

gange større, end tilfældet var for uheld med personbiler.

Det fremgår ligeledes af forarbejderne, at tanken bag det skærpede bødeniveau i henhold til færdselslovens § 118, stk. 3, er, at bøderne skal afspejle den risikoforøgelse, som hastighedsoverskridelsen medfører. Der skete derfor i forbindelse med lovændringen 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. Denne beregningsmetode anvendes, hvad enten der er tale om overskridelse af en generel hastighedsgrænse, en lokalt fastsat hastighedsgrænse eller en køretøjsbestemt hastighedsgrænse.

Baggrunden for den særligt skærpede bødetakt ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover er i forarbejderne herudover forklaret med miljømæssige og energimæssige hensyn.

Der er imidlertid rejst kritik af de skævheder i bødetakterne, som bestemmelsen medfører.

En konsekvens af, at det i forbindelse med lovændringen i 1992 blev besluttet at lade vejens karakter (motorvej) være afgørende for bødestørrelsen, er, at bøden for en given procentvis overtrædelse af en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for andre køretøjer end lastbiler er større ved kørsel på motorvej end ved kørsel på den øvrige del af vejnettet, hvor uheldsrisikoen alt andet lige er større.

Rigspolitichefen har i forbindelse med ovenstående kritik efter anmodning fra Trafikministeriet indhentet erfaringsmateriale om anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3.

I den forbindelse har Rigspolitichefen foretaget en opgørelse over antallet af sager, som Rigspolitichefens Færdselspoliti i perioden fra 12. oktober 1995 til 25. oktober 1995 har behandlet vedrørende anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3.

Opgørelsen viste, at der i perioden er behandlet i alt 4.510 sager om hastighedsovertrædelser for alle køretøjer.

Der blev i alt på motorvej optaget 417 rapporter. Heraf var de 59 rapporter optaget som følge af hastighedsovertrædelser med person- og varebil med påhængskøretøj, og de 61 skyldtes hastighedsovertrædelser i forbindelse med lastbilkørsel. Herudover blev der optaget 7 rapporter i forbindelse med buskørsel og 290 rapporter for hastighedsovertrædelser med personbiler.

Antallet af rapporter optaget i forbindelse med hastighedsovertrædelser på almindelige landeveje og motortrafikveje beløb sig til i alt 1.241. Heraf blev

der optaget rapport i 36 tilfælde med person- og varebil med påhængskøretøj, 89 rapporter i forbindelse med lastbilkørsel, 2 rapporter i forbindelse med buskørsel og 1.114 i forbindelse med personbilkørsel.

For så vidt angår hastighedsovertrædelser i tættere bebygget område er der i perioden optaget 2.852 rapporter, heraf omhandlede 43 rapporter person- og varebil med påhængskøretøj, 69 rapporter omhandlede lastbiler, 10 rapporter omhandlede busser og 2.730 rapporter omhandlede personbiler.

Rigspolitichefen har i forbindelse hermed oplyst, at kontrollen lå en uge efter hastighedskampagnen »Hastighed i by«, og en del rapporter og dermed anvendte ressourcer til rapportskrivning hidrører fra målinger i tættere bebygget område.

Det bemærkes endvidere, at den valgte og relativt korte periode næppe kan anses for helt dækkende for anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3, idet efterårsferie, fravær til andre tjenstlige opgaver, sagsbehandlingen ved hastighedskampagnen og samtidigt afholdte lokale hastighedskampagner, hvor Rigspolitichefens Færdselspoliti har medvirket, har haft indflydelse på rapportoptagelserne.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for Trafikministeriet oplyst, at totalrisikoen, dvs. den risiko, som en trafikant i et transportmiddel påfører sig selv og andre, er højst for varebil (6,14 dræbte eller tilskadekomne pr. 10 mio. km), for busser (2,80), for lastbiler (1,74) og for personbiler (1,64). Det har ikke været muligt for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning at beregne risikotal for person- eller varebil med påhængskøretøj.

Som det fremgår af en udtalelsen fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, er den risiko, som en trafikant i et transportmiddel påfører sig selv og andre, størst for de køretøjstyper, hvor der i færdselsloven allerede i dag er fastsat køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Det findes på denne baggrund færdselssikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssigt, at det alene er lastbiler, der pålignes en skærpet bøde for overtrædelse af hastighedsgrænserne på det almindelige vejnet.

Således foreslås det, at der for busser og personbiler med en tilladt vægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, ligeledes udmåles en skærpet bøde for overtrædelse af hastighedsgrænserne på det øvrige vejnet.

Det vil medføre, at der for alle køretøjstyper, for hvilke der er fastsat en køretøjsbestemt hastighed, udmåles en skærpet bøde for hastighedsovertrædelser ikke blot på motorveje men også på det øvrige vejnet.