

fare eller unødigt ulempe for andre. Det samme er tilfældet før vending og bakning samt ved igangsætning fra kanten af vejen og ved vognbaneskift eller anden ændring af køretøjets placering til siden samt ved standsning og hurtigt nedsettelse af hastigheden.

Eksisterende praksis viser, at der kan ske frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, i sager med vending, vognbaneskift og bakning. I de fleste tilfælde har der foreligget skade (trafikuheld).

Der er efter praksis sket frifindelse for frakendelsespåstanden i konkrete tilfælde, hvor der er væsentlige indicier for, at modparten har kørt betydeligt hurtigere end tilladt eller har udvist betydelig uagtsomhed.

I de tilfælde, hvor der ikke i dag sker en frakendelse, er det dog udvalgets vurdering, at forseelsen er så trafikfarlig, at den bør være omfattet af klippekortordningen.

6.2.7 Tilsidesættelse af krav til og forbud mod overhaling (færdselslovens §§ 4, stk. 1, 21, stk. 1-3 og 23).

Praksis ved overhaling, hvor der sker overskridelse af spærrelinier (§ 4, stk. 1):

Som tidligere nævnt findes bestemmelserne om betydningen af færdselstavler m.v. i bekendtgørelse nr. 590 af 24. juni 1992 om vejafmærkning (vejafmærkningsbekendtgørelsen), som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 523 af 15. juni 2000, med tilhørende cirkulære nr. 3 af 7. januar 1998 om vejafmærkning (vejafmærkningscirkulæret).

Afmærkning med spærrelinie (vejafmærkningsbekendtgørelsens § 44, Q 44), betyder, at den angivne adskillelse mellem vognbaner ikke må overskrides eller krydses af kørende, heller ikke ved vending, svingning i vejkryds, indkørsel til ejendom eller lignende. Hvor særlige forhold, f.eks. vejarbejde eller standset eller parkeret køretøj, gør det nødvendigt, kan linien dog overskrides under udvisning af særlig agtpågivenhed. Dobbelte spærrelinier vil oftest været placeret for at understrege eller tydeliggøre et overhalingsforbud, der gælder i medfør af færdselsloven, eller som følger af vejafmærkningsbekendtgørelsens § 13, C 51.

Praksis på området viser, at der ved overskridelse af dobbelte spærrelinier uden skade eller fare for skade for medtrafikanter, sker frakendelse, når overskridelsen har fundet sted med *begge hjulpar og længere end 100 m*, og hvor der even-

tuelt har foreligget mere end én overhaling. I tilfælde med overskridelse af dobbelte spærrelinier på en strækning længere end 100 m er den abstrakte faresituation således tilstrækkelig til en frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1. Det er tilstrækkeligt, at forseelsen er egnet til at fremkalde fare.

Der kan som følge af konkrete omstændigheder, for eksempel godt udsyn under hele overhalingen eller at spærrelinierne er anlagt af færdselstekniske grunde, ske frifindelse for frakendelsespåstanden.

Den generelle tendens i praksis er således, at der i sager uden skade eller fare for skade for medtrafikanter sker frifindelse, når overskridelsen af de dobbelte spærrelinier sker på en strækning på under 100 m.

I sager, hvor overskridelsen af spærrelinierne medfører skade (trafikuheld) eller fare for skade for medtrafikanter, sker der altid frakendelse.

I de tilfælde, hvor der ikke i dag sker en frakendelse, er det dog udvalgets vurdering, at forseelsen er så trafikfarlig, at den bør være omfattet af klippekortordningen.

Overhaling- og overhalingsforbud (§§ 21, stk. 1-3, og 23, stk. 1):

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

Det fremgår dog af § 23, 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 foran kørende ikke giver tegn til overhaling, og at bagfra kommende køretøjer ikke har påbegyndt en overhaling, samt 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 den modkørende eller den overhalede færdsel, viser praksis, at der sker frakendelse, som i de groveste tilfælde er ubetinget. Endvidere kan der ske frakendelse ved overhalinger i strid med overhalingsforbudene i § 23, stk. 1. Disse overhalingsforbud vil ofte være kombineret med placering af dobbelte spærrelinier, jf. ovenfor, men afmærkning med spærrelinier er i