

dende bestemmelser om frakendelse af førerret vil blive skabt de bedste muligheder for, at ikke mindst borgerne altid kan påregne, hvilke forseelser der vil udløse et klip, samt hvilke konsekvenser gentagelse af forseelser omfattet af ordningen vil få.

Den specifikke udformning af ordningen overlader således ikke noget skøn til myndighederne, når man ser bort fra den vurdering, der allerede sker i dag med hensyn til, hvorvidt der bevismæssigt kan konstateres en overtrædelse af en bestemt bestemmelse i færdselslovgivningen. Kan det fastlægges, at overtrædelsen er sket, og at den pågældende overtrædelse er omfattet af ordningen, udløser det "automatisk" et klip.

Udvalget har i den forbindelse lagt afgørende vægt på, at en sådan udbygning af de gældende bestemmelser om frakendelse af førerret uden videre vil sikre de berørte trafikanter samtlige de retssikkerhedsgarantier, der allerede i dag følger af færdselslovens og retsplejelovens bestemmelser, samt de deraf følgende administrative procedurer hos politiet, anklagemyndigheden og domstolene.

Udvalget har endvidere lagt vægt på erfaringerne med de lettilgængelige, operationelle - og så vidt det på nuværende tidspunkt ses - ganske virkningsfulde tilføjelser til færdselslovens frakendelsesregler, der i dag findes i § 126, stk. 1, nr. 2 og 3, om hastighed (40 pct. og 70 pct. reglerne) og i nr. 4 om overlæs (30 pct. reglen).

Udvalget finder det samtidig af væsentlig færdselssikkerhedsmæssig betydning at bevare den ovenfor under afsnit 5. 5. beskrevne ordning, hvorefter politiet på baggrund af en skønsmæssig vurdering kan indkalde en fører til kontrollerende køreprøve, hvis der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende fortsat er i besiddelse af fornøden kørefærdighed, fornødent kendskab til færdselsreglerne eller forståelse for hensynet til andre trafikanter, jf. herved kørekortbekendtgørelsens § 72.

Udvalget lægger i denne forbindelse i første række vægt på, at den anden arbejdsgruppe i sin rapport fra 1995 specifikt henledte opmærksomheden på, at mulighederne efter den nugældende kørekortbekendtgørelses § 72 burde anvendes i højere grad end hidtil. Udvalget deler den anden arbejdsgruppes synspunkter i så henseende.

Udvalget lægger endvidere vægt på, at den største del af de sager, der behandles efter kørekortbekendtgørelsens § 72, vedrører færdsels-

forseelser, hvor alternativet til kontrollerende køreprøve i stedet ville være en tiltale for overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1. En eventuel ny ordning vedrørende tildeling af point eller klip, der samtidig helt eller delvis ville indebære ophør af den eksisterende mulighed for, at politiet kan træffe beslutning om indkaldelse til kontrollerende køreprøve, ville således i givet fald antages at medføre en stigning i antallet af egentlige retssager efter færdselslovens § 126 og dermed et øget ressourceforbrug hos politiet og anklagemyndigheden, uden at der derved samtidig kan antages at være opnået en færdselssikkerhedsmæssig gevinst.

6.1.2 Hvilke typer af forseelser skal være omfattet

Det er som udgangspunkt udvalgets opfattelse, at kun grovere forseelser bør være omfattet af en udvidet frakendelsesordning, hvilket navnlig vil sige adfærdsbaserede forseelser, der er væsentlige for trafikikkerheden.

I forbindelse med afgrænsningen af forseelser omfattet af en udvidet frakendelsesordning har udvalget drøftet, hvorvidt der kunne tages udgangspunkt i forseelser, som efter den gældende færdselslovgivning medfører pålæggelse af en skærpet bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 2 og 3. Udvalget er imidlertid af den opfattelse, at en regulering af denne karakter vil være for vidtrækkende, idet skærpet bøde også kan pålægges for forseelser, der nok kan anses som alvorlige, men som dog ikke umiddelbart er afgørende for trafikikkerheden. Dette er eksempelvis tilfældet ved uberettiget brug af tågelygter eller befordring af personer i campingvogn.

Det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan "*Hver ulykke er én for meget. Trafikikkerhed starter med dig*", at knap halvdelen af alle trafikulykker sker i kryds, og at der er knap 200 dræbte og omkring 4.800 tilskadede omkomne hvert år. De to gennemgående årsagstaktorer er i denne forbindelse for høj hastighed samt manglende overholdelse af vigepligt.

Færdselssikkerhedskommissionen skønner endvidere i handlingsplanen, at for høj hastighed indgår som ulykkes- og skadesfaktor i mellem en fjerdedel og halvdelen af alle trafikulykkerne med personskader. Sammenhængen mellem hastighed og ulykker er endvidere veldokumenteret - jo højere hastighed, jo større ulykkesrisiko og desto større konsekvenser.