

som tilfældet er med hensyn til hastighedsforseelser, uden at det på trods af en omfattende politiindsats er muligt at dæmme op for overtrædelserne.

Endvidere er det vigtigt at fremhæve, at det er et bærende hensyn bag hastighedsgrænserne, at de er fastsat ud fra en færdselssikkerhedsmæssig vurdering for den enkelte vejkategori og køretøjstype. Hertil kommer, at trafikikkerhedsforskningen viser, at risikoforøgelsen ikke stiger proportionalt med stigende hastighed, men er progressivt stigende. Disse forhold betyder, at den, der overskrider de gældende hastighedsgrænser, udsætter sig selv og andre for en risiko, og jo grovere hastighedsovertrædelsen er, desto større bliver denne risiko, og risikoforøgelsen stiger forholdsvis mere end hastighedsforøgelsen.

Justitsministeriet kan på denne baggrund tilslutte sig Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling af en omlægning og skærpelse af bødeberegningen i hastighedssager. Det forventes, at dette vil have en præventiv effekt og dermed bidrage til at forebygge hastighedsovertrædelser og dermed i sidste ende forbedre færdselssikkerheden.

Justitsministeriet er enig med Færdselssikkerhedskommissionen i, at det er af stor betydning at sikre, at trafikanterne bliver grundigt informeret om de nye bødesatser. Justitsministeriet vil derfor i samarbejde med Rigspolitichefen og Rådet for Større Færdselssikkerhed tilrettelægge grundige og tilbagevendende informationskampagner herom.

#### *4.4.2. Udformningen af bødeberegning for hastighedsovertrædelser*

Det er Justitsministeriets opfattelse, at bøderne for hastighedsforseelser skal afspejle den risikoforøgelse, som hastighedsoverskridelsen medfører.

På denne baggrund foreslår Justitsministeriet, at der sker en omlægning af bødeberegningen i sager om hastighedsovertrædelser, således at der tages udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af den aktuelle hastighedsgrænse, og således at bødeberegningen sker efter en progressivt stigende skala. Med henblik på at opnå en styrkelse af bødernes præven-

tive effekt foreslås samtidig en skærpelse af bødeniveauet i hastighedssager i forhold til i dag.

På motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover foreslås en særlig skærpet bødetakst for hastighedsovertrædelser. Dette skyldes, at miljømæssige og energimæssige hensyn tilsiger, at der sættes særligt ind mod hastighedsovertrædelser ved meget høje hastigheder. Hertil kommer, at det vil være nødvendigt for at undgå, at bødetaksterne for hastighedsovertrædelser på motorveje svækkes i forhold til i dag.

Den foreslåede beregningsform skal anvendes, hvad enten der er tale om en overskridelse af en generel hastighedsgrænse, jf. færdselslovens § 42, stk. 1-3, eller en lokalt fastsat hastighedsgrænse, jf. § 42, stk. 4 og 5, eller en køretøjsbestemt hastighedsgrænse, jf. § 43.

I tilknytning til en omlægning af bødeberegningen finder Justitsministeriet, at der skal fastsættes særlige bødetakster for lastbiler med en tilladt totalvægt over 3.500 kg og for vogntog bestående af en sådan lastbil og et registreringspligtigt påhængskøretøj, således at bøderne for hastighedsoverskridelser med disse køretøjer belægges med et tillæg på (tilnærmelsesvis) 50%. Baggrunden herfor er, at skadefølgerne af uheld, hvor lastbiler m.v. er indblandet, er væsentlig større end andre færdselsuheld. Selvom uheldshyppigheden for lastbiler m.v. stort set er den samme som uheldshyppigheden for personbiler, er antallet af dræbte ved disse uheld flere gange større, end tilfældet er for uheld med personbiler. Til støtte for skærpede bøder ved hastighedsoverskridelser med lastbiler og lastbilvogntog kan endvidere henvises til Rådet for Trafikikkerhedsforsknings undersøgelse af dødsuheld med lastbiler i 1989 (Rådet for Trafikikkerhedsforsknings notat 3/1990). Undersøgelsen viste, at for høj hastighed er en væsentlig uheldsfaktor ved dødsulykker med lastbiler.

Herefter vil de vejledende bødetakster for overtrædelse af de generelle hastighedsbegrænsninger og køretøjsbestemte hastigheder være således: