

litiets almindelige færdselspatruljering og de målrettede kontroller, skal politiets fokus på ofte forekommende og trafikfarlige færdselslovsovertrædelser skærpes, herunder ved en mere konsekvent indgriben over for sådanne overtrædelser. En intensiveret politimæssig indsats skal bevirke, at trafikanterne oplever en øget opdagelsesrisiko, og dermed medvirke til at skabe en generel ændring af trafikantadfærden, idet en øget opdagelsesrisiko må antages at være afgørende for den præventive effekt. Særligt med hensyn til det foreslåede klippekortssystem, forhøjelse af bødetaksterne for visse hastighedsovertrædelser og nedsættelse af den procentuelle grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser, er det vigtigt for den præventive effekt af disse tiltag, at trafikanterne oplever en øget opdagelsesrisiko.

De enkelte politikredse og Rigspolitiets færdselspoliti vil på den baggrund som led i politiets almindelige færdselspatruljering og de målrettede kontroller skærpe deres fokus på ofte forekommende og trafikfarlige færdselslovsovertrædelser. Det almindelige princip, hvorefter politiets kontrolindsats tilrettelægges ud fra en overordnet vurdering af den færdselssikkerhedsmæssige situation, vil fortsat gælde.

5.2. Øget brug af differentierede hastighedsgrænser

5.2.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, kan der for en vejstrækning fastsættes en højere eller lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle. En højere lokal hastighedsgrænse kan efter § 42, stk. 4, fastsættes, hvis omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. På motortrafikveje må hastigheden dog ikke overstige 90 km i timen. En lavere lokal hastighedsgrænse kan efter § 42, stk. 5, fastsættes, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

I henhold til § 92 a, stk. 2, træffer politiet efter forhandling med vejbestyrelsen eller vejmyndigheden afgørelse om fastsættelse af højere eller lavere lokale hastighedsgrænser efter § 42, stk. 4 og 5.

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. Sådanne hastighedsgrænser kan f.eks. fastsættes på større gennemfarts- og ringveje, samt på andre veje, der indgår i byens vejnet, når områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke taler derimod. På motortrafikveje kan en højere lokal hastighedsgrænse fastsættes til 90 km i timen. En sådan hastighedsgrænse kan navnlig fastsættes på motortrafikvejsstrækninger uden kryds i niveau.

Uden for tættere bebygget område kan der ikke fastsættes en højere lokal hastighedsgrænse end den generelle (med undtagelse af motortrafikveje).

En lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes på alle vej kategorier. Sådanne hastighedsgrænser kan fastsættes, når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende strækning, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

I forbindelse med fastsættelse af lokale hastighedsgrænser kan der opstå den situation, at hastighedsgrænsen er blevet forhøjet i tidsrummet mellem gerningstidspunktet for en begået hastighedsforseelse og det senere domstidspunkt.

Straffelovens § 3 indeholder en generel overgangsbestemmelse, hvoraf det fremgår, at hvis straffelovgivning på domstidspunktet er forskellig fra den lovgivning, der gjaldt på gerningstidspunktet, så afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf efter den lov, der er gældende på domstidspunktet. Afgørelsen må dog ikke derved blive strengere end efter den lov, der var gældende på gerningstidspunktet. Hvis ophøret af gyldigheden af den lov, der var gældende på gerningstidspunktet, beror på »ydre, strafskylden uvedkommende forhold«, skal forholdet dog afgøres efter den lov, der var gældende på gerningstidspunktet.

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). I den sidstnævnte sag havde tiltalte ført en per-