

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 målrettet 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 døgn gennemsnit. 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-