

og dermed godt udsyn under hele overhalingen, eller at spærrelinierne er anlagt af færdselstekniske grunde, kan dog medføre, at der ikke sker frakendelse af førerretten.

g) Tilsidesættelse af reglerne om overhaling og forbud mod overhaling (§ 21, stk. 1-3 og § 23)

Foretages der overhaling på strækninger, hvor der ikke er spærrelinier, vil overhalingen som udgangspunkt være lovlig.

Det fremgår dog af § 21, stk. 1, at overhaling skal ske til venstre. Det fremgår videre af stk. 2, at kørende, der vil overhale, skal sikre sig, at det kan ske uden fare, herunder særligt, at den pågældende vognbane på en tilstrækkelig lang strækning er fri for modkørende færdsel, at den forankørende ikke giver tegn til overhaling, at bagfrakommende køretøjer ikke har påbegyndt en overhaling, og at det efter overhalingen utvivlsomt er muligt at føre køretøjet ind i trafikstrømmen uden ulempe. Opstår der i forbindelse med tilsidesættelse af disse betingelser for overhaling skade (trafikuheld) eller fare for skade for de øvrige trafikanter, viser praksis, at der sker frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, som i de groveste tilfælde er ubetinget efter § 126, stk. 2, nr. 1. I sager uden skade eller fare for skade for medtrafikanter kan sagens konkrete omstændigheder, f.eks. vejens overskuelighed over en lang strækning og dermed godt udsyn under hele overhalingen, eller at overhalingen er gennemført over en kort strækning, medføre, at der ikke sker frakendelse af førerretten.

I henhold til § 23 må overhaling som udgangspunkt ikke foretages umiddelbart foran eller i vejkryds og aldrig umiddelbart foran eller på en jernbaneoverkørsel, eller når oversigten foran eller på uoverskuelig bakke eller i vejkurve er begrænset. I sidstnævnte tilfælde må overhaling dog ske, hvis kørebanen i kørselsretningen har mindst to vognbaner, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme. Disse overhalingsforbud vil ofte være kombineret med placering af dobbelte spærrelinier på kørebanen, jf. ovenfor, men afmærkning med spærrelinier er i øvrigt ikke i sig selv afgørende for, om overhaling på en strækning er forbudt. For så vidt angår frakendelsesspørgsmålet henvises til det ovenfor vedrørende § 21, stk. 1 og 2, anførte.

h) Øget hastighed ved overhaling (§ 22, stk. 1)

Det følger af bestemmelsen, at når en forankørende bliver opmærksom på, at en bagfrakommende vil overhale til venstre, skal den pågældende holde så langt til højre som muligt og må ikke øge hastigheden.

Praksis på området er begrænset, men det synes at fremgå heraf, at der i situationer, hvor den overhalede øger hastigheden, altid sker frakendelse efter § 126,

stk. 1, nr. 1, og at frakendelsen i visse tilfælde sker ubetinget efter § 126, stk. 2, nr. 1.

i) Forbikørsel/slalomkørsel (§ 24, stk. 1)

Det følger af bestemmelsen, at i tilfælde, hvor færdslen er tæt og fremføres i flere rækker med en hastighed, der bestemmes af de forankørende, må der ikke skiftes vognbane, medmindre det er påkrævet efter § 16, stk. 1 (svingning ved vejkryds), § 17, stk. 1 (kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds), § 18, stk. 3-5 (til- og frakørsel via særlig vognbane samt formindskning af vognbaner i samme færdselsretning), eller det sker for at parkere eller standse.

Sager om overtrædelse af § 24, stk. 1, forekommer i praksis som oftest i sammenhæng med andre forseelser begået ved samme kørsel, f.eks. uforsvarlig overhaling efter § 21 og uforsvarlig vognbaneskift efter § 18, stk. 2. Det kan derfor være vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang en overtrædelse af § 24, stk. 1, i sig selv vil medføre en frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1.

j) Overhaling ved fodgængerfelt (§ 25)

Det følger af bestemmelsen, at kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, ikke må foretage overhaling eller forbikørsel af et andet køretøj, hvis dette køretøj hindrer fuldt udsyn over fodgængerfeltet. Overtrædelse af bestemmelsen er således betinget af, at der ikke er fuldt udsyn i forbindelse med forbikørslen eller overhalingen.

Sager om overtrædelse af § 25 forekommer i praksis som oftest i sammenhæng med andre forseelser begået ved samme kørsel, f.eks. overskridelse af hastighedsgrænserne i §§ 42-43 a og undladelse af at holde tilbage for fodgængere i fodgængerfelt efter § 27, stk. 6 og 7. Det kan derfor være vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang en overtrædelse af § 25 i sig selv vil medføre en frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1.

k) Tilsidesættelse af vigepligt (§ 26, stk. 2-4 og 6)

§ 26, stk. 2-4, omhandler to former for vigepligt; dels ubetinget vigepligt (stk. 2 og 3), dels højrevigepligt (stk. 4). Endvidere fremgår det, at bilisten har vigepligt for henholdsvis cyklistere og knallertkørere og modkørende færdsel i forbindelse med højre- og venstresving (stk. 6).

Det fremgår af § 26, stk. 2, at den kørende ved kørsel ind på eller over en vej har vigepligt for den kørende færdsel fra begge sider (ubetinget vigepligt), hvis dette er tilkendegivet ved afmærkning i medfør af § 95.

Den ubetingede vigepligt efter § 26, stk. 2, kan markeres med »fuldt stop« ved tavle B 13. Tavlen anvendes normalt sammen med kørebaneafmærkning S 13 (stoplinje). Tavlen angiver, at kørende har ubetin-