	Udgifter
Gennemgang af motorvejsnettet (inventering) til fastlæggelse af skilte strækninger samt behovet for vejtekniske foranstaltninger på kort og lang sigt	3 mio. kr.
Gennemgang og justering af rabatkanter på strækninger, hvor der indføres en grænse på 130 km/t	5 mio. kr.
Opsætning af skilte, hvor der indføres en grænse på 130 km/t eller på 110 km/t eller lavere (ca. 50 pct. af motorvejsnettet)	11 mio. kr.
Mindre indsatser som umiddelbart resultat af inventeringen; afstribning, flytning af skilte, autoværn, flytning/afskærmning af faste genstande.	10 mio. kr.
I alt	29 mio. kr.

Forhøjelsen af hastighedsgrænserne sker med sigte på senere indførelse af en generel hastighedsgrænse på 130 km/t. Den inventering, der skal ske af motorvejsnettet, skal derfor afdække behovet for at gennemføre yderligere sikkerhedsforanstaltninger samt vurdere de sikkerhedsmæssige effekter af tiltag ved en hastighedsgrænse på 130 km/t.

Indsatser, der skal konsekvensvurderes, omfatter bl.a. etablering af autoværn i brede midterrabatter, etablering af asfalterede nødrabatter ved midterautoværn, autoværn langs skråninger, etablering af nødspor, justering af til- og frakørselsramper, samt udskiftning og flytning af skilte.

Inventeringen vil også afdække behovet for yderligere sikkerhedsforanstaltninger, og de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf, såfremt den generelle hastighedsgrænse på 120 km/t på 50 pct. af vejnettet og 130 km/t på 15 pct. af vejnettet fastholdes.

Endelig vil inventeringen indeholde en beskrivelse og konsekvensvurdering af foranstaltninger, der er nødvendige ved dimensionering af nye motorvejsprojekter til en fremtidig hastighedsgrænse på 130 km/t.

5. Ulykkesudvikling på de danske motorveje

Ulykkesudviklingen og udviklingen i gennemsnitshastigheden på det danske motorvejsnet i perioden 1991 - 2001 er vist i nedenstående tabel. I perioden er der dog sket en betydelig udvidelse af motorvejsnettet, ligesom trafikken er steget væsentligt.

Tabel 4. Personskader og hastigheder på det danske motorvejsnet 1991 – 2001

År	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Alle personskader	Gennemsnitshastighed personbiler (km/t)
1991	20	143	131	294	-
1992	15	140	123	278	-
1993	23	176	129	328	-
1994	33	193	148	374	-
1995	34	202	174	410	114
1996	30	212	167	409	115
1997	37	179	234	450	117
1998	33	197	274	504	118
1999	42	235	274	551	118
2000	29	238	261	528	119
2001	40	224	284	548	118

Tabel 4 viser, at der i absolutte tal er sket en væsentlig stigning i antallet af personskader på det danske motorvejsnet gennem perioden. Dette hænger til dels sammen med, at længden af motorvejsnettet er udvidet i perioden.

Årsagen til, at der ikke er angivet gennemsnitshastigheder i perioden 1991-1994 er, at der i denne periode kun blev registreret hastigheder på 3 målestationer på motorvejsnettet, så en sammenligning med de senere registreringer er ikke umiddelbart mulig. Gennemsnitshastigheden for de 3 målestationer lå konstant på knap 112 km/t i de 4 år.

Tabel 5. Personskader på det danske motorvejsnet pr km 1991 – 2001

År	Dræbte pr. km	Dræbte og tilskadekomne pr. km
1991	0,030	0,44
1992	0,020	0,37
1993	0,028	0,40
1994	0,036	0,40
1995	0,037	0,44
1996	0,031	0,42
1997	0,036	0,44
1998	0,031	0,47
1999	0,038	0,50
2000	0,025	0,46
2001	0,033	0,45

Tabel 5 viser, at antallet af dræbte og antallet af dræbte og tilskadekomne i forhold til vejlængden varierer en del fra år til år. I det store og hele er tallene konstant over perioden, dog med en mindre tendens til lidt højere tal for personskader totalt i slutningen af perioden i forhold til starten af perioden.

