

Det fremgår af bemærkningerne (FT 1974-75, 2. saml., till. A, sp. 1991), at det i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget til færdselsloven blev overvejet, om reglerne kunne formuleres således, at der ikke skulle ske frakendelse i anledning af sådanne fejl.

Dette blev dog afvist blandt andet af de grunde, at det blev fundet betænkeligt at give afkald på frakendelse af førerret som sanktion i situationer, hvor der vel ikke er udvist et stærkt dadelværdigt forhold, men hvor der i forbindelse med uagtsomhed dog foreligger en objektivt set farlig kørsel, og at der med forslaget om indførelse af begrebet betinget frakendelse blev mulighed for en mildere bedømmelse af disse fejl.

Retsstillingen er således efter motiverne, at der principielt fortsat skal ske frakendelse ved sådanne fejl, men at sanktionen er mildnet, idet der alene efter § 126, stk. 1, nr. 1, skal ske en betinget frakendelse.

Det er udvalgets vurdering, at trafikfarlige forseelser, der dog ikke opfylder betingelserne for en frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, bør være omfattet af den udvidede frakendelsesordning (klippekortordning). En række af disse forseelser kan være udløst af uopmærksomhed m.v., men det er udvalgets holdning, at disse fejl, på tilsvarende måde som de øvrige forseelser, bør være omfattet af den udvidede frakendelsesordning (klippekortordning). Udvalget skal samtidig pege på, at det almindelige tilregnelseskra- v i færdselsloven alene er uagtsomhed, f.eks. hvis føreren ikke har udvist tilstrækkelig opmærksomhed. Hertil kommer, at sanktionen i frakendelsesordningen først vil indtræde efter en række forseelser inden for en begrænset årrække, og det er udvalgets 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.

6.2.15 Færdselslovens forseelser i øvrigt

I afsnit 6. 1. 2 er der redegjort for arbejdsgruppens overvejelser m.h.t. hvilke forseelser, der i givet fald bør være omfattet af en klippekortordning. I disse overvejelser har selvfølgelig tillige indgået, hvilke kriterier der var afgørende for, at andre forseelsestyper i færdselsloven ikke bør være omfattet af en klippekortordning. Arbejdsgruppen har ved den vurdering navnlig lagt følgende kriterier til grund:

- En lang række af forseelsestyperne i færdselsloven vedrører enten ikke førere af køretøjer, hvortil der kræves kørekort, eller der er tale om forseelser, som ikke skønnes at være så trafikfarlige, at de bør udløse et klip. Sidstnævnte skal ses i lyset af, at de forseelser der udløser et klip skal være af en sådan karakter, at de i almindelighed opfattes som farlige, således at accepten og forståelsen for systemet kan få en rimelig udbredelse.
- En del forseelsestyper er ikke medtaget ud fra en vurdering af, at de pågældende forseelser efter de nugældende regler og praksis medfører en betinget eller ubetinget frakendelse, hvor det ikke er hensigtsmæssigt eller acceptabelt, at der udløses en ny særlig skærpet sanktion i form af klip for forseelser, der er af mindre grov karakter. Arbejdsgruppen har bl.a. her set på sager vedrørende fejl og mangler ved køretøjer og kørsel med overlæs.
- Endelig har arbejdsgruppen specielt overvejet, hvorvidt overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid burde være omfattet af en klippekortordning. Dette skal navnlig ses i lyset af, at sådanne overtrædelser i visse tilfælde kan være af en sådan grovhed, at de umiddelbart burde være omfattet af ordningen. Dels er den nuværende retspraksis således, at der ikke sondres på grovheden af forseelsen, hvilket i sig selv ville give nogle 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 kontroltidspunkt, hvortil kommer høringsprocedure m.v. 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 en klippekortordning.

6.3. Analyse og vurdering af den færdselssikkerhedsmæssige effekt

Færdselssikkerhedskommissionens arbejdsgruppe vedrørende pointsystem ved kørekort mv. konkluderede i 1991 - bl.a. på baggrund af svenske forarbejder til et lignende system i 1978 - at der ikke er dokumentation for, at et egentligt pointsystem har en færdselssikkerhedsmæssig