

tere bebygget område. Medmindre særlige forhold gør sig gældende, sker udmålingen ikke på baggrund af en konkret vurdering af karakteren af hastigheds-overtrædelsen, farligheden, o.lign., men bøderne fastsættes i forhold til det antal km i timen, som hastighedsgrænsen faktisk overskrides med. Der er altså ikke tale om, at bøderne udmåles efter hvor stor en procentvis hastighedsoverskridelse, der foreligger. F.eks. giver en hastighedsoverskridelse på 20 km i timen 450 kr. i bøde, uanset om overskridelsen sker i tættere bebygget område eller på motorvej, d.v.s. en overskridelse på henholdsvis 40% og 20%.

I tilfælde af 100 procent overskridelse af hastighedsgrænsen vil der sædvanligvis tillige idømmes en betinget frakendelse af kørekortet i medfør af færdselslovens § 126. Dette indebærer, at der fastsættes en prøvetid på 3 år, og at føreren skal bestå en orienterende køreprøve for at bevare førerretten, jf. § 60, stk. 3.

4.2. Færdselssikkerhedskommissionens vurderinger vedrørende skærpelse og omlægning af bødeniveauet for hastighedsovertrædelser

Færdselssikkerhedskommissionen afgav den 16. november 1990 en deludtalelse om skærpelse af bødeniveauet på færdselslovsområdet, hvori alle medlemmer, bortset fra to, anbefalede, at der skal ske en omlægning af bødeberegningen for hastighedsovertrædelser, samtidig med at bødeniveauet skærpes. Hensigten hermed er dels at opnå et mere retfærdigt bødeberegningssystem, der afspejler den forøgede færdselssikkerhedsmæssige risiko ved hastighedsovertrædelser, dels at styrke bødernes præventive effekt.

4.2.1. Færdselssikkerhedskommissionens overvejelser

Færdselssikkerhedskommissionen konstaterer, at det er en almindelig antagelse, at trafikanternes oplevelse af risikoen for at blive opdaget og sigtet for en færdselsforseelse udøver en større indflydelse på trafikanternes adfærd end selve truslen om en given straf.

Dette betyder imidlertid efter Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse ikke, at selve straffen, det vil i praksis sige bødens størrelse, er uden betydning. I den forbindelse peger Færdselssikkerhedskommissionen på, at hele sanktionssystemet, herunder de meget differentierede bødetakster i færdselssager, bygger på en tro på, at ikke alene opdagelsesrisikoen, men også den efterfølgende sanktion påvirker trafikanternes adfærd i positiv retning. I tilknytning hertil understreger Færdselssikkerhedskommissionen, at en afgørende forudsætning for, at et skærpet

bødeniveau for hastighedsovertrædelser kan forventes at have nogen betydende generalpræventiv effekt, vil være, at trafikanterne informeres grundigt om de nye bødetakster.

Med hensyn til beregningsformen ved en omlægning og skærpelse af bødeniveauet er det Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at det princip, som hastighedsbøderne udmåles efter i dag, er uheldigt. Færdselssikkerhedskommissionen peger herud på, at bødeniveauet ved hastighedsoverskridelser i tættere bebygget område er forholdsvis lavt sammenlignet med veje med højere hastighedsbegrænsning. Færdselssikkerhedskommissionen finder, at bødetaksterne som udgangspunkt bør afspejle den risikoførogelse, som indtræder ved stigende hastigheder. Dette indebærer, at bødetaksterne for hastighedsovertrædelser i princippet skal fastsættes efter en progressiv bødeskala. Færdselssikkerhedskommissionen finder imidlertid, at der ved fastlæggelse af progressionen også bør tages hensyn til den forventede betalingsevne. Dette betyder, at der ved større hastighedsoverskridelser skal ske en vis reduktion i den bøde, som ellers ville følge af en konsekvent gennemført progression.

Samtidigt lægger Færdselssikkerhedskommissionen vægt på, at den nuværende praksis med reducerede bøder til personer med lav indtægt (lærlinge, studerende, pensionister, m.fl.) opretholdes.

4.2.2. Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling

Færdselssikkerhedskommissionen foreslår, at beregningen af bøder for hastighedsoverskridelser skal foretages ud fra følgende principper:

- 1) Der skal tages udgangspunkt i, hvor stor hastighedsoverskridelsen er i forhold til den tilladte hastighed på den pågældende vejstrækning og for det pågældende køretøj, d.v.s. *hastighedsoverskridelsen skal beregnes procentuelt* i forhold til den tilladte hastighed.
- 2) Bøderne skal *stige progressivt* i forhold til hastighedsoverskridelsen.

I overensstemmelse med disse principper skal bøderne fastsættes på en sådan måde, at der samtidig sker en skærpelse af bødeniveauet.

Det er Færdselssikkerhedskommissionens opfattelse, at bødetaksterne løbende bør justeres i takt med den almindelige løn- og prisudvikling.

Samtidig med Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling om omlægningen af bødeberegningen og skærpelsen af bødeniveauet for hastighedsovertrædelser finder Færdselssikkerhedskommissionens flertal anledning til at understrege, at det for dem er en afgørende forudsætning, at der sker en massiv og