Tabel 6. Personskader på det danske motorvejsnet pr mio. vognkm 1991 – 2001

År	Dræbte pr. mio. vognkm	Dræbte og tilskadekomne pr. mio. vognkm
1991	0,004	0,06
1992	0,003	0,05
1993	0,004	0,05
1994	0,005	0,06
1995	0,005	0,06
1996	0,004	0,06
1997	0,005	0,06
1998	0,004	0,06
1999	0,005	0,06
2000	0,003	0,05
2001	0,004	0,05

I tabel 6 er vist udviklingen i personskader og dræbte i forhold til trafikens udvikling (antal tilskadekomne pr. kørt million kilometre). Af tabellen fremgår, at antallet af personskader i forhold til trafikens udvikling har været næsten konstant over perioden.

På baggrund af tabel 4 til 6 kan det konkluderes, at antallet af dræbte og tilskadekomne har været stort set konstant i forhold til vejlængde og trafik på motorvejene over perioden. Det kan bl.a. tilskrives de foranstaltninger, der løbende gennemføres for at forbedre trafikikkerheden. Samtidig er det samlede antal personskader i reelle tal dog steget, som det ses af tabel 4.

I den følgende tabel sammenlignes ulykkesudviklingen på motorvejsnettet med ulykkesudviklingen på det øvrige vejnet. I denne forbindelse er ulykker på det øvrige stats- og amtsvejnet slået sammen for at undgå spring i data som følge af omlægningen i de administrative forhold pr. 1. januar 1998.

Tabel 7. Personskadeulykker på de danske veje 1991 – 2001

År	Motorveje	Øvrige stats- og amtsveje	Kommuneveje	Alle veje
1991	210	3169	5378	8757
1992	205	3257	5503	8965
1993	218	3083	5212	8513
1994	249	3034	4996	8279
1995	270	3013	5090	8373
1996	288	2923	4869	8080
1997	296	2975	4733	8004
1998	318	2843	4395	7556
1999	363	2713	4529	7605
2000	341	2614	4391	7346
2001	345	2452	4064	6861

Det ses, at antallet af personskadeulykker i reelle tal har været stigende på motorveje, hvor det har været faldende på det øvrige vejnet.

I tabel 8 sammenlignes udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i forhold til trafikens udvikling.

Tabel 8. Personskader på de danske veje pr. mio. vognkm 1991 – 2001

År	Motorveje	Øvrige stats- og amtsveje	Kommuneveje	Alle veje
1991	0,06	0,28	0,38	0,29
1992	0,05	0,28	0,39	0,29
1993	0,05	0,27	0,36	0,27
1994	0,06	0,26	0,34	0,26
1995	0,06	0,25	0,35	0,26
1996	0,06	0,25	0,32	0,25
1997	0,06	0,24	0,30	0,23
1998	0,06	0,23	0,28	0,22
1999	0,06	0,22	0,28	0,21
2000	0,05	0,22	0,27	0,21
2001	0,05	0,20	0,25	0,19

Af tabel 8 fremgår det, at antallet af personskader i forhold til trafikken har været faldende undtagen for motorveje, hvor tallet har været konstant over perioden.

For at belyse hastighedens mulige påvirkning på uheldsbilledet er det valgt at sammenligne ulykkesudviklingen på det danske og det tyske motorvejsnet. I Tyskland har man i princippet fri hastighed, dog anbefales 130 km/t. Samtidig er en række motorvejsstrækninger skiltet med lavere hastighed end 130 km/t.

