

børn og ældre ofte færdes. Det er regeringens opfattelse, at der i befolkningen vil være et større incitament til overholdelse af de enkelte hastighedsgrænser, hvis disse forekommer velbegrundede og saglige.

Justitsministeriet vil på den baggrund anmode politiet om at tage kontakt til vejmyndighederne med henblik på at gennemgå vejnettet for at vurdere, om trafikikkerheden kan øges ved mere differentierede hastighedsgrænser, herunder navnlig om der er grundlag for lokalt at fravige de generelle hastighedsgrænser i nedadgående retning, f.eks. på skoleveje eller særligt ulykkesbelastede strækninger.

Gennemgangen vil skulle tage udgangspunkt i de retningslinier, der er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger. Hvis det imidlertid efter denne gennemgang måtte vise sig, at politiet og vejmyndighederne anser det for hensigtsmæssigt og forsvarligt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end 80 km i timen på andre vejstrækninger end motortrafikveje uden for tættere bebygget område, vil Justitsministeriet være indstillet på at ændre ministeriets cirkulære om fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger, således at en sådan hastighedsgrænse i særlige tilfælde kan fastsættes. Det skal dog i den forbindelse understreges, at fastsættelse af en højere hastighedsgrænse end 80 km i timen på disse vejstrækninger kun bør ske rent undtagelsesvist.

Efter Justitsministeriets opfattelse bør forhøjelser af hastighedsgrænser – hvad enten der er tale om lov-mæssige forhøjelser af de generelle hastighedsgrænser eller om lokalt fastsatte forhøjelser af hastighedsgrænser på enkelte strækninger – ikke have betydning for strafbarheden af hastighedsovertrædelser, der er begået inden ændringerne af de pågældende hastighedsgrænser. Justitsministeriet har herved navnlig lagt vægt på, at hastighedsovertrædelser efter ministeriets opfattelse i en stor del af tilfældene må anses som trafikfarlige forseelser, uanset at hastighedsgrænsen efter begåelsen af den pågældende forseelse forhøjes, idet de øvrige trafikanter har tilpasset deres hastighed og kørsel efter den aktuelt gældende hastighedsgrænse. Hastighedsovertrædelser må således under alle omstændigheder anses som trafikfarlige forseelser uafhængig af, hvad årsagen måtte være til en eventuel senere forhøjelse af den pågældende hastighedsgrænse. Justitsministeriet har tillige lagt vægt på, at den til enhver tid gældende hastighedsgrænse vil være entydigt angivet, enten via skiltning eller fordi den generelle hastighedsgrænse i færdselsloven er gældende. Trafikanterne vil derfor som udgangspunkt ikke være

i tvivl om, hvilken hastighedsgrænse der er gældende på gerningstidspunktet.

Det foreslås derfor, at der i et nyt kapitel 18 b ind-sættes en ny § 133 b, hvoraf fremgår, at spørgsmålet om straf og frakendelse af førerret samt pålæggelse af kørselsforbud i anledning af hastighedsovertrædelser, jf. §§ 42-43 a, eller anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, skal afgøres efter de på gerningstidspunktet gældende regler. Sager om hastighedsovertrædelser vil herefter altid skulle afgøres ud fra de hastighedsgrænser, der var gældende på gerningstidspunktet, uanset at hastighedsgrænsen på tidspunktet for forseelsens afgørelse måtte være blevet forhøjet. Bestemmelsen finder både anvendelse ved forhøjelser af de generelle hastighedsgrænser, de køretøjsbestemte hastighedsgrænser og ved lokalt fastsatte forhøjelser af hastighedsgrænser på enkelte strækninger.

### 5.3. Kampagner mv.

Som led i regeringens trafikikkerhedspakke vil der blive afsat midler til kampagne- og informationsaktiviteter. Midlerne vil dels skulle anvendes til kampagneaktiviteter forud for lovens ikrafttræden med henblik på at informere trafikanterne om det nye klippekorts-system, forhøjelse af bødetaksterne for hastighedsovertrædelser og nedsættelse af den procentuelle grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser, dels til kampagner på øvrige områder som generelt indebærer en færdselssikkerhedsmæssig effekt.

### 6. Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om indførelse af et klippekortsystem for kørekortindehavere indebærer, at der i politiet skal udvikles et IT-system til administration af ordningen. Rigspolitiet skønner, at merudgifterne til etablering af IT-systemet vil udgøre 11 mio. kr. Politiets løbende driftsudgifter ved ordningen er beskedne og afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

Forslaget om nedsættelse af den generelle grænse for betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser kræver ligeledes, at der foretages visse ændringer i politiets IT-systemer. Rigspolitiet skønner, at ændringer i IT-systemerne i forbindelse med dette forslag vil medføre en etableringsudgift på 1 mio. kr.

I den aftale om politiets økonomi 2004-2006, som regeringen har indgået med Dansk Folkeparti i forbindelse med forslaget til finanslov for 2004, er der afsat