

offentlige, er, at udformningen af pladerne skal være ensartet, og kvaliteten skal opfylde de krav, som må stilles til plader, som skal kunne identificere det pågældende køretøj. En fravigelse herfra vil belaste politiet bl.a. med en række kontrolopgaver. Hertil kommer, at privat fremstillede plader vil kunne misbruges f.eks. som erstatningsplader, ligesom der kan opstå tvivl om ejerforholdet til en sådan nummerplade i forbindelse med inddragelse ved misbrug.

Færdselslovens § 124 j opregner typer af nummerplader, for hvilke der skal ske betaling. Den foreslåede ændring tilføjer en ny nummerpladetype, der klart skal adskille sig fra andre nummerplader for at sikre, at den ikke anvendes på andre registreringspligtige køretøjer.

Forslaget medfører direkte udgifter for staten til fremstilling af en sådan nummerplade. Rigspolitichefen har i december 1991 indhentet tilbud fra den sædvanlige nummerpladeproducent, der dengang afgav et tilbud om at levere en rektangulær rød nummerplade med rød ramme og røde bogstaver for 78,50 kr. pr. stk. Hertil kommer udgifter i forbindelse med administration og kontrol.

Baggrunden for, at prisen for de foreslåede nye nummerplader bliver 100 kr. pr. stk., er, at ordningen ikke forøger statens udgifter til færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger og kontrol. Ordningen forventes at blive udgiftsneutral for det offentlige.

Prisen for en tredje nummerplade er endvidere fastsat under hensyn til, at der er tale om en ekstra nummerplade, der kun kan anvendes efter, at der er betalt for et sæt nummerplader.

Kostprisen giver grundlag for, at brugen af tredje nummerplade fremmes mest muligt.

Til nr. 40

Det foreslås, at betalingen for syn, omstillingssyn, en tredje nummerplade og grundprisen for historisk korrekte nummerplader satsreguleres i lighed med andre betalinger fastsat i færdselsloven.

Til nr. 41

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, skal retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor«. Bestemmelsen svarer i det væsentlige ordret til den tidligere færdselslovs § 70 a, stk. 1, nr. 1, som affattet ved lov nr. 270 af 26. juni 1975.

Fra praksis i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, kan således næv-

nes tilsidesættelse af vigepligtsregler, højre- og venstrevingsager, fremkørsel mod rødt lys, påkørsel af fodgænger i fodgængerfelt, overhaling og overskridelse af spærrelinie, hastighedsovertrædelser, mangler ved køretøj og forsætlig påkørsel. Det skal i den forbindelse bemærkes, at opremsningen ikke er udtømmende.

Ved overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, frakendes førerretten som udgangspunkt betinget, jf. § 126, stk. 2.

Efter retspraksis, der går tilbage til tiden før gennemførelsen af lov nr. 270 af 26. juni 1975, og som har været fulgt af begge landsretter, sker der sædvanligvis førerretsfrakendelser ved hastighedsovertrædelser, når hastigheden har været dobbelt så høj som tilladt eller højere. Retstilstanden er beskrevet i overensstemmelse hermed i bemærkningerne til den ved lov nr. 283 af 29. april 1992 gennemførte ændring af færdselsloven, jf. Folketingstidende 1991/92 tillæg A sp. 4271.

I retspraksis såvel forud for som efter gennemførelsen af lov nr. 270 af 26. juni 1975 har der – svarende til de gengivne bemærkninger i Folketingstidende 1974/75 tillæg A sp. 1995-96 – ikke været stillet krav om, at kørslen i det konkrete tilfælde har fremkaldt en farlig situation for personer eller ting.

Højesteret har i 4 sager (II 340/1994, II 145/1994, II 146/1994 samt II 13/1994) alle afsagt den 20. december 1994 vedrørende fortolkningen af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, udtalt, at anvendelsesområdet for førerretsfrakendelse som følge af hastighedsovertrædelser fastlægges i overensstemmelse med den nævnte praksis, herunder at frakendelsen ikke er betinget af, at det godtgøres, at personer eller ting har været udsat for konkret fare. I forbindelse med sådanne hastighedsovertrædelser kan de nærmere omstændigheder ved kørslen eller vejforholdenes beskaffenhed herefter kun begrunde, at frakendelse undlades, hvis ganske særlige forhold gør sig gældende.

Som ovenfor nævnt vil førerretsfrakendelse efter den foreliggende retspraksis sædvanligvis finde sted, når der har været tale om en overtrædelse af den højst tilladte hastighed med 100%.

Ifølge retspraksis kan førerretsfrakendelse ligeledes ske, når hastigheden ikke har været dobbelt så høj som den tilladte hastighed. Det gælder udover i gentagelsestilfælde navnlig i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og oversigtsforhold spiller en rolle i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes ved en hastighedsovertrædelse på mindre end 100%.

Sammenhængen mellem hastigheder og trafikulykker er veldokumenteret både fra danske og