Det er ikke helt simpelt at sammenligne ulykkerne for Danmark og Tyskland, da definitionen af lettere skader er forskellig i de to lande. Den nedre grænse for, hvad der regnes for lettere skader er lavere i Tyskland end i Danmark. Det er derfor valgt alene at se på antal dræbte og antal alvorligt tilskadekomne i forhold til trafikken.

Tabel 9. Antal dræbte og tilskadekomne pr. mio. vognkm på danske og tyske motorveje 1993 – 2000

År	Dræbte pr. mio. vognkm		Dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. mio. vognkm	
	Danmark	Tyskland	Danmark	Tyskland
1993	0,004	0,006	0,03	0,06
1994	0,005	0,006	0,02	0,06
1995	0,005	0,005	0,03	0,06
1996	0,004	0,006	0,03	0,05
1997	0,005	0,005	0,03	0,05
1998	0,004	0,004	0,03	0,05
1999	0,005	0,004	0,02	0,05
2000	0,003	0,004	0,02	0,04

I tabel 9 har udviklingen kun kunnet vises for perioden 1993-2000, da informationerne for Tyskland kun har kunnet skaffes for denne periode.

Udviklingen for de to lande er relativt ens, idet der i begge tilfælde i det store og hele er tale om et konstant niveau. For dræbte ligger de tyske motorveje en anelse over de danske, hvorimod der for dræbte og alvorligt tilskadekomne er tale om, at de tyske motorveje generelt ligger dobbelt så højt som de danske.

Det har desværre ikke været muligt at skaffe information om hastighedsniveauet på de tyske motorveje, så en direkte sammenhæng mellem det højere antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i forhold til trafikken og et højere hastighedsniveau kan ikke påvises.

Nedenstående tabel viser hvilke typer af ulykker, der er sket på det danske motorvejsnet. Det sker på baggrund af en analyse af ulykker for perioden 1993-1998. De 5 mest forekommende uheldssituationer på det statslige motorvejsnet er:

Tabel 10. Uheldssituation for ulykker på motorveje 1993 – 1998.

Uheldssituation	Antal uheld
Bagendekollision	1566
Eneuheld til venstre for kørselsretningen	1399
Eneuheld til højre for kørselsretningen	1254
Uheld ved overhaling venstre om	394
Uheld ved vognbaneskift til venstre eller indfletning i trafikstrøm	389
I alt	5002

Bagendekollisioner samt eneuheld til venstre og højre for kørselsretningen er de hyppigst forekommende uheldstyper på motorvejsnettet.

Ved en gennemlæsning af kortfattede beskrivelser af uheldene på motorveje for samtlige af de registrerede uheld i perioden 1993 – 1998 fremkommer følgende opgørelse:

Tabel 11. Uheldssituation (»hovedgruppe«) for ulykker på motorveje 1993 – 1998.

»Hovedgruppe«	Medvirkende årsagsfaktorer til uheldet	Antal uheld
Vejr og føre	Glat føre	641
	Aquaplaning	137
	Vindstød	78
	Blænding	45
	Snedrive på kørebanen	31
Køretøj	Punktering	139
	Eksploderende dæk	74
	Mekanisk fejl	71
	Tabt hjul	20
	Mistet slidbane	11
Chaufføren/bilisten	Søvn	122
	Spritkørsel	91
	Brugstyveri	78
	Ildebefindende	45
	Chikanekørsel	23
	Spøgelsesbilist	20
	Sygdom	16
Distraktorer	Anden uopmærksomhed	587
	Justering af køretøjets radio	16
	Passager	11
	Børn i bilen	10
	Mobiltelefon	8
	Rygning	8
	Læskedrikke	5
Manøvre	Overhaling	430
	Vognbaneskift	359
	Hjul i rabat	327
	Hjul på »rumlestriben«	11
Dyr og genstande	Påkørsel af dyr/genstand	462
Rest	Rest	3067
	Total	6943

