

§ 126 derfor skærpet. Førerretten kan således i dag allerede frakendes (betinget) ved hastighedsovertrædelser på mere end 70 pct., hvilket fremgår udtrykkeligt af bestemmelsen.

Bestemmelsen omfattede efter lovændringen både overtrædelse af de generelle hastighedsbestemmelser i lovens § 42, de køretøjsbestemte hastighedsbestemmelser i lovens § 43 samt lokale hastighedsbestemmelser fastsat af politiet i medfør af lovens § 92.

Det følger endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at den øvrige praksis for anvendelsen af § 126, stk. 1, nr. 1, samt dennes anvendelsesområde, ikke skulle berøres af ændringen. Førerretsfrakendelse vil således fortsat kunne ske i en række tilfælde, selvom hastigheden ikke har oversteget den tilladte hastighed med mere end 70 pct. Dette gælder udover i gentagelsestilfælde bl.a. i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og oversigtsforhold indgår i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes.

5.2.2 Lov nr. 73 af 4. februar 1998

Lov nr. 468 af 10. juni 1997 om ændring af færdselsloven indebar tillige en skærpelse af indsatsen mod blandt andet spiritus- og promillekørsel.

Ved lovændringen blev det vedtaget at nedsætte promillegrænsen fra 0,80 promille til 0,50 promille. Promillenedsættelsen skulle ifølge lov nr. 468 af 10. juni 1997 træde i kraft efter trafikministerens bestemmelse. Efter bemærkningerne til lovforslaget ville dette ske, når politiet rådede over udstyr til måling af spirituspåvirkethed i udåndingsluften (såkaldt evidensudstyr) med henblik på anvendelse af sådant udstyr i Danmark som bevismiddel i sager om promille- og spirituskørsel.

Det var på denne baggrund samtidig nødvendigt at ændre bestemmelsen i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3 (nu § 126, stk. 1, nr. 5), vedrørende sanktionen ved promillekørsel i intervallet mellem 0,50 promille og 0,80 promille, jf. bemærkningerne herom til lov nr. 468 af 10. juni 1997 (Folketingstidende 1996-97, tillæg A, side 3743-45).

Det blev imidlertid efter lovens vedtagelse konstateret, at der ville gå længere tid end forudsat med de praktiske overvejelser i relation til anskaffelsen af dette udstyr. Trafikministeriet fandt det derfor bedst stemmende med intentionerne

bag lov nr. 468 af 10. juni 1997, at nedsættelsen af promillegrænsen til 0,50 skete uafhængigt heraf. Ved lov nr. 73 af 4. februar 1998 beordrede Folketinget således trafikministeren til at sætte nedsættelsen i kraft uden at afvente politiets anskaffelse af det omtalte evidensudstyr. Nedsættelsen blev herefter sat i kraft pr. 1. marts 1998.

Efter den i dag gældende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 5, er det således fortsat alene resultatet af en blodprøve, der kan danne grundlag for betinget frakendelse af førerretten, og spørgsmålet om frakendelse af førerretten kommer efter bestemmelsens ordlyd endvidere først på tale ved kørsel med en alkoholkoncentration i blodet over 0,80 promille, idet sanktionen ved promillekørsel i intervallet 0,51 - 0,80 alene er bøde og ikke førerretsfrakendelse.

5.2.3 Lov nr. 187 af 30. marts 1999

Ved lov nr. 187 af 30. marts 1999 blev der ved en ændring af færdselslovens § 118, stk. 5, gennemført mulighed for udmåling af skærpede bøder i tilfælde af overtrædelse af forskrifter udstedt i henhold til færdselslovens §§ 68 og 85 vedrørende henholdsvis hastighedsbegrænsere og overlæs i forbindelse med kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

På frakendelsesområdet blev § 125 a ved ændringsloven indsat i færdselsloven. I henhold til bestemmelsen skal føreren frakendes førerretten ubetinget, i det omfang den pågældende har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere, eller vidste eller burde have vidst, at der var foretaget et sådant indgreb.

Det er i bemærkningerne til lovforslaget anført, at det fra politimæssig side var konstateret som et stigende problem, at hastighedsbegrænsere – navnlig i lastbiler – var uvirksomme på grund af konstruktive indgreb eller lignende manipulative initiativer med henblik på at sætte hastighedsbegrænseren ud af funktion.

Det blev endvidere anført, at den eneste reelle mulighed for umiddelbart at konstatere, at et sådant indgreb havde fundet sted, var ved klare hastighedsovertrædelser, hvor politiet enten havde foretaget egentlige hastighedsmålinger, eller hvor en efterfølgende undersøgelse af køretøjets fartskriver havde vist, at hastighedsbegrænseren ikke var i lovlig stand.