

burde være omfattet. Arbejdsgruppen har dog fundet, at disse overtrædelser ikke skal være omfattet af et klippekortsystem. Dels er den nuværende praksis således, at der ikke sondres på grovheden af forseelsen, hvilket i sig selv ville give betydelige vanskeligheder med evt. at fastslå, hvornår en overtrædelse i givet fald burde udløse et »klip«. Dels er det taget i betragtning, at en ikke uvæsentlig del af overtrædelserne konstateres igennem den såkaldte virksomhedskontrol. Denne kontrol tager imidlertid sit udgangspunkt i kørsler, der ligger nogen tid forud for kontroltidspunktet, hvortil kommer høringsprocedure mv. Samlet betyder dette, at en sigtelse – og ikke mindst en afgørelse i forhold til chaufføren – først vil foreligge mange måneder efter forseelsen er begået, hvilket ikke er hensigtsmæssigt i forhold til et klippekortsystem.

For så vidt angår de såkaldte klapfejl, jf. nærmere bemærkningernes punkt 2.1.1.2, finder arbejdsgruppen, at disse fejl – på tilsvarende måde som i frakendelsessituationer efter § 126, stk. 1, nr. 1, – bør være omfattet af et klippekortsystem. Arbejdsgruppen har herved lagt vægt på, at det almindelige tilregnelsskrav i færdselsloven alene er uagtsomhed, f.eks. hvis føreren ikke har udvist tilstrækkelig opmærksomhed. Hertil kommer, at sanktionen i et klippekortsystem først vil indtræde efter en række forseelser inden for en begrænset årrække. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at en række fejl inden for en begrænset periode peger i retning af, at den pågældende fører ikke udviser tilstrækkelig opmærksomhed og forsigtighed i trafikken, hvorfor sanktionen vil have sin berettigelse.

2.2.1.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet kan tiltræde, at klippekortsystemet af de af arbejdsgruppen anførte grunde kun bør omfatte grovere overtrædelser af færdselslovens regler, hvilket navnlig vil sige adfærdsbaserede forseelser, der er væsentlige for trafikikkerheden. Justitsministeriet kan endvidere tilslutte sig, at de konkrete forseelsestyper, som arbejdsgruppen har anbefalet, omfattes af klippekortsystemet.

Justitsministeriet finder dog, at uberettiget brug af nødspor tillige bør omfattes af klippekortsystemet. Ubertigtet brug af nødspor må efter Justitsministeriets opfattelse anses som en trafikfarlig forseelse på linje med de forseelsestyper, som arbejdsgruppen har anbefalet omfattet af klippekortsystemet. Justitsministeriet har herved lagt vægt på, at uberettiget brug af nødspor navnlig i forbindelse med ulykker kan hindre redningskøretøjer i at komme frem til ulykkesstedet og vil tillige være til fare for redningspersonale, der eventuelt måtte arbejde i nødsporet. Forseelsen vidner

derfor efter Justitsministeriets opfattelse om manglende ansvarlighed og hensyntagen til andre trafikanter.

Rigsadvokaten har endvidere foreslået, at klippekortsystemet skal omfatte overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 1, hvis overtrædelsen udgør kørsel mod kørselsretningen. Justitsministeriet er enig i, at kørsel mod kørselsretningen bør omfattes af klippekortsystemet. Kørsel mod kørselsretningen må efter Justitsministeriets opfattelse anses som en overordentlig trafikfarlig forseelse, idet trafikanter i disse situationer på ingen måde er forberedt på at møde modkørende trafik. Forseelsen vil derfor være til stor fare for alle implicerede trafikanter.

Justitsministeriet har endvidere overvejet, om overtrædelse af pligten til at bruge sikkerhedssele i § 80, stk. 1, bør være omfattet af klippekortsystemet. Manglende brug af sikkerhedssele har dog først og fremmest betydning for den enkelte førers og passagers egen sikkerhed. Forseelsen har derimod ikke karakter af en adfærdsbaseret forseelse, der kan betegnes som trafikfarlig i relation til andre trafikanter, og forseelsen falder derfor uden for den kategori af forseelsestyper, som foreslås omfattet af klippekortsystemet. Justitsministeriet finder på den baggrund ikke, at manglende brug af sikkerhedssele bør være omfattet af klippekortsystemet.

Justitsministeriet finder derimod, at overtrædelse af førerens pligt efter § 80, stk. 4, til at påse, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedsudstyr, bør omfattes af klippekortsystemet. Justitsministeriet er opmærksom på, at denne forseelse – i lighed med, hvad der er anført om selve pligten til at anvende sikkerhedssele i § 80, stk. 1 – ikke kan karakteriseres som værende trafikfarlig for andre trafikanter. Børn under 15 år kan imidlertid i mange tilfælde ikke antages at have forståelse for vigtigheden af at anvende sikkerhedsudstyr, og særligt små børn vil være helt afhængige af, at føreren sørger for deres fastspændelse under kørslen. At føreren i strid med § 80, stk. 4, ikke sørger for, at børn under 15 år er fastspændt under kørslen, kan derfor have afgørende betydning for disse passagerers sikkerhed. Føreren vil derfor ved manglende efterlevelse af sin pligt efter § 80, stk. 4, udsætte andre menneskers liv og førlighed for fare. Justitsministeriet finder derfor, at denne forseelse bør omfattes af klippekortsystemet.

Tilsvarende gør sig gældende ved overtrædelse af pligten efter § 81, stk. 3, for en fører af en motorcykel eller knallert til at påse, at passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrhjul. Rådet for Større Færdselssikkerhed har derfor foreslået, at klippekortsystemet også skal omfatte denne over-