Bilag 3



september 2002

Miljømæssige konsekvenser af en generel hastighedsgrænse på 120 km/t på motorveje

I forbindelse med lovforslaget om at forhøje færdselslovens generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler fra 110 til 120 km i timen, samtidig med at der åbnes op for lokalt at forhøje hastighedsgrænsen yderligere op til 130 km i timen, har Vejdirektoratet efter en første gennemgang af motorvejsnettet foreslået, at der arbejdes efter en model, der betyder, at hastighedsgrænsen på 120 km/t får virkning på ca. 50 pct. af det danske motorvejsnet, og der skiltes med 130 km/t på strækningerne nord for Ålborg og fra Kolding til Esbjerg, mens ca. 35 pct. af vejnettet skiltes til 110 km/t eller lavere.

De miljømæssige vurderinger omfatter:

1. Støj
2. Emissioner

1. Støj

Grundlaget er ændringer i antallet af støjbelastede boliger ved opskiltning af hastigheder til 130 km/t på 15 pct. af motorvejsnettet, 120 km/t på 50 pct. af motorvejsnettet og 110 km/t eller lavere på 35 pct. af motorvejsnettet.

Ved en stigning i gennemsnitshastigheden på 3 km/t vil støjniveauet øges med ca. 1-2 decibel. I nedenstående tabel er ændringen i antallet af støjramte boliger beregnet.

Interval	Antal boliger	Tilgang	afgang	ændring	bemærkning
< 55	1300	-	-	-	skønsmæssigt ansat
55-60	900	65	45	+20	Skønnet
60-65	330	45	15	+30	Skønnet
65-70	90	15	5	+10	Skønnet
> 70	10	5	0	+5	Skønnet

Forhøjelsen af den generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler til 120 km i timen samt mulighed for lokalt at skilte op til maksimum 130 km i timen skønnes således at betyde, at antallet af boliger langs motorvejsnettet belastet med mere end 55 dB vil blive forøget med 65 boliger. Dette tal skal ses i forhold til, at der på landsplan er omkring 500.000 boliger støjbelastet med mere end 55 dB og omkring 150.000 boliger støjbelastet med mere end 65 dB i døgngennemsnit.

2. Emissioner

Nedenstående tabel viser forøgelsen af emissioner i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner. Beregningen er baseret på, at gennemsnitshastigheden stiger fra 118 km/t til 121 km/t på ca. halvdelen af motorvejsnettet og fra 118 til 124 på 15 pct. af motorvejsnettet. Modelberegningen er baseret på trafikbelastningens fordeling på det berørte vejnet som opgjort i Vejdirektoratets VIS-database, bilparkens sammensætning samt specifikke hastighedsafhængige emissionsfaktorer. I nedenstående tabel er den beregnede konsekvens af lovforslaget angivet som den procentvise

ændring i den nationale emission fra transportsektoren. Det skal bemærkes at opgørelsen p.g.a. en række skønsmæssige forudsætninger er forbundet med nogen usikkerhed.

Emissionskomponenter	Procentvis ændring i forhold til transportsektorens samlede nationale emissioner .
NOx	0,4
HC	0,1
CO	1,0
SO2	0,4
Partikler	0,2
CO2	0,4

Bilag 4

**Kommissorium
for****Udvalget om sanktionsfastsættelse i sager om spiritus- og promillekørsel mv.**

Den 27. juli 2000 nedsatte den daværende regering et »Udvalg til forenkling af sanktionsfastsættelsen i sager om spiritus- og promillekørsel«.

Nedsættelsen af udvalget var bebudet i forarbejderne til lov nr. 292 af 28. april 2000 om ændring af færdselsloven, der bl.a. indførte en ændret beregningsmetode i sager om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb.

Udvalget fik følgende kommissorium:

»Udvalget skal gennemgå og beskrive færdselslovgivningens bestemmelser om samt den nuværende sanktionsfastsættelse i tilfælde af spiritus- og promillekørsel (straf og førerretsfrakendelse). Udvalget skal komme med forslag til forenkling heraf, herunder endvidere en forenkling af reglerne for generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb.

Udvalget skal endvidere gennemgå færdselslovgivningens bestemmelser om kørsel under påvirkning af andet end alkohol med henblik på et eventuelt forslag til revision heraf.«

Det fremgår af grundlaget for den ny regeringsdannelse, at den nye regering som led i indsatsen for en generel forbedring af færdselssikkerheden ønsker, at der sættes betydeligt hårdere ind over for de bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand.

Under henvisning hertil udvides det ovennævnte kommissorium, sådan at udvalgets forslag ikke blot skal indebære en forenkling af gældende regler og praksis vedrørende spiritus- og promillekørsel samt kørsel i frakendelsestiden, men også indebære skærpelser i sanktionssystemet. Udvalget skal i den forbindelse overveje mulighederne for at anvende andre typer af sanktioner og indsatsmuligheder som supplement til de nuværende sanktionstyper, herunder f.eks. udvide mulighederne for at fratage føreren rådigheden over køretøjet ved grove eller gentagne overtrædelser – eventuelt for en tidsbegrænset periode.

Udvalget kan herudover foreslå ændringer af færdselslovens bestemmelser om spiritus- og promillekørsel i det omfang, det findes hensigtsmæssigt.

Efter færdiggørelsen af ovennævnte arbejde anmodes udvalget endelig om at overveje indførelse af lovbestemmelser, der muliggør anvendelse af måling af alkoholkoncentrationen i udåndingsluften som bevis i sager om spiritus- og promillekørsel.

Udvalget betegnes fremover: *»Udvalget om sanktionsfastsættelse i sager om spiritus- og promillekørsel mv.«*

Til lovforslag nr. L 2. Skriftlig fremsættelse (2. oktober 2002)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden).

(Lovforslag nr. L 2).

Lovforslagets hovedformål er at forhøje hastighedsgrænserne på motorvej for personbiler og motorcykler.

Lovforslaget er første skridt til gennemførelse af regeringens overordnede målsætning om at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorvej for personbiler og motorcykler til 130 km i timen. Vejtekniske og trafikale forhold indebærer imidlertid, at hvis en sådan hastighedsforhøjelse skal ske på en måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt optimal, må ordningen udredes gradvist, så der startes med de motorvejsstrækninger, der er bedst egnede hertil.

Formålet med lovforslaget er derfor i første omgang at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorveje for personbiler og motorcykler i færdselslovens § 42, stk. 2, fra 110 til 120 km i timen. Samtidig foreslås færdselslovens § 42, stk. 4, ændret, så hastighedsgrænsen lokalt kan forhøjes yderligere op til 130 km i timen. Den eksisterende mulighed for at fastsætte lavere hastighedsgrænser end den generelle, herunder f.eks. 110 km i timen, fastholdes.

Baseret på et foreløbigt skøn forventes det, at 130 km i timen umiddelbart vil kunne gennemføres på ca. 15 pct. af motorvejsnettet (de nyeste strækninger), 120 km i timen på ca. 50 pct. af motorvejsnettet (strækninger i åbent land) og 110 km i timen eller derunder på ca. 35 pct. af motorvejsnettet (strækninger omkring de store byer). Den præcise fordeling kan dog først foretages, når Vejdirektoratet har afsluttet den udfør-

lige gennemgang af motorvejsnettet, som er forudsat i lovforslaget, og som er påbegyndt forud for lovforslagets fremsættelse.

Gennemgangen af motorvejsnettet vil endvidere skulle afdække, hvilke yderligere investeringer i vejanlæg mv., som vil være nødvendige for at udbrede de 130 km i timen til en større del af motorvejsnettet. Regeringen vil arbejde for, at de vejtekniske forudsætninger for at udbrede 130 km i timen til hovedparten af motorvejsnettet tilvejebringes i takt med den udbygning og modernisering af motorvejsnettet, som løbende finder sted. Dette vil naturligvis ske med behørig hensyntagen til den overordnede prioritering af statens ressourcer, der nødvendigvis må foretages.

Lovforslagets bestemmelser om øget hastighed ledsages af en række forslag til kompenserende foranstaltninger, som skal styrke færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at de nye hastighedsgrænser overholdes. Formålet er at begrænse stigningen i gennemsnitshastigheden, og dermed i antallet af trafikulykker.

For det første lægges der op til en omprioritering af politiets kontrolindsats, så kontrolintensiteten på motorvejene øges, navnlig på farlige strækninger.

For det andet foreslås det, at der indføres et nyt stk. 4 i færdselslovens § 118, hvorefter det ved fastsættelsen af alle hastighedsbøder skal indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover. Bestemmelsen skal danne grundlag for indførelse af et særligt "højhastighedstillæg", der ved udmåling af bøder for hastighedsovertrædelser, hvor hastigheden har udgjort 140 km i timen eller derover, lægges oven i de eksisterende bødetakster med et fast beløb, der stiger i takt med hastigheden.

For det tredje foreslås det, at færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, ændres, sådan at den nuværen-

de regel om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 70 pct. fastholdes, men suppleres med en fast overgrænse på 180 km i timen med den konsekvens, at der også i de tilfælde, hvor den procentuelle overskridelse er mindre end 70 pct., vil ske betinget frakendelse, hvis der er kørt med en hastighed på 180 km i timen eller derover. 180 km i timen svarer til en overskridelse på ca. 64 pct. ved 110 km's begrænsning, en overskridelse på 50 pct. ved 120 km's begrænsning og en overskridelse på ca. 38 pct. ved 130 km's begrænsning.

For det fjerde foreslås det, at der i lyset af den øgede spredning af hastighederne mellem hurtige og langsomme køretøjer på motorvejene, som lovforslaget alt andet lige vil medføre, indføres lovregler om obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej, og at der udstedes administrative regler om obligatorisk anvendelse af havariblink ved uventet kødannelse mv. på motorvej.

For det femte foreslås det, at der forud for lovforslagets ikrafttræden gennemføres en omfattende kampagne, hvor der orienteres om de nye regler og sanktionerne for overtrædelse heraf.

Ud over de tiltag, som er direkte forbundet med forøgelsen af hastigheden på motorvejene, indeholder lovforslaget også en række yderligere initiativer til styrkelse af færdselssikkerheden.

Det gælder for det første en udvidelse af prøvetiden for førstegangserhververe af kørekort fra to til tre år.

Det gælder for det andet en endnu højere grad af målretning af den automatiske hastighedskontrol mod særligt farlige vejstrækninger, herunder i kombination med opsætning af fartvisere, en undersøgelse af mulighederne for opsætning af yderligere fartvisere, øget fokus på veje, hvor børn og ældre færdes, og et arbejde med kortlægning og fjernelse af de "sorte pletter" på trafikens Danmarkskort.

Det gælder for det tredje i relation til spiritus- og promillekørsel, hvor et igangværende udvalgsarbejde til forenkling af sanktionssystemet udvides med henblik på en skærpelse af sanktionerne og med henblik på en undersøgelse af mulighederne for i højere grad end i dag at anvende andre typer af sanktioner og indsatser som supplement til de nuværende sanktionstyper, herunder f.eks. en udvidelse af mulighederne for at fratage føreren rådigheden over køretøjet ved grove eller gentagne overtrædelser – eventuelt for en tidsbegrænset periode.

Endelig gennemfører lovforslaget en række mere tekniske ændringer, der blandt andet er en følge af, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færdselsadfærd ved kongelig resolution af 27. november 2001 er overført fra Trafikministeriet til Justitsministeriet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling.