

Gorm Toftegaard Nielsen
Uno Valbak

Farlig kørsel og frakendelse

– retspraksis efter færdselslovens § 126



Jurist- og Økonomforbundets Forlag
1992

Farlig kørsel og frakendelse
– retspraksis efter færdselslovens § 126
1. udgave, 1. oplag

© 1992 Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Alle rettigheder forbeholdes.
Mekanisk, fotografisk eller anden gengivelse eller
mangfoldiggørelse af denne bog eller dele heraf er
uden forlagets skriftlige samtykke ikke tilladt
ifølge gældende dansk lov om ophavsret.

Tryk: Gentofte Tryk, Charlottenlund
Printed in Denmark 1992
ISBN 87-574-2122-6

Indholdsfortegnelse

Forord	11
Indledning	13
I. Generelle spørgsmål	
<i>Uagtsomt manddrab</i>	18
a. skyldsspørgsmålet	18
b. bødeudmålingen	20
c. området for frihedsstraf	21
d. udmålingen i sager med frihedsstraf	23
e. konklusion	24
<i>Anklageskriftet</i>	25
a. »under tilsidesættelse af væsentlige«	25
b. frakendelsespåstand i anklageskriftet med oplysning om konsekvenser	29
c. ændring af påstanden	30
<i>Recidiv eller flere forhold til samtidig pådømmelse</i>	34
a. nyt forhold i prøvetiden for tidligere betinget frakendelse	34
b. nyt forhold inden 5 år efter udløbet af tidligere ubetinget frakendelse	36
c. flere forhold til samtidig pådømmelse	37
d. begyndelsestidspunkt for den betingede frakendelse	39
e. betinget frakendelse p.g.a. særlig formildende omstændigheder	40
II. Kørselsfejl	
<i>Hajtænder</i>	42
a. tiltalte holdt stille	43
b. tiltalte har set modparten	44
c. modparten dækket af andre trafikanter	44
d. den tværgående vej	44
e. modpartens kørsel	46
f. dårlige oversigtsforhold m.v.	48

Indholdsfortegnelse

<i>Øvrige vigepligtstilfælde</i>	53
a. fuldt stop	53
b. udkørsel med ubetinget vigepligt efter § 26, stk. 3	53
c. højrevigepligt efter § 26, stk. 4	55
<i>Højresving</i>	56
a. tiltalte holdt stille	56
b. lastbiler og døde vinkler	57
c. modpartens hastighed m.v.	58
<i>Venstresving</i>	62
a. hovedvejskørsel	62
b. anden kørsel	62
c. nedsat udsyn	63
d. modparten overtrådt reglerne	64
e. straffelovens § 241 og § 249	64
<i>Rødt lys</i>	67
a. sammenstød med andre end fodgængere	67
tiltale uden uheld	67
bevisspørgsmålet	68
undskyldende forhold	69
ubetinget frakendelse	69
b. påkørsel af fodgængere i felt	70
<i>Fodgængerfelt</i>	74
a. intet uheld	75
b. påkørsel af fodgængere	75
c. lysregulerede fodgængerfelter	76
d. ikke-lysregulerede fodgængerfelter	78
<i>Påkørsel uden for fodgængerfelt</i>	80
a. påkørsel på fortov	80
b. fodgængere i højre side	80
c. fodgængere på vej over vejen	81
<i>Overhaling</i>	82
a. overskridelse af spærrelinier uden fare eller gene for medtrafikanter	83
b. overskridelse af spærrelinier og sammenstød med medtrafikanter	85
c. overskridelse af spærrelinier til fare eller gene for medtrafikanter	85
d. sammenstød med eller gene for modkommende færdsel ved overhaling uden spærrelinier	86
e. sammenstød med eller gene for den overhalede færdsel ved overhaling uden spærrelinier	87

f. andre tilfælde af risiko- og chanceprægede overhalinger	89
g. konklusion	90
<i>Hastighed</i>	92
1) Kørsel med mindst dobbelt hastighed	92
a. vejforholdene generelt	93
b. vejarbejde	94
c. natkørsel	95
d. betinget ctr. ubetinget frakendelse	95
e. målemetoderne	95
radar	95
police-pilot	96
speedometer	96
triptæller og stopur	97
fra luften	97
fartskriver	97
2) Kørsel med mindre end dobbelt hastighed	102
3) Kørsel med tiltale efter straffelovens § 241 eller § 249	105
4) Flugt- og kapkørsel	108
a. flugtkørsel	108
b. kapkørsel	109
5) Konklusion	111
<i>Chikanekørsel</i>	111
a. chikane over for forankørende	112
brat indsvingning efter overhaling	112
opbremsning efter brat indsvingning	112
presning ind mod højre vejside	113
utilstrækkelig afstand til forankørende	113
b. chikane over for bagvedkørende	
for at hindre overhaling	114
forøgelse af hastighed	114
opbremsning	114
presning over mod venstre vejside	114
vognbaneskift	115
c. chikane over for modkommende	115
d. forsætlig påkørsel af anden trafik	116
e. konklusion	117
<i>Anden hensynsløs kørsel</i>	119
a. forsætlig påkørsel eller lignende af personer, der i tjenstligt anliggende havde rettet henvendelse til tiltalte	120

Indholdsfortegnelse

b. forsætlig påkørsel eller lignende af andre trafikanter efter skænderi eller anden kontrovers	122
c. forsætlig påkørsel eller lignende og forsætlig farefremkaldelse tilsyneladende uden forudgående skænderi eller kontrovers	124
d. anden hensynsløs kørsel med alvorlige personskader	125
e. kørsel med hærværk som direkte formål	126
f. konklusion	127
<i>U-vending og/eller forsætlig kørsel mod færdselsretningen</i>	128
a. u-vending i bymæssig bebyggelse	129
b. motorvej	130
c. andre tilfælde	131
<i>Kortvarig kørsel i modsat vejbane</i>	132
<i>Påkørsel i højre side</i>	134
<i>Påkørsel af krydsende cyklist</i>	136
<i>Kørsel på cykelsti eller fortov</i>	137
<i>Bakning</i>	138
<i>Jernbaneoverskæring</i>	139
<i>Parkering og standsning</i>	139
 III. Mangler ved køretøjet	
<i>Køretøjets generelle tilstand</i>	141
a. rusttæring	141
b. konstruktive ændringer	142
<i>Mangler ved bremserne</i>	144
a. bremses ved personbiler	144
påstand om ubetinget frakendelse	144
virkningsløs ved første nedtræden	144
en vis virkning ved første nedtræden	145
påstand om betinget frakendelse	147
b. bremses ved lastbiler, busser og traktorer	148
c. bremses ved motorcykler	150
<i>Styretøj</i>	152
<i>Tilisede ruder</i>	154
<i>Læsning m.v.</i>	156
a. løst læs	156
b. udragende læs	157
c. forringede køreegenskaber	157
<i>Andre mangler</i>	158
a. lygteføring	158
b. hjul og dæk	159

IV. Førerens tilstand

a. træthed	161
b. medicinpåvirkethed	163
c. medicin og alkohol	164
d. kroniske lidelser	165

V. Aktuel og tidligere overtrædelser, § 126, stk. 1, nr. 3

a. betingelserne for betinget frakendelse	167
b. ubetinget frakendelse	168
c. bødens størrelse	169

Forord

Titlen for denne bog er »Farlig kørsel og frakendelse, retspraksis efter færdselslovens § 126«. I den tidligere færdselslov var disse tilfælde beskrevet med ordene »groft uforsvarlig kørsel«. Fordelen ved denne vending er, at den er kort og har et indhold. I forslaget til den nye færdselslov udtales, at denne udtryksmåde i den almindelige opfattelse typisk refererer til noget subjektivt dadelværdigt og derfor findes mindre velegnet til beskrivelse af de tilfælde, hvor frakendelse skal finde sted. (FT 1974-75, 2. saml., till. A sp. 1992).

Lovgiver har således klart udtalt, at området for frakendelse er videre end de tilfælde, der naturligt vil blive opfattet som »groft uforsvarlig kørsel«. Alligevel anvendes denne vending p.g.a. sine åbenbare kvaliteter fortsat i litteraturen, se således Waage: Spritkørsel, 1985, s. 97 og 98. Vi har imidlertid fundet det væsentligt at forlade denne terminologi. Motivudtalelsen om befolkningens – berettigede – forestillinger om, hvad udtrykket »groft uforsvarlig« dækker, svarer til praktikernes opfattelse. Én ting er for tiltalte at blive frakendt førerretten, fordi han har overset et rødt lys og således tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Dette kan mange tiltalte bringes til at acceptere. Ligeledes at situationen har været farlig. Der er jo typisk sket et uheld. Det er imidlertid nærmest blokerende for tiltaltes accept, hvis han i disse tilfælde skal stemples for »groft uforsvarlig kørsel«. Når loven bevidst har afskaffet en unødvendig og misvisende stempling af tiltalte, er der ingen grund til, at juristerne gør praktikernes hverdag mere besværlig ved at insistere på at bevare denne stempling. Vi har derfor valgt begrebet »farlig kørsel«, der synes at harmonere med ordlyden af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1.

Formålet med bogen er at forsøge at give praktikere et værktøj til hurtig og sikker information om, hvornår en kørsel har haft en sådan karakter, at den efter færdselslovens § 126 må antages at ville medføre en betinget eller ubetinget frakendelse – bortset fra sager om promillekørsel.

I betragtning af hvor mange sager, der vedrører dette spørgsmål, forekommer det os, at praktikere i de senere år har været ringe hjulpet. Ofte har såvel anklagere, forsvarere som dommere været henvist til gennemgang af flere årgange af Ugeskrift for Retsvæsen eller Domme i Kriminelle Sager for derudfra at danne sig et billede af retspraksis. Denne vej har været både

Forord

ressourcekrævende og usikker. Bortset fra et unødvendigt højt tidsforbrug til forberedelse af 1. instanssager har dette bevirket en betydelig belastning af landsretterne med udsigtsløse anker af domme, der er blevet stadfæstet.

Det er vores håb, at vi ved at studere et meget stort antal landsretsdomme fra de sidste ca. 9 år har været i stand til at tegne et forholdsvist entydigt billede af landsretspraksis, således at det vil blive betydeligt lettere at behandle disse sager i 1. instans, og således at antallet af ankesager reduceres kraftigt. Kendskab til retstilstanden er væsentlig for en rationel udnyttelse af retsvæsenets ressourcer. Vi har således ikke skrevet bogen for at øge interessen for disse frakendelsessager men tværtimod i håbet om, at de fremtidig vil lægge beslag på færre ressourcer, så der vil blive bedre tid til behandlingen af mere vanskelige sager.

Det har kun været muligt at udføre dette arbejde, fordi samtlige 6 regionale statsadvokater med justitsministeriets tilladelse har overladt os deres ankesager fra 1.1.1984 og frem til 1.5.1992. Vi har kunnet konstatere, at det fremsendte materiale ikke har været fuldkomment i den forstand, at det har omfattet samtlige relevante landsretsdomme. Det bør imidlertid ikke give anledning til undren, at der i et så omfattende materiale er mangler. Vi har ikke gjort noget forsøg på at fylde eventuelle »huller« ud, idet det er vores klare indtryk, at de fremsendte domme har været fuldt repræsentative. Vi er derfor justitsministeriet og de pågældende statsadvokater stor tak skyldig. Manuskriptet til bogen har været fremsendt til Rigsadvokaten, hvorfra vi har modtaget mange værdifulde råd om ændringer og præciseringer. Selvom bogen naturligvis indeholder vores fortolkninger og opfattelse af retspraksis, er vi taknemmelige for denne betydelige hjælp.

Bente Schandorff Hansen har renskrevet manuskriptet og tålmodigt foretaget utallige rettelser vedrørende citeringen af de utrykte domme, efterhånden som arbejdet er skredet frem.

September 1992

Gorm Toftegaard Nielsen Uno Valbak

Indledning

Færdselslovens § 125 omhandler frakendelse af førerret p.g.a. spirituskørsel. § 126 har følgende ordlyd:

Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal endvidere frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han:

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har gjort sig skyldig i promillekørsel, eller
- 3) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

Stk. 2. Frakendelsen sker betinget, medmindre føreren:

- 1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde,
- 2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1 eller 2,
- 3) tidligere er frakendt førerretten betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden, eller
- 4) tidligere er frakendt førerretten ubetinget, og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 3. Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 2 ellers skulle ske ubetinget.

Stk. 1, nr. 1 indeholder grundreglen for, hvornår en overtrædelse af færdselsloven har en sådan karakter, at føreren frakendes førerretten. I stk. 2, nr. 1, angives, hvornår denne frakendelse sker ubetinget. Det er landsretspraksis vedrørende disse 2 bestemmelser, der er hovedindholdet af denne fremstilling. Endvidere gennemgås til sidst reglen i stk. 1, nr. 3.

Frakendelse p.g.a. promille- og spirituskørsel har indbyrdes så mange fællestræk og adskiller sig væsentligt fra de ovenfor nævnte frakendelser, at der næppe er fordele ved en fælles behandling. I øvrigt er dette område behandlet i Waage: Spritkørsel, 1985. Ved behandlingen af sager om spirituskørsel opstår undertiden spørgsmål, om der foreligger skærpende omstændigheder. I § 117, stk. 2, nr. 3, er området herfor formuleret med samme ordlyd som området for frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, ligesom der i motiverne og retspraksis er givet udtryk for, at denne afgrænsning også er afgørende i relation til spirituskørsel efter § 53, stk. 2, jfr. Waage s. 54. Det kunne således være nærliggende at inddrage sager om spirituskørsel i det

Indledning

omfang, sagerne indeholdt disse problemer. Vi har bortset fra afsnittet om kørsel i modsat vejbane, hvor der er en højesteretspraksis, ikke gjort dette, fordi det ville gøre det langt vanskeligere at finde den utrykte praksis, og fordi gevinsten ved inddragelse af disse forholdsvis få sager om spirituskørsel p.g.a. det store sagsantal vedrørende § 126 må antages at ville være særdeles begrænset.

Forarbejderne til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, er holdt i så generelle vendinger, at de kun giver meget begrænset vejledning til afgørelse af, hvornår der skal ske henholdsvis betinget og ubetinget frakendelse. Vi har derfor ikke fundet det nødvendigt med et særligt indledende afsnit med redegørelse for motiverne. I en vis begrænset udstrækning anvendes motivudtalelser senere til at begrunde og forklare retspraksis. Læsere, der er interesseret i et mere samlet indtryk af forarbejderne, henvises til Kommenteret Færdselslov, 1992 s. 734.

Materialet til denne bog består således principielt af alle landsretsdomme fra 1984 og frem til 1. maj 1992. Som nævnt er der i dette materiale på ca. 1.000 domme mangler i den forstand, at det fremsendte materiale ikke omfatter alle afgjorte sager, idet vi har kunnet konstatere, at der findes afgørelser, der ikke er fremsendt. Imidlertid berører dette efter vores opfattelse ikke materialets repræsentativitet. Endvidere er inddraget de i Ugeskrift for Retsvæsen siden 1975 trykte domme. Der er hermed sket inddragelse af ganske få Højesteretsdomme.

I motiverne til § 126 er klart udtalt, at området for frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, forventes at være de samme kørsler, som tidligere blev betragtet som groft uforsvarlige og medførte ubetinget frakendelse. Vi har derfor overvejet at inddrage også ældre Højesteretsdomme. Dette ville imidlertid kun have betydning i det omfang, disse Højesteretsdomme afveg fra senere landsretspraksis. Hvis analysen skulle vise en sådan forskel, er det imidlertid tvivlsomt, om de ældre Højesteretsdomme bør tillægges væsentlig betydning. Allerede det forhold, at landsretterne ikke følger disse afgørelser, bør mane til en vis forsigtighed med at tillægge dem for stor betydning. Der kan jo heller ikke bortses fra, at der i de sidste 15 år kan være sket en vis ændring i holdningen til frakendelse, og at denne ændring har haft en vis afsmitning på frakendelsespraksis. Dette er jo bl.a. baggrunden for, at en del af sagerne er domsmandssager. Endelig er det muligt, at indførelsen af instituttet betinget frakendelse uanset motivudtalelser har medført en vis udvidelse af området for frakendelse. Et andet synspunkt har været, at uanset retskildeteoretiske betragtninger om forholdet mellem højesteretspraksis og landsretspraksis er dét, der interesserer i praksis, landsretternes praksis, idet disse sager kun meget sjældent indbringes for Højesteret.

Endelig er materialet suppleret med afgørelser trykt i Domme i Kriminelle Sager vedrørende perioden 1983-1989 og senere i Fuldmægtigen. Disse afgørelser skulle allerede være indeholdt i det fremsendte materiale. Imidlertid er dette ikke altid tilfældet. I alle tilfælde har vi fundet det rigtigt i doms-listerne at henvise til en eventuel offentliggørelse i Domme i Kriminelle Sager eller Fuldmægtigen.

Ud fra ovennævnte materiale søges retspraksis belyst. Opgaven er således så tydeligt inspireret af Johs. Mikkelsen: Groft uforsvarlig kørsel, 1971, at det er rimeligt at redegøre for de væsentligste afvigelser fra forbilledet.

Vi har for det første fundet det rimeligt at inddrage frakendelse i de tilfælde, hvor føreren på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstrammende eller bedøvende midler eller af lignende årsager har befundet sig i en sådan tilstand, at han har været ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde, jfr. § 54. Denne inddragelse er ganske enkelt begrundet i, at vi finder behovet for en analyse af disse frakendelsestilfælde lige så påtrængende som af de øvrige tilfælde.

En anden væsentlig forskel fra Mikkelsens bog er, at vi har ønsket at slutte analyserne med opstilling af forholdsvis præcise konklusioner for, hvornår der sker frakendelse, endog i en sådan form, at disse konklusioner fremtræder i kursiv. Fordelen herved skulle være at give praktikere en mulighed for meget hurtigt at orientere sig i, om en given kørsel efter praksis bør resultere i frakendelse.

Faren herved er naturligvis for det første, at vores konklusioner ikke udtrykker en rigtig fortolkning af praksis, i hvilket tilfælde arbejdet mister sin berettigelse. For at give konklusionerne fornøden autoritet har vi set os nødsaget til i meget høj grad at referere indholdet af forskellige afgørelser, i særdeleshed de atypiske. Dette giver analysen et noget tungt præg, ligesom fremstillingen undertiden synes lovlig kasuistisk. Dette er efter vores opfattelse imidlertid prisen for at udarbejde analyserne således, at læseren får en rimelig chance for at kontrollere fortolkningen af den utrykte praksis. Netop dette behov for dokumentation har bevirket, at vi for hver kategori har udarbejdet en nummereret domsliste, således at der i vidt omfang henvises til de enkelte afgørelser. Henvisningen sker ved et tal i parentes, f.eks. (3), der altså refererer til nummeret på domslisten. Såfremt afgørelsen er offentliggjort, refereres i parentes til Ugeskrift for Retsvæsen (U), Domme i Kriminelle Sager (KD) eller Fuldmægtigen (FM). I domslisten henvises for utrykt praksis alene til dato og journalnummer for landsretterne. Ikke alle statsadvokater har forsynet dommene med deres egne ankesagsnumre, hvorfor det ikke har været muligt generelt at oplyse disse.

Indledning

Den anden fare ved opstillingen af rimeligt faste konklusioner for frakendelsespraksis er, at der herved tvinges et kassesystem ned over praksis, således at der ikke bliver plads til det hensyn til en sags individuelle forhold, som er betingelsen for at opnå den konkrete rigtige afgørelse. Det er vel sådanne synspunkter, der ligger bag Poul Gudbergs kritik i U 90B.115 af den i Vestre Landsret meget klart formulerede praksis om frakendelse ved kørsel med dobbelt hastighed. Uanset denne kritik er det vores opfattelse, at de konkrete rigtige afgørelser meget vel kan træffes ud fra rimeligt håndfaste udgangsregler. Der er ingen grund til at tro, at den konkrete retfærdighed trives bedst i et tomrum. Den vil da let udvikle sig til vilkårlighed.

Som en tredje væsentlig forskel i forhold i Mikkelsens bog kan nævnes, at vores baggrund er forskellig fra Mikkelsen, der som dommer naturligt interesserer sig meget for forskellen mellem byretter og landsretter og for tilstedeværelsen af dissenser. Vores interesse knytter sig primært til det endelige resultat i landsretterne, og for forståelsen af dette har det undertiden været nødvendigt at studere anklagemyndighedens påstande i højere grad, end Mikkelsen gør.

Endvidere er der den forskel, at vores materiale i lige høj grad består af domme fra Østre og Vestre Landsret, hvilket imidlertid kun på ganske få områder har betydning, idet de 2 landsretter naturligt følger samme praksis.

Endelig har vi valgt ikke at følge Mikkelsens systematik, selvom specielt mere erfarne jurister nok følger sig fortrolig med denne. Det er derimod vores fornemmelse, at denne systematik ikke er ganske enkel at tilegne sig for yngre brugere, og det er i høj grad disse, der har problemer med at orientere sig i de forskellige frakendelsessituationer. Vi har derfor fundet det naturligt i vidt omfang at anvende samme systematik som i den netop udgivne kommenterede færdselslov.

Det har derimod været væsentligt, at bogens omfang ikke blev forøget i forhold til »Groft uforsvarlig kørsel«. Vi har således kun i meget begrænset omfang behandlet generelle problemer. Vi har fundet, at der i tiltale- og retspraksis er så stor usikkerhed omkring anvendelsen af straffelovens bestemmelser om uagtsomt manddrab, at det har været nødvendigt med en særanalyse af dette problem. Tilsvarende har der hersket en betydelig usikkerhed om formuleringen af anklageskriftet i disse sager. Endelig har vi fundet det rimeligt at se generelt på de tilfælde, hvor en kørsel isoleret er vurderet til betinget frakendelse men på grund af tidligere betinget eller ubetinget frakendelse eller en endnu ikke pådømt tilsvarende kørsel medfører ubetinget frakendelse.

For så vidt angår utrykte domme angives domsnummer i parentes efterfulgt af den kategori af sager, hvor dommen er anført med dette nummer, f.eks. (3) om dobbelt hastighed.

På de ovenfor nævnte områder har vi fundet, at der generelt er problemer. I øvrigt har vi ikke ønsket at behandle de materielle frakendelsesproblemer generelt. Dette skyldes, dels at vi finder værdien af disse generelle betragtninger begrænset, fordi de som gældende for vidt forskellige frakendelsessituationer nødvendigvis må holdes i meget åbne – og tilsvarende lidt vejledende – vendinger, dels at vi har ønsket at skrive, så læseren hurtigt får de relevante oplysninger i ét afsnit, f.eks. om rødt lys, og ikke henvises til bagefter at læse et generelt afsnit for at finde ud af, om der i netop hans sag er anledning til at gøre undtagelse fra hovedreglen. Tilsvarende har vi ikke et særligt afsnit om ubetinget frakendelse efter stk. 2, nr. 1, men søgt at inddrage disse frakendelser i de andre kategorier. Ellers ville læseren med en sag vedrørende indkørsel for rødt lys også skulle læse dette afsnit for at se, om kørslen skulle give ubetinget frakendelse.

I de enkelte afsnit er det landsretternes isolerede bedømmelse af kørslen, der anføres. At en kørsel således eventuelt p.g.a. tiltaltes tidligere spirituskørsel har medført ubetinget frakendelse, er ikke her tillagt betydning, hvis kørslen er henført under § 126, stk. 1, nr. 1. Ofte vil der således i disse tilfælde være anført, at kørslen resulterede i betinget frakendelse eller lignende. Omvendt hvis det alene anføres, at kørslen resulterede i ubetinget frakendelse, er den af retten henført under § 126, stk. 2, nr. 1.

I. Generelle spørgsmål

Uagtsomt manddrab

Den følgende redegørelse for uagtsomt manddrab bygger på 63 afgørelser. Materialet til denne bog er sager, hvor landsretterne har taget stilling til anklagemyndighedens frakendelsespåstand efter § 126, dog ikke p.g.a. promillekørsel. Afgørelserne er således ikke udvalgt med henblik på en analyse af domstolenes praksis vedrørende uagtsomt manddrab. Som det fremgår af de følgende analyser af adskillige typetilfælde, først og fremmest højresving, er der dog ofte en klar sammenhæng mellem frakendelsesspørgsmålet og kørselens konsekvenser i form af overtrædelse af straffelovens § 241 eller § 249.

a. skyldsspørgsmålet

Spørgsmålet om sammenhængen mellem frakendelse og personskade er berørt i bemærkningerne til forslaget til færdselsloven:

»I den foreslåede formulering ligger endvidere, at de følger, som kørslen har haft i form af personskade eller materiel skade, ikke kan tillægges afgørende betydning. Om kørslen resulterer i sådanne skader, vil ofte bero på tilfældige omstændigheder, som ikke har nogen virkelig sammenhæng med kørselens karakter. For så vidt angår personskade er forslaget på dette punkt næppe ganske i overensstemmelse med de hidtil anlagte synspunkter, idet man efter gældende praksis også i relation til frakendelsesspørgsmålet har lagt vægt på, om der er sket personskade af et sådant omfang, at der har været grundlag for at dømme for uagtsomt manddrab efter straffelovens § 241 eller uagtsom legemsbeskadigelse efter straffelovens § 249. Man har imidlertid ikke fundet, at de hensyn til de skadelidte og omgivelsernes reaktion, som må antages at ligge bag denne praksis, bør tillægges afgørende betydning for valget mellem betinget og ubetinget frakendelse. (FT 1974-75, 2. saml., till. A sp. 1997).

Bemærkningerne vedrører § 126, stk. 2, nr. 1, og fastslår direkte kun, at følgerne af kørslen i form af et eventuelt uagtsomt manddrab ikke bør påvirke bedømmelsen af, om der skal ske betinget eller ubetinget frakendelse. Bemærkningerne tager derimod ikke direkte afstand fra, at følgerne tillægges betydning for afgørelsen af, om der skal ske betinget frakendelse.

I 60 af 63 sager har anklagemyndigheden påstået forholdet henført både under straffelovens § 241 og færdselslovens § 126 om frakendelse. I de 55 sager har domstolene truffet samme afgørelse vedrørende de 2 spørgsmål. I 6

sager er sket frifindelse efter begge bestemmelser og i 49 sager domfældelse efter begge.

Det er således kun i 5 af 60 sager, at landsretten er nået til en forskellig bedømmelse af de 2 spørgsmål. I 3 sager har retten fundet, at tiltalte trods fareskabende tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden ikke har udvist en uagtsomhed, der kan medføre ansvar efter § 241. I U 76.1000 Ø skete frontalt sammenstød, fordi begge tiltalte i en kurve kørte midt på vejen. I denne sag var der ikke i landsretten nedlagt påstand om frifindelse for byrettens frakendelse, hvorfor afgørelsen næppe har præcedensværdi. I sag (31) om højresving med påkørsel af cyklist uden påbudte lygter foretoges frakendelse med 6 stemmer, medens frifindelsen for uagtsomt manddrab skete med stemmerne 4-2. Den sidste sag – U 76.423 Ø – vedrører 3 kørsler med et sommerhus, der dækkede en betydelig del af den modsatte vejbane. Under én af kørslerne blev en modkørende motorcyklist, der kørte med en alkoholpromille på 1,26, dræbt. Denne sag vedrører en kategori af sager, hvor frakendelsesspørgsmålet efter praksis afgøres uafhængigt af den konkrete fare.

Materialet understøtter således den opfattelse, at en uagtsomhed bestående i fareskabende tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden som altovervejende hovedregel vil blive bedømt som uagtsomhed også i relation til § 241. Dette anføres af 4 dommere i sag (7) om påkørsel uden for fodgængerfelt, hvor frifindelse for frakendelse sker direkte med henvisning til, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for domfældelse for uagtsomt manddrab.

I 2 sager er der sket domfældelse efter § 241 men frifindelse for frakendelsespåstanden. U 78.262 V vedrører tilsidesættelse af vigepligt tilkendegivet ved hjånder. Efter det i afsnittet om hjånder oplyste ville denne afgørelse i dag sandsynligvis resultere i betinget frakendelse. Den anden sag – sag (3, KD 83.158) om bakning – vedrører bakning på en parkeringsplads.

Som nævnt har anklagemyndigheden i 3 sager med tiltale for overtrædelse af straffelovens § 241 undladt at påstå frakendelse af førerretten. Den ene sag – sag (2) om hastighedsovertrædelse med tiltale efter straffelovens § 241 eller § 249 – er atypisk. I byretten skete ubetinget frakendelse, men p.g.a. en § 89-lignende situation påstod anklagemyndigheden i landsretten total frifindelse for frakendelse. I U 85.483 Ø kom tiltalte, der kørte med noget større hastighed end 80 km/t, p.g.a. pludselig glat føre i skred. Der skete frifindelse for uagtsomt manddrab øjensynligt p.g.a. den lave uagtsomhedsgrad. I ØLD af 3.12.1991, 14-107/91, FM 92.64, havde tiltalte foretaget overhaling og herunder påkørt en modkørende motorcyklist med mindst 1,47‰ alkohol i blodet. Tiltalte blev dømt efter straffelovens § 241. Det er vanskeligt at se, hvorfor der i den sidstnævnte sag ikke er påstået frakendelse af førerretten.

Uagtsomt manddrab

Det har været hævdet, at domfældelse for uagtsomt manddrab forudsætter en mindre grad af uagtsomhed end frakendelse. Således anbefaler Birgitte Vestberg i artiklen »Agtsonhedsnormer ved overtrædelse af straffelovens § 241«, Anklagemyndighedens Årsberetning 1984.97, som et enkelt system, at retterne dømmer »for uagtsomt manddrab, når færdselslovsovertrædelsen har betydning for uheldet og medskyld ikke foreligger i form af uforudsigelig adfærd fra den dræbtes side. Er kørslen derudover af en vis grovere karakter, kan sanktionen suppleres med førerretsfrakendelse«. I samme artikel refereres s. 91 ØLD af 16.10.1984, 4-281/1984, hvor tiltalte træsko kom i klemme under bremsepedalen, hvorfor tiltalte prøvede at undgå sammenstød med forankørende ved at undvige venstre om og stødte sammen med en modkørende. I denne sag var ikke påstået frakendelse, »da den u hensigtsmæssige fodbeklædning ikke viste noget om evnen til at føre bil«. Det er imidlertid ikke evne-princippet, der er afgørende efter færdselslovens § 126, men om væsentlige hensyn til færdselssikkerheden er tilsidesat. Hvis en person kører bil i fodtøj, der hindrer forsvarlig betjening af pedalene, er dette vel lige så væsentligt, som hvis pedalene, f.eks. bremsepedalen, ikke virker forsvarligt. I disse og andre mangelssager sker der frakendelse, uanset tiltaltes generelle evne til at køre bil.

Som nævnt omfatter det indsamlede materiale ikke afgørelser, hvor der er rejst tiltale for uagtsomt manddrab uden påstand om frakendelse. Disse sager er derfor kun inddraget i det begrænsede omfang, de foreligger offentliggjort. Imidlertid viser materialet en klar tendens til, at retterne lader frakendelse og domfældelse efter straffelovens § 241 følges ad og omvendt. Egentlig er dette vel også det mest enkle system. Domstolene har herved undgået at dømme for uagtsomt manddrab i tilfælde med de laveste grader af uagtsomhed. Dette er ikke blot procesøkonomisk at foretrække. Som fremhævet i Waaben: Strafferettens specielle del, 1989, s. 14 er domfældelse for uagtsomt manddrab – uanset straffen – en følelig skærpelse af den retlige reaktion. For langt de fleste tiltalte føles det meget belastende på denne måde at blive gjort ansvarlig for en andens død. Det kan være svært at acceptere, hvis uagtsomheden er meget ringe, ligesom det i disse tilfælde vil resultere i bøder, der er så lave, at befolkningen generelt og specielt de pårørende til den dræbte får indtryk af, at retsvæsnen ser meget overbærende på uagtsomt manddrab.

b. bødeudmålingen

Som bekendt udmåles bøder for uagtsomt manddrab som dagbøder, jfr. straffelovens § 51, således at dagbødernes antal bestemmes primært efter forseelsens grovhed, jfr. Waaben: Strafferettens almindelige del, 1989, s. 294.

c. området for frihedsstraf

I 40 sager er idømt dagbøder. I 27 sager er der idømt 20 dagbøder og i 6 sager 30. I 4 sager er alene idømt 10 dagbøder, 1 sag 14 dagbøder, 1 sag 25 dagbøder og 1 sag 40 dagbøder. Generelt er dagbødernes antal næppe udtryk for en vurdering af grovheden. Det er således påfaldende, at af alle de sager, hvor der er idømt bøde, er 3 kørsler betegnet som særligt hensynsløse og har medført 1 års ubetinget frakendelse. I to af disse tilfælde er alene idømt 10 dagbøder. I førstnævnte sag – sag (3) om hastighedsovertrædelse med tiltale efter straffelovens § 241 – har anklagemyndigheden endog påstået bødeudmålingen stadfæstet. I den 3. sag med 1 års ubetinget frakendelse – sag (55) om overhaling – var tiltalte i byretten idømt 30 dagbøder à 100 kr. for at have tilføjlet 3 af sine egne passagerer § 249-skade, men frifundet for overtrædelse af § 241 i forhold til passager i modkørende bil, da passageren ikke havde brugt sele. Anklagemyndigheden ankede til domfældelse også for dette forhold men påstod straffen stadfæstet. I sag (5) om hastighedsovertrædelse med tiltale efter § 241 påstod anklagemyndigheden også 10 dagbøder stadfæstet.

Det foreliggende materiale tyder på, at det, der interesserer i praksis, er den samlede bødestørrelse, jfr. Waaben s. 294. I de 2 førstnævnte sager var hver af de 10 dagbøder på 400 kr. de højeste i hele materialet. Domstolene synes altså at have ladet dagbødestørrelsen bestemme af grovheden og ikke af de tiltaltes økonomi. De var begge lastbilchauffører.

Hvis de samlede bødebeløb udregnes, viser materialet, at 65% af sagerne afgøres med bøder på 2.-3.000 kr., hvori er inkluderet bøden for overtrædelse af færdselsloven. 6 af bøderne er lavere, medens 7 er højere med U 91.741 Ø med 10.000 kr. som den højeste og 6.000 kr. i sag (13) om førerens tilstand næsthøjest. Den samlede bødestørrelse synes i højere grad end dagbødernes antal at harmonere med overtrædelsernes grovhed. De nævnte bødestørrelser refererer til sager, afgjort før der ved lov nr. 283 af 29.4.1992 skete en skærpelse af bødeniveauet for hastighedsovertrædelser m.v. Det er muligt, at denne skærpelse vil have en afsmittende virkning på bødestørrelserne også vedrørende uagtsomt manddrab. I modsat fald vil kredse af befolkningen få styrket deres opfattelse af, at færdselsdrab ikke tages særligt alvorligt.

c. området for frihedsstraf

Som allerede nævnt er kørslen i kun 3 af de sager, hvor domstolene har idømt bøde, henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. I de to sager påstod anklagemyndigheden som nævnt bøden stadfæstet. Det er ikke oplyst i den sidste sag, om der er nedlagt påstand om frihedsstraf. Alle 3 sager burde efter praksis antagelig have medført frihedsstraf. I de sager, hvor domstolene har foretaget ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, og hvor der er påstået frihedsstraf, er påstanden fulgt.

Uagtsomt manddrab

I 14 af de undersøgte sager har anklagemyndigheden påstået frihedsstraf. I 11 af sagerne er der idømt frihedsstraf. I den ene – sag (2) om hastighed og uagtsomt manddrab – af de 3 sager med bøde var i byretten idømt 10 dages hæfte og 6 mdr.'s ubetinget frakendelse. Anklagemyndigheden påstod bødestraf i landsretten og frakendelsen ophævet, da en betinget frakendelse efter princippet i straffelovens § 89 ikke skønnedes at kunne medføre forhøjelse af en allerede idømt ubetinget frakendelse.

I de 2 sidste sager med bødestraf – sag (13) om førerens tilstand og sag (10) om hastighed og manddrab – er sket betinget frakendelse. I sidstnævnte sag havde anklagemyndigheden alene påstået betinget frakendelse. Byretten frakendte førerretten betinget og idømte bøde, hvorefter anklagemyndigheden ankede for at få idømt frihedsstraf, hvilket Østre Landsret afviste med den begrundelse, at der ikke »i forbindelse med kørslen er påvist særligt skærpende omstændigheder«.

I 8 af de 11 sager med frihedsstraf har anklagemyndigheden påstået ubetinget frakendelse, og bortset fra sag (6) om hastighed og uagtsomt manddrab, hvor byrettens ubetingede frakendelse i 5 år med stemmerne 3-3 i landsretten blev ændret til betinget frakendelse, har alle sagerne resulteret i ubetinget frakendelse.

Det er naturligvis vanskeligt at afgøre, om landsretterne i de 3 sager, hvor der blev idømt frihedsstraf og efter påstand betinget frakendelse, ville have fulgt en påstand om ubetinget frakendelse. Sag (3, U 78.708) om hajtænder kan efter praksis måske bære en ubetinget frakendelse. I sagen om overhaling refereret i FM 91.141 kørte en 18-årig med 0,7‰ alkohol med ca. 115 km/t mod tilladt 80 km/t. Da en forankørende bil holdt for at svinge til venstre, og tiltalte hverken kunne passere højre eller venstre om, påkørte han den holdende bil. En passager hos tiltalte blev dræbt, 2 personer i den holdende bil fik varige men. Vi finder det mest sandsynligt, at en påstand om ubetinget frakendelse ville være blevet fulgt i denne sag. At der blev idømt 30 dages hæfte, indicerer også, at retten anså kørslen for forholdsvis grov. Den tredje sag med frihedsstraf men alene påstand om betinget frakendelse er sag (4) om påkørsel af trafikant i højre side. Tiltalte var godt en måned før den aktuelle kørsel frakendt førerretten i 2½ år for spirituskørsel. Han kørte nu kort efter midnat på en hovedvej med 100-120 km/t og påkørte og dræbte en cyklist bagfra og fortsatte kørslen med den dræbtes rygsæk kilet fast i et hul i forruden. Også denne kørsel kunne muligvis være henført under § 126, stk. 2, nr. 1, men blev påstået henført under stk. 1, nr. 1, og resulterede i medfør af stk. 2, nr. 4, i 6 mdr.'s frakendelse.

Det foreliggende materiale tyder således på, at området efter § 126, stk. 2, nr. 1, og for frihedsstraf efter § 241 er næsten sammenfaldende.

d. udmålingen i sager med frihedsstraf

Højesteret har i U 89.929 H fastsat straffen for kørsel i lastbil med ca. 100 km/t ind for rødt lys med påkørsel af en tværkørende bil, hvis fører blev dræbt, medens andre kom alvorligt til skade. Der blev idømt 4 måneders fængsel og 5 års frakendelse (2 ud af 5 stemte for 3 måneders fængsel og 3 års frakendelse). Samme frakendelse og straf findes i U 89.109 Ø, hvor tiltalte i personbil med samme fart kørte ind for rødt og dræbte 2 fodgængere. I U 87.194 V kørte tiltalte i lastbil med anhænger med ca. 100 km/t ind i et kryds for rødt lys og kolliderede med en tværkørende bil, hvori 3 blev dræbt og 1 påført § 249-skade. Tiltalte havde kort før uheldstidspunktet haft en alkoholpromille på over 0,8. Landsretten henførte promillekørslen til § 126, stk. 1, nr. 2, og uheldet til § 126, stk. 1, nr. 1, og gav en fælles frakendelse på 6 måneder og idømte tiltalte 14 dages hæfte. Den eneste væsentlige forskel i forhold til de 2 ovenfor nævnte afgørelser er, at den tiltalte her havde alkohol i blodet. Det er svært at forstå, at dette skal begrunde en så kraftig reduktion af straf og frakendelse.

I U 86.719 Ø skete også 5 års frakendelse, men blev kun idømt 3 måneders fængsel. Tiltalte havde i turistbus kørt for hurtigt til at standse, da en forankørende standsede for at svinge til venstre, så tiltalte overhalede og kolliderede frontalt med 2 biler. Ved uheldet blev 4 personer i disse biler dræbt og en person kom til skade.

I 7 sager er der idømt 30-40 dages hæfte eller fængsel. I sag (6) om hastighed og uagtsomt manddrab kørte tiltalte med lastbil og anhænger så hurtigt (102 km/t mod tilladt 70 km/t), at han, da en forankørende bremsede ned for at dreje til højre, måtte bremse så hårdt op, at lastbilen væltede og stødte sammen med 2 modkørende personbiler. 1 blev dræbt og 3 fik § 249-skade. Byretten frakendte førerretten i 5 år og idømte 3 måneders fængsel. Landsretten ændrede med stemmerne 3-3 frakendelsen til betinget og nedsatte med stemmerne 4-2 straffen til fængsel til 40 dage, med 2 stemmer for frifindelse for overtrædelse af straffeloven. Byrettens udmåling synes at harmonere med U 86.719 Ø. Faktum i den ovenfor refererede afgørelse fra FM 91.141 med betinget frakendelse og 30 dages hæftestraf synes også at ligne disse sager.

To sager har resulteret i 2 års frakendelse og 30 dages hæfte/fængsel. I sag (17) om førerens tilstand kørte tiltalte med en alkoholpromille på ca. 0,8 og faldt p.g.a. træthed hen ved rattet og kolliderede i modsat vejbane med en bil, hvori 2 personer blev dræbt. I KD 87.303 refereres ØL 16.12.1987, 14-431/87, hvor tiltalte, der havde en betinget frakendelse for promillekørsel, kørte med 70-80 km/t ad decelerationsbanen fra en motorvej ind i vejkrydset ved motorvejsbroen for at fortsætte ad tilkørselsvejen til motorvejen. Lysregulerin-

Uagtsomt manddrab

gen i krydset var ude af drift, og tiltalte stødte sammen med en tværgående bil, hvori en blev dræbt og flere blev tilført § 249-skader.

Endelig bør nævnes U 88.86 Ø, hvor tiltalte med et lastvognstog i det tidligere DDR i kraftig tåge på motorvej påkørte en øjensynligt ulovligt standset bil, hvori 2 blev dræbt. Tiltalte fortsatte til Danmark og fik 1 års frakendelse og 40 dages fængsel for bl.a. uagtsomt manddrab og overtrædelse af færdselslovens § 9.

e. konklusion

Det er vanskeligt at finde noget sikkert mønster i den foreliggende praksis. Dette kan naturligvis skyldes, at sagerne afgøres ud fra et helt konkret skøn over uagtsomhedsgraden. Meget tyder imidlertid på, at hvis der foretages et sådant konkret skøn, sker det på til dels vilkårligt forskellige præmisser. Dette er særligt påfaldende ved analysen af straf- og frakendelsesniveauet i de groveste sager med frihedsstraf. Imidlertid bør det også fremhæves, at anklagemyndighedens påstande ikke altid synes at levne domstolene spillerum for at følge retspraksis.

Der synes i udtalt grad at være behov for et vist skelet for det konkrete skøn. Som det fremgår af ovenstående, fører ikke enhver uagtsomhed efter færdselsloven til domfældelse efter straffelovens § 241. Derimod er der meget stort sammenfald mellem området for betinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, og undergrænsen for den til domfældelse efter § 241 fornødne uagtsomhed. Ligeledes ville der sandsynligvis have tegnet sig et tydeligere billede i retspraksis, hvis anklagemyndigheden havde ladet påstand om frihedsstraf for uagtsomt manddrab afhænge af, om der var basis for at henføre kørslen under § 126, stk. 2, nr. 1. Ved at følge dette forholdsvis enkle system skulle der kunne frigøres ressourcer til i de grove sager at dyrke frakendelsestidens længde og frihedsstraffens udmåling med øget intensitet, så systemet fremover kan fremtræde som mere forståeligt end i dag.

Det ovenfor nævnte mønster er naturligvis kun anvendeligt i de tilfælde, hvor frakendelsesbedømmelsen er afhængig af den konkrete fare. Som det fremgår af den følgende gennemgang af de enkelte typetilfælde, gælder dette langt de fleste områder, og kun ved frakendelse p.g.a. køretøjets mangler synes bedømmelsen ganske primært at referere til den generelle fare. At der f.eks. nedlægges påstand om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, p.g.a. bremsernes tilstand, bygger således på andre hensyn end de, der afgør, om der i en given sag bør rejses tiltale for uagtsomt manddrab.

Anklageskriftet

I flere sager er der i domsmaterialet bemærkninger om dette emne. Størst interesse knytter sig til spørgsmålet, om § 126, stk. 1, nr. 1's ordlyd skal gengives i gerningsbeskrivelsen, men også andre spørgsmål tages op i det følgende.

a. »under tilsidesættelse af væsentlige«

I adskillige sager er anklageskriftet ved indledningen af domsforhandlingen i landsretten berigtiget ved indføjeelse af ordene »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting« eller »har fremkaldt fare for«. I de fleste sager har denne berigtigelse ikke givet anledning til yderligere kommentarer. Imidlertid findes enkelte afgørelser, hvor tiltalte eller hans forsvarer har protesteret mod denne berigtigelse, og hvor spørgsmålet har været helt centralt for voteringen. Således anfører 2 dommere i sag (31) om dobbelthastighed:

»Der er i anklageskriftet henvist til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, som hjemmel for påstanden om betinget førerretsfrakendelse. Den af anklagemyndigheden ønskede tilføjelse til anklageskriftet er alene en ordret gengivelse af indholdet i denne bestemmelse. Disse dommere finder ikke, at der ved en sådan tilføjelse sker en udvidelse af tiltalen til andre strafbare forhold end de i anklageskriftet allerede angivne, og finder endvidere ikke, at der efter tilføjelsens indhold er grundlag for at nægte anklagemyndigheden at berigtige anklageskriftet som ønsket. Disse dommere kan herefter af de i dommen i så henseende anførte grunde tiltræde, at tiltalte er frakendt førerretten betinget.«

En dommer udtaler:

»Anklagemyndighedens ændring af tiltalen vedrører ikke biomstændigheder ved den rejste tiltale, jfr. retsplejelovens § 908, stk. 4, men derimod de centrale led i gerningsindholdet i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, og ændringen kan derfor ikke foretages efter reglen om berigtigelser i retsplejelovens § 833, stk. 2, 2. pkt. i.f. Hvad enten ændringen anses for et nyt forhold eller en skærpelse af det forhold, der allerede er rejst tiltale for, kan ændringen kun gennemføres med tiltaltes samtykke, jfr. § 833, stk. 2, eller denne bestemmelses analogi. Da tiltalte har protesteret mod ændringen af tiltalen, kan der ikke gives anklagemyndigheden adgang til at ændre tiltalen.

Da der herefter ikke under sagen er rejst tiltale mod tiltalte for ved kørslen den 17. juni 1986 under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden at have fremkaldt fare for skade på person eller ting, er retten afskåret fra at domfælde tiltalte for overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, jfr. retsplejelovens § 908, stk. 3. Denne dommer, som iøvrigt kan tiltræde, at betingelserne for frakendelse af førerretten er opfyldt, stemmer derfor med denne begrundelse for ikke at tage anklagemyndighedens påstand om frakendelse af førerretten til følge.«

Godt 1 år efter afgiver samme dommer nøjagtig samme dissens i sag (65) om dobbelt hastighed og igen i 1991 i sag (11) om læsning.

Dette synspunkt, at det ikke er lovligt under domsforhandlingen i landsretten imod tiltaltes protest at berigtige anklageskriftet ved indføjelse af § 126, stk. 1, nr. 1's ordlyd, har i Vestre Landsret alene været hævdet af én dommer og må anses for stridende mod retspraksis, hvorefter anklagemyndigheden har ret til i landsretten at berigtige anklageskriftet på angivne måde. I Østre Landsret findes en enkelt delvis parallel afgørelse (ØLD 27.1.1987, 13-443/1986). I denne sag vedrørende hastighed omfattede tiltalen i byretten alene ordene »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden«. Byretten foretog frakendelse under anvendelse af samme udtryk. I Østre Landsrets dom anføres, at landsretten kan tage stilling til frakendelsesspørgsmålet, således at sagen ikke skal hjemvises, fordi tiltaltes forsvarer har erklæret sig indforstået med, at landsretten behandler spørgsmålet. Denne afgørelse forudsætter, at anklageskriftet var mangelfuldt, og at byretsdommens begrundelse var utilstrækkelig. I de øvrige sager har byretten begrundet den betingede frakendelse med henvisning til hele ordlyden af frakendelsesbestemmelsen. Som nævnt er også denne afgørelse enkeltstående og ikke udtryk for, at anklagemyndigheden efter praksis i Østre Landsret er afskåret fra at berigtige anklageskriftet.

Hermed er ikke taget stilling til, om det overhovedet er nødvendigt at citere frakendelsesbestemmelsens ordlyd i anklageskriftet. Som nævnt er berigtigelse i denne retning sket i en række sager, f.eks. sagerne (47), (55) og (56) om venstresving, sag (72) om hjatænder og sag (6) om påkørsel uden for fodgængerfelt. Disse berigtigelser tyder på en opfattelse af, at det er nødvendigt med citering af frakendelsesbestemmelsens ordlyd i gerningsbeskrivelsen.

I sag (46) om bremses med påstand om ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, er beskrivelsen i byretten: »forsætligt at have fremkaldt nærliggende fare for skade på andres person eller ting«. Dette berigtiges i landsretten ved indføjelse af ordlyden af stk. 1, nr. 1, til »forsætligt under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden at have«.

En tredje variant af berigtigelse findes f.eks. i sagerne (17) og (18) om aktuel og tidligere overtrædelser. Her er ordlyden af § 126, stk. 1, nr. 1, indføjet i tiltalen for byretten, selvom frakendelsespåstanden bygger på stk. 1, nr. 3. I landsretten sker berigtigelsen ved at slette ordlyden af stk. 1, nr. 1, uden at der sker indføjelse af nr. 3's ordlyd.

Det er påfaldende, at et processuelt spørgsmål som dette skal volde så store vanskeligheder. Især ændringen af tiltalen i stk. 2, nr. 1-sagen forekommer uforståelig. Hvis tiltale er rejst for forsætlig fremkaldelse af nærliggende fare, er det næppe nogen sproglig eller forståelsesmæssig forbedring at tilføje, at det

a. »under tilsidesættelse af væsentlige ...«

sker »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn«. Hvis tiltalen var rejst efter stk. 2, nr. 1 som vedrørende »særlig hensynsløs måde«, ville de fleste vel undre sig over en tilføjelse om, at det var sket »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn«. I sag (33) om bremsere anføres da også alene »på særlig hensynsløs måde«. I hvert fald er den først nævnte måde med til at gøre det vanskeligere for almindelige borgere – herunder de tiltalte – at forstå anklageskriftet, der også ofte omfatter tiltale efter § 3, stk. 1, om pligt til »at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre«.

Der gøres i dag seriøse forsøg på at beskrive gerningsindholdene enkelt og forståeligt, jfr. den af Rigsadvokaten i 1991 udsendte Vejledning om anklageskrifter, der dog alene vedrører straffelovsovertrædelser. Det er derfor værd at bemærke, at der i vort materiale findes eksempler på meget enkle beskrivelser, uden at dette har givet anledning til processuelle problemer; således kan nævnes sag (114) om dobbelthastighed:

»færdselslovens § 118, stk. 1, jfr. § 4, stk. 1, ved den 27. juni 1988 kl. 20.08 ad Vigerslev Allé, at have ført motorcykel xx med en hastighed af 147 km/t, selv om det ved færdselstavler er angivet, at hastigheden ikke må overstige 60 km/t«.

Denne formulering gav hverken anledning til berigtigelse eller bemærkninger i Østre Landsret. Tilsvarende med sagerne (115), (116) og (117), hvoraf de 2 er fra Vestre Landsret. Endvidere kan nævnes sag (7) om dobbelthastighed med en lige så enkel beskrivelse. I denne sag skete heller ikke nogen berigtigelse af anklageskriftet. 2 dommere foretog realitetsprøvelse, medens 1 dommer frifandt allerede p.g.a. anklageskriftet.

Omvendt frifandt Østre Landsret i sag (30) om chikane med følgende begrundelse:

»Da der hverken i anklageskriftets beskrivelse af det strafbare forhold eller i forbindelse med henvisningen til de bestemmelser, efter hvilke førerretten påstås frakendt, er angivet de faktiske omstændigheder, der påberåbes som begrundelse for påstanden om førerretsfrakendelse, jfr. herved princippet i retsplejelovens § 831, stk. 1, nr. 3«.

Formuleringen kan næppe tages for pålydende, for de faktiske omstændigheder var naturligvis nævnt i tiltalen blot ikke med anvendelse af ordlyden i § 126, stk. 2, nr. 1, som byretten havde frakendt efter. Det bør nævnes, at tiltalte allerede var frakendt førerretten for bestandig. Også i andre sager har landsretten haft uvilje imod at frakende førerretten, når tiltalte allerede var frakendt den for bestandig, jfr. f.eks. U 76.780 Ø, der er omtalt nedenfor i afsnittet om nyt forhold inden 5 år efter udløbet af tidligere frakendelse.

Der er ikke nogen entydig løsning i retspraksis på spørgsmålet, om frakendelsesbestemmelsens ordlyd skal indeholdes i gerningsbeskrivelsen. Det bør dog bemærkes, at de dommere, der rejser dette krav, kun gør det i en del af frakendelsessagerne, nemlig de, der vedrører frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1. Allerede dette viser, at retsplejelovens krav til anklageskriftets indhold ikke altid omfatter beskrivelse af betingelserne for frakendelse.

I sager om frakendelse af rettigheder efter straffelovens § 78 vil man næppe nogensinde se en beskrivelse af gerningsindholdet: »....hvilket begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen«. I en straffesag med påstand om konfiskation efter straffelovens § 75, stk. 2, bruges heller ikke i gerningsbeskrivelsen: »hvilket redskab blev brugt under omstændigheder, der bevirker, at konfiskation må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser«.

Der er generelt set ikke noget krav om, at gerningsbeskrivelsen foruden at beskrive den strafbare handling også skal beskrive de forhold, der betinger andre påstande end straf, f.eks. frakendelse eller konfiskation. Det synes ligeledes unødvendigt at der i visse sager om førerretsfrakendelse stilles andre krav til anklageskriftet.

I den indledningsvist nævnte dissens bruges udtrykket »gerningsindholdet« i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. I Gomard: Studier i den danske straffeprocess, 1976, s. 66 anvendes tilsvarende udtrykket »frakendelsesgerningsindhold«. Gomard sætter imidlertid udtrykket i citationstegn og opstiller alene krav om, at der nedlægges en påstand om frakendelse. Anvendelsen af citationstegn synes netop at indicere, at der ikke i normal (retsplejemæssig) forstand er tale om det gerningsindhold, der kræves beskrevet i retsplejelovens § 831, stk. 1, jfr. §§ 926 og 930, nemlig beskrivelsen af den strafbare handling. I Kommenteret Færdselslov, 1992, s. 731 anvendes udtrykket »selvstændig gerningsindhold« i § 126, stk. 1, nr. 1 og 3, uden at udtrykket gerningsindhold sættes i citationstegn. Imidlertid anføres det, at det ikke er ganske afklaret, hvilke krav der kan stilles til anklageskriftets beskrivelse i relation til frakendelsesspørgsmålet. Ovennævnte belyser tydeligt glidningen. Gomard bruger udtrykket gerningsindhold i citationstegn. En enkelt dommer fjerner citationstegnene og finder dernæst anklageskriftet utilstrækkeligt. I Kommenteret Færdselslov anvendes udtrykket gerningsindhold både i relation til § 126, stk. 1, nr. 1 og nr. 3, selvom os bekendt ingen landsretsafgørelser har behandlet problemet i forhold til nr. 3-frakendelse.

Nu er der naturligvis intet til hinder for ved udarbejdelse af anklageskriftet at give tiltalte en bedre beskyttelse end krævet efter loven. Hvis anklagemyndigheden opfatter forholdet således, at det vil give tiltalte en bedre forståelse

af sagen, kan det således være rimeligt at indskrive frakendelsesbetingelsen i anklageskriftet.

b. frakendelsespåstand i anklageskriftet med oplysning om konsekvenser

Det afgørende bør være, at tiltalte fuldt ud er klar over, at sagen bl.a. eller primært vedrører spørgsmålet, om han skal have frakendt sin førerret. Uanset at det er tvivlsomt, om ordlyden af retsplejelovens § 831 (jfr. for ubetinget frakendelse § 926 og for betinget frakendelse § 930) kræver, at frakendelsespåstanden er nævnt i anklageskriftet, er der næppe tvivl om, at dette sker i praksis. Denne oplysning vil ofte være afgørende for sigtedes og hans forsvarers stilling til sagen.

I langt de fleste tilfælde vil retten i forbindelse med domsafsigelsen give domfældte en meget omhyggelig redegørelse for dommens konsekvenser, herunder oplyse at en betinget frakendelse af førerretten medfører, at tiltalte for at bevare førerretten skal bestå en orienterende køreprøve. I visse tilfælde kommer det overraskende for tiltalte, der har anset en betinget frakendelse for mindre betydningsfuld, fordi han føler sig sikker på ikke at begå en lignende forseelse de næste år. Tiltalte føler det ofte dyrt og belastende at skulle til køreprøve.

Man kan ikke se bort fra, at der kan være en mindre risiko for, at dommeren glemmer at oplyse tiltalte om den orienterende køreprøve. I en sag, hvor tiltalte havde anket en betinget frakendelse og bagefter frafaldt anken, forsøgte han alligevel at få sagen prøvet ved landsretten med den begrundelse, at da han drøftede ankespørgsmålet med forsvareren, nævnte denne intet om en orienterende køreprøve. Da han senere afleverede ankefrafaldet til en kontorfunktionær på dommerkontoret, vejledte denne ham om, at dommens følger var udtømt med konklusionens bøde og den betingede frakendelse. Uanset at Vestre Landsret i den konkrete sag (VLD 10.4.1985, 9-2471/1984) afviste anken, må alle være interesseret i, at tiltalte allerede inden byretsbehandlingen er klar over sagens realiteter. Problemet er i nogle politikredse løst ved, at det i anklageskriftet under gerningsbeskrivelsen med præcis angivelse af hjemmel oplyses, at der nedlægges påstand om betinget frakendelse og dernæst tilføjes:

»I medfør af færdselslovens § 60, stk. 3, skal føreren, der er blevet frakendt førerretten betinget, inden en vis frist bestå en orienterende køreprøve for at bevare førerretten«.

På denne måde sikres, at tiltalte er klar over, hvad sagen drejer sig om allerede inden han møder i retten, og alle undgår efterfølgende diskussion om, hvorvidt tiltalte er blevet orienteret tilstrækkeligt.

c. ændring af påstanden

I en enkelt afgørelse i materialet nedlægges frakendelsespåstanden først i landsretten (ØLD 13.12.1988, 2-391/1988). Der var i denne sag i byretten end ikke rejst tiltale for overtrædelse af færdselsloven, men alene straffelovens § 276 ved for at stjæle at have brugt en bil til at knuse en butiksrude. Landsretten afviste anklagemyndighedens påstand om frakendelse med henvisning til, »at den ikke ses nedlagt for byretten i forhold 2, i hvis gerningsbeskrivelse ikke indgår momenter vedrørende overtrædelse af færdselsloven«.

Hvis det antages, at retsplejeloven kræver, at frakendelsespåstanden nævnes i anklageskriftet, synes konsekvensen at måtte være, at påstanden ikke senere kan nedlægges. Østre Landsrets afgørelse synes således ganske utvivlsom. Over for dette synspunkt står imidlertid ældre teoris opfattelse af, at en påstand om en rettighedsfrakendelse kan – jfr. f.eks. Hurwitz: Den danske strafferetspleje, 1966 s. 387 – nedlægges under anken, hvilken opfattelse bl.a. støttes af U 1969.821 H, hvor Højesteret uden bemærkninger accepterede, at påstand om, at tiltalte i medfør af straffelovens § 79, stk. 1, 2. pkt., frakendtes retten til at udøve virksomhed, der bestod i patrulje- eller vagttjeneste eller andet tilsyn med boliger o.s.v., først blev nedlagt i Højesteret. Jfr. også U 1982.515 Ø, hvor en konfiskationspåstand først blev nedlagt i landsretten, hvilket blev accepteret.

Det er af flere grunde ikke givet, at denne teori og højesteretsafgørelse kan overføres til det her behandlede spørgsmål. Tidligere teori lagde afgørende vægt på retskraften som beskyttelsen af tiltalte. Når der var faldet endelig dom i sagen, måtte tiltalte kunne indrette sig herefter og skulle ikke kunne påtvinges en ny sag om samme forhold. I nyere teori og retspraksis stilles øgede krav til anklagemyndigheden som forvaltningsmyndighed. Anklagemyndigheden kan i et vist omfang blive bundet af dispositioner, der vil være egnet til i almindelighed at fremkalde en berettiget og beskyttelsesværdig forventning hos tiltalte, jfr. Gammeltoft-Hansen: Strafferetspleje I, 1991, s. 206. Denne udvikling af påtalebegrænsningsinstituttet, som til dels må tilskrives Rørdams grundige analyser i J 1974.97 ff og J 1976.165 ff, rykker i et vist omfang beskyttelsen af tiltalte frem til før domsafsigelse.

Desuden er problemerne ved førerretsfrakendelse ikke de samme som problemerne i Højesteretdommen i U 1969.821. I denne sag blev tiltalte idømt 60 dages fængsel og frakendt den nævnte ret. Frakendelsesspørgsmålet var således reelt set kun en del af sagen. De fleste sager om betinget eller ubetinget frakendelse drejer sig måske nok formelt også primært om idømmelse af en straf. Reelt er der dog ingen tvivl om, at selve frakendelsesspørgsmålet i langt de fleste sager er sagens væsentligste spørgsmål. Det er således ikke ualmindeligt, at tiltalte erkender sig skyldig vedrørende strafspørgsmålet,

således at sagens tvivlsspørgsmål alene er frakendelsesspørgsmålet. En accept af, at dette spørgsmål først blev behandlet i anken, ville således indebære et klart brud med to-instansprincippet vedrørende sagens hovedspørgsmål.

Et andet væsentligt argument mod at tillade, at frakendelsespåstanden nedlægges i anken, er, at frakendelsespåstandens eksistens og karakter efter færdselslovens § 119 er bestemmende for procesmåden. Hvis anklagemyndigheden i byretten alene har påstået betinget frakendelse, behandles sagen uden medvirken af domsmænd. Dette må udelukke, at påstanden i landsretten ændres til ubetinget frakendelse. I sag (32) om chikanekørsel var i byretten alene påstået betinget frakendelse, hvorfor der ikke medvirkede domsmænd. Under udtrykkelig henvisning til påstanden skete betinget frakendelse. Anklagemyndigheden påstod oprindeligt ubetinget frakendelse i landsretten, hvor der medvirkede domsmænd, men ændrede påstanden til stadfæstelse. Det fremgår ikke af sagen, hvorfor anklagemyndigheden frafaldt sin første påstand i landsretten, men det er nærliggende at anse det for en følge af de ovenfor nævnte procesregler.

De nævnte forhold taler efter vores opfattelse for at anse den nævnte Østre Landsretsdom af 13.12.1988 (2-391/1988) for rigtig.

I praksis vil det nævnte spørgsmål i langt de fleste tilfælde opstå på en anden måde. Hvis sagen ikke skønnes at medføre nogen frakendelsespåstand, udfærdiges et bødeforlæg. Kan anklagemyndigheden efter dette tidspunkt ændre opfattelse, eventuelt i form af en erkendelse af, at sagen er fejlbehandlet, og dernæst indlevere et anklageskrift med påstand om frakendelse? Der er næppe tvivl om, at tiltalte vil protestere. Ligeledes er der ikke tvivl om, at Statsadvokaten kan ændre afgørelsen, hvis ændringen forkyndes for den tiltalte inden 2 måneder, jfr. princippet i retsplejelovens § 724, stk. 2. Efter dette tidspunkt er det imidlertid muligt, at påtalebegrænsningssynspunktet hindrer, at påstanden nedlægges.

Spørgsmålet er ikke behandlet i det foreliggende materiale. Imidlertid findes visse retningslinier for dets behandling i U 89.1105 H, hvor anklagemyndigheden havde udsendt en tilkendegivelse vedrørende spirituskørsel med fejlangivelse af, at sagen kunne afgøres bl.a. ved vedtagelse af en betinget frakendelse af førerretten. Tiltalte modsatte sig anklagemyndighedens senere påstand om ubetinget frakendelse men fik ikke medhold, da tilkendegivelsen også for tiltalte måtte fremtræde som åbenbart fejlagtig og ikke fandtes at kunne anses for en opgivelse eller standsning af forfølgningen i sagen.

Anklagemyndigheden havde i byretten procederet på, at der ikke kunne foreligge en påtalebegrænsning, da der var tale om en ekspeditionsfejl, hvor man ikke engang havde foretaget overvejelser, som hvis der var tale om en påtalebegrænsning. Ved fejlagtig udsendelse af et bødeforlæg i stedet for

anklageskrift med frakendelsespåstand, vil situationen sandsynligvis være den samme: at der foreligger en ren ekspeditionsfejl. Det er derfor værd at bemærke, at anklagemyndigheden ikke fik medhold i dette synspunkt, men at afgørelsen snarere følger forventningsprincippet. Tiltalte, der fik tilkendegivelsen med betinget frakendelse, fik samtidig en klar skriftlig vejledning med oplysning om, at spirituskørsel resulterer i ubetinget frakendelse. Hvis tiltalte derimod får et bødeforlæg for f.eks. at have kørt for hurtigt, er det vanskeligt at statuere, at han burde have vidst, at det var en fejl, at der ikke blev påstået frakendelse.

Samme spørgsmål må antages at bevirke, at anklagemyndigheden efter 2 måneder kan blive bundet af en påstand om betinget frakendelse, selvom kørslen efter praksis kan henføres til færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1.

Hvis påstanden om betinget frakendelse derimod alene skyldes, at anklagemyndigheden har overset en tidligere betinget frakendelse, der efter § 126, stk. 2, nr. 3, bør medføre ubetinget frakendelse, er forholdet mere tvivlsomt, idet tiltalte jo typisk er og i hvert fald bør være klar over, at en ny frakendelseskørsel inden for 3 år bevirker ubetinget frakendelse. Det vil nok være svært for tiltalte at få medhold i, at han troede, at påstanden skyldtes, at anklagemyndigheden fandt § 126, stk. 3, anvendelig. Forsvareren forsøgte uden held et lignende forsvar i nævnte U 89.1105 H.

Eneste sag i materialet, der behandler problemet, er sag (7) om andre mangler. Her var rejst tiltale ved anklageskrift af 5.9.1990 med påstand om betinget frakendelse, fordi man havde overset en 2½ år gammel dom for promillekørsel. Statsadvokaten meddelte den 2.11.1990 retten, at påstanden ændredes til ubetinget frakendelse, hvilket blev accepteret. Spørgsmålet er ikke yderligere behandlet i denne sag, selvom det nok med rette med henvisning til retsplejelovens dagældende § 749, stk. 3, kunne hævdes, at det afgørende ikke er tidspunktet for meddelelsen til retten men til tiltalte.

Det hænder antagelig ikke helt sjældent, at tiltalte inden for kort tid foretager to kørsler omfattet af § 126, stk. 1, nr. 1, i to forskellige politikredse. I disse tilfælde er tiltalte klar over eksistensen af de to kørsler, og hvis et anklageskrift kun omfatter den ene kørsel og derfor indeholder påstand om betinget frakendelse, vil han vanskeligt kunne påberåbe sig påtalebegrænsning. Denne faktiske situation forelå i sag (114) om dobbelt hastighed. Tiltalte blev den 26.9.1988 af Københavns Politi tiltalt med påstand om betinget frakendelse. Den 1.2.1989 blev han for en anden kørsel i Køge idømt en betinget frakendelse. Ved en retsmødebegæring af 25.4.1989 i København blev påstanden herefter ændret til ubetinget frakendelse. Det fremgår af landsretsdommen, at anklagemyndigheden ikke kunne oplyse, hvorfor de to sager

ikke var samlet, men landsretten idømte en fælles ubetinget frakendelse på 6 måneder.

Hvis tiltalte modtager et anklageskrift med en fejlagtig påstand om betinget frakendelse i en situation, hvor han 4 år tidligere har fået en ubetinget frakendelse for f.eks. spirituskørsel, er det vanskeligere at argumentere for, at han burde vide, at dette var en fejl. Det hævdes som et strafferetligt princip, at borgerne bør kende loven. Det samme princip kan hævdes at ligge bag f.eks. den forvaltningsretlige regel, at inkompetence medfører ugyldighed. Det forventningsprincip, der i relation til påtalebegrænsningsproblemerne er knæsat med bl.a. nævnte højesteretsdom (U 89.1105), bygger imidlertid ikke på borgerens pligt til at kende loven. I sag (49) om venstresving påstod anklagemyndigheden i landsretten en betinget frakendelse stadfæstet, selvom tiltaltes kørsel efter det i dommen oplyste p.g.a. en tidligere ubetinget frakendelse var omfattet af § 126, stk. 2, nr. 4, om ubetinget frakendelse. Der er ingen forklaring på forholdet. Muligvis har anklageren anset sig for afskåret fra at ændre påstanden til ubetinget. Som ovenfor nævnt ville dette have indebåret ikke blot et påtalebegrænsningsproblem men også, at sagen i byretten skulle have været behandlet under medvirken af domsmænd.

I en utrykt dom om promillekørsel (VLD 7.2.1989, 5-2796/1988) forelå et tilsvarende problem. Tiltalte var i 1982 for spirituskørsel frakendt førerretten ubetinget indtil den 12.3.1984. Promillekørslen fandt sted den 28. oktober 1988. Tiltalte afleverede straks sit kørekort og fik udstedt et midlertidigt. En måneds tid efter fik han af politiet udleveret sit kørekort med udtrykkelig besked om, at førerretten alene ville blive frakendt betinget, da 1982-dommen ikke havde gentagelsesvirkning. Tiltalte hævdede, at han i tillid til den meddelelse havde accepteret et nyt job. 7 dage efter blev førerretten administrativt inddraget. Byretten foretog under henvisning til dette alene betinget frakendelse. I landsretten forklarede tiltalte, at både hans gamle og det nye job krævede, at han havde kørekort. Landsretten frakendte førerretten ubetinget i 5 år og udtalte bl.a.:

»Det forhold, at tiltalte af politiet fejlagtigt fik oplysning om, at den tidligere dom for spirituskørsel ikke havde gentagelsesvirkning, og at førerretten derfor alene ville blive frakendt betinget, findes under de i sagen iøvrigt foreliggende omstændigheder ikke at kunne begrunde, at undtagelsesbestemmelsen i § 126, stk. 3, bringes i anvendelse.«

Landsretten statuerede altså ikke påtalebegrænsning i denne situation. Desværre er afgørelsen vanskelig at tolke. Er det fordi det var en uformel redegørelse fra politiet, fordi der kun gik en uge før fejlen blev rettet, fordi det ikke betød noget for tiltaltes reelle arbejdsmulighed, eller var det, fordi der i disse tilfælde ikke kan være tale om en påtalebegrænsning. I sidstnævnte

Recidiv eller flere forhold til samtidig pådømmelse

tilfælde bør afgørelsen i dag sammenholdes med nævnte U 89.1105 H og muligvis også U 89.116 H, hvor Højesteret statuerede en bindende påtalebegrænsning.

Tiltalte havde påkørt en cyklist og talt med denne efter uheldet. Da de ikke mente, at der var sket nogen skade, havde cyklisten ikke fået tiltaltes navn eller anden identifikationsmulighed. Senere lod politiet tiltalte efterlyse i lokalradio og lokalavis, idet man oplyste, at der var et forsikringsproblem, men at pågældende ikke skulle sigtes for noget. Tiltalte meldte sig og blev afhørt uden meddelelse af sigtelse eller oplysning om, at han ikke var pligtig til at udtale sig. Senere modtog han et anklageskrift med påstand om betinget frakendelse. Højesteret fandt, »at anklagemyndighedens behandling af sagen har været egnet til at fremkalde en berettiget forventning hos tiltalte om, at der ikke ville blive rejst tiltale imod ham for den begåede færdselsforseelse. Anklagemyndigheden findes herved at have afskåret sig fra at rejse tiltale herfor«.

I sag (8) om køretøjets generelle tilstand blev tiltalte i byretten idømt 6 måneders ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1. I forbindelse med landsretsbehandlingen opdagede man, at kørslen var foregået i prøvetiden for en betinget frakendelse for promillekørsel. Landsretten stadfæstede de 6 mdr.'s frakendelse som fælles frakendelse med udtrykkelig fremhævelse af, at anklagemyndigheden ikke havde anket til skærpeelse. I dette tilfælde synes landsretten altså at ville have accepteret inddragelse af den betingede afgørelse i anken. Dette harmonerer med, at påtalebegrænsning ikke anses for at begrænse mulighederne for at påstå skærpeelse inden for en given kategori af sanktioner.

Recidiv eller flere forhold til samtidig pådømmelse

I mange tilfælde vil det forhold, at tiltaltes kørsel isoleret henføres til en bestemmelse om betinget frakendelse, medføre en ubetinget frakendelse, fordi kørslen er foretaget i prøvetiden for en tidligere betinget frakendelse, jfr. § 126, stk. 2, nr. 3. I andre tilfælde bliver resultatet en ubetinget frakendelse, fordi kørslen er foretaget inden 5 år efter udløbet af en tidligere ubetinget frakendelse jfr. § 126, stk. 2, nr. 4. Endelig kan en sag omfatte 2 kørsler, der hver for sig bedømmes til betinget frakendelse. Også i disse tilfælde vil sagens udfald normalt blive en ubetinget frakendelse, jfr. § 126, stk. 2, nr. 2. I alle 3 tilfælde er der dog efter § 126, stk. 3, mulighed for under særlig formildende omstændigheder i stedet for en ubetinget at idømme en betinget frakendelse.

a. nyt forhold i prøvetiden for tidligere betinget frakendelse

I disse tilfælde skal retten ifølge § 129 fastsætte en fælles frakendelse for det

a. nyt forhold i prøvetiden for tidligere betinget frakendelse

aktuelle forhold og det tidligere pådømte. Efter § 127 er mindstetiden for ubetinget frakendelse 6 mdr. Det er nærliggende at opfatte forholdet således, at det, der skete med indførslen af betinget frakendelse i 1975, var, at tiltalte, der før typisk p.g.a. en klapfejl havde fået 6 mdr. ubetinget, nu fik gjort sådan frakendelse betinget. Dette ræsonnement ville meget let føre til, at domstolene, når tiltalte på ny gjorde sig skyldig i et forhold til betinget frakendelse, udløste den betingede frakendelse med 6 mdr. og vurderede det nye forhold til 6 mdr., således at den fælles frakendelse blev 1 år. Den anden mulighed er, at domstolene ved den fælles frakendelse anvender § 127 direkte og opfatter 6 mdr. som mindstetiden – og normalperioden for frakendelse.

I KD 83.288 refereres 3 tilfælde, hvor den fælles frakendelsestid har været udmålt til henholdsvis 1 år (2 tilfælde) og 2 år. I KD 87.305 er frakendelsestiden i 2 tilfælde 1 år og i 1 tilfælde 6 mdr. 36 undersøgte sager tegner imidlertid et andet billede: 21 tilfælde med fælles frakendelsestid på 6 mdr., 14 tilfælde med fælles frakendelsestid på 1 år, og 1 tilfælde med 2 år. Sag (3) om påkørsel i højre side med 2 års frakendelse er atypisk ved, at forholdet isoleret bedømmes til at være omfattet af både § 126, stk. 1, nr. 1 og 3. Der er desuden dømt for uagtsomt manddrab, hvilket givetvis også har haft betydning for frakendelsestidens beregning, jfr. ovenfor under personskaade og frakendelse. Også sag (7) om venstresving er atypisk ved, at den ubetingede frakendelse sker under henvisning både til stk. 2, nr. 3 og 4, hvilket skyldes, at tiltalte (øjensynligt i strid med stk. 2, nr. 4) tidligere alene var frakendt førerretten betinget for et venstresving. Også sag (25) om chikanekørsel endte med 1 års frakendelse efter stk. 2, nr. 3 og 4, men her var tiltalte først frakendt førerretten betinget efter § 126, stk. 1, nr. 1, og havde dernæst vedtaget 1 års frakendelse for spirituskørsel. Det nye forhold var begået i prøvetiden for den betingede frakendelse. I øvrigt skete frakendelsen i denne sag – ligesom i sag (18) og (33) vedrørende anden hensynsløs kørsel – også efter stk. 2, nr. 1.

Der er ikke i dommene givet nogen begrundelse for udmålingen af frakendelsestiden bortset fra, at den »passende« kan fastsættes til 1 år eller 6 mdr.

Det er næppe muligt at finde noget kriterium for, hvornår den fælles frakendelsestid bliver 6 mdr., og hvornår den fastsættes til 1 år. Der er ikke belæg for at antage, at der foretages strengere bedømmelse, fordi der er tale om samme kørselsfejl i begge sager, ligesom der ikke er belæg for at antage, at det afhænger af, hvor hurtigt den 2. kørselsfejl er begået efter den betingede frakendelse. I 5 af de 9 1-års frakendelser, hvor den aktuelle kørsel alene er henført under § 126, stk. 1, nr. 1, er første overtrædelse promillekørsel. Dette er imidlertid også tilfældet i adskillige sager, hvor sagen er endt med 6 mdr.'s fælles frakendelse. Muligvis er der en tendens til 1 års frakendelse, hvis den aktuelle sag vedrører hastighed. 4 ud af 6 hastighedssager ender således med

Recidiv eller flere forhold til samtidig pådømmelse

1 års frakendelse. Hastighedssager kan måske karakteriseres som ikke-klapfejl. Imidlertid er der intet belæg for, at 1 års frakendelse generelt fastsættes, hvor den aktuelle sag vedrører ikke-klapfejl, og 6 måneder, hvis den vedrører klapfejl. Der er næppe overhovedet belæg for generelt at anse 1 års frakendelse som udtryk for en vurdering af det aktuelle forholds grovhed bortset fra tilfælde, hvor det nye forhold anses for omfattet af stk. 2, nr. 1.

Det er også bemærkelsesværdigt, at anklagemyndigheden ofte har påstået en fælles frakendelsestid på 6 måneder stadfæstet, men også har påstået en 1 års frakendelse stadfæstet. I sag (6) om dobbelt hastighed ankede anklagemyndigheden udelukkende for at få ændret byrettens 6 måneders frakendelse til 1 år og fik medhold.

Særlig interesse knytter sig naturligvis til den eneste Højesteretsdom i materialet, U 92.129. Sagens hovedproblem var, om en væsentlig hastigheds-overtrædelse, der ikke isoleret kunne medføre frakendelse efter stk. 1, nr. 1, kunne medføre frakendelse efter stk. 1, nr. 3, når tiltalte kort forinden efter samme bestemmelse var frakendt førerretten betinget. I landsretten påstod anklagemyndigheden den fælles frakendelsestid fastsat til 1 år, men landsretten fastsatte den til 6 mdr. I Højesteret påstod Rigsadvokaten stadfæstelse, hvilket kan skyldes, at anken var iværksat af domfældte. Sagen kan i relation til § 126, stk. 2, nr. 3 i øvrigt hævdes at være atypisk og fuldt forenelig med sag (5) om aktuel og tidligere overtrædelse, hvor den fælles frakendelsestid for betingede frakendelser efter § 126, stk. 2, nr. 3, blev fastsat til 1 år. I denne sag havde tiltalte 6 væsentlige overtrædelser efter den første betingede frakendelse.

Det er således ikke muligt ud fra U 92.129 at afgøre, om anklagemyndighed og domstole generelt anser 6 måneders frakendelse for den rette løsning. Det er muligt, at der er behov for en mere nuanceret tiltale- og retspraksis. Rimeligheden heraf forudsætter imidlertid, at der er et vist mønster, hvilket næppe er tilfældet i dag.

b. nyt forhold inden 5 år efter udløbet af tidligere ubetinget frakendelse

I disse tilfælde er mønstret meget klart. Af 40 sager har de 35 resulteret i 6 mdr.'s frakendelse, 2 sager i 1 år, 2 sager i 5 år og 1 sag i frakendelse for bestandig.

I sag (16) om dobbelt hastighed fastsættes frakendelsestiden til 1 år, sandsynligvis fordi tiltalte tidligere var frakendt førerretten betinget og derefter 5 år og 2 mdr. før den aktuelle kørsel igen var frakendt førerretten i 6 mdr. også for hastighedsovertrædelse. I sag (15) om dobbelt hastighed med 6 mdr.'s frakendelse var tiltalte knapt 4 år tidligere også frakendt førerretten ubetinget for bl.a. hastighedsovertrædelse. Den anden sag med 1 års frakendelse vedrører påkørsel i fodgængerfelt – sag (5) – efter frakendelse for spirituskørsel. I

c. flere forhold til samtidig pådømmelse

denne sag var endog dissens for frifindelse. Denne afgørelse er næppe forenelig med praksis, medens den første dom åbner mulighed for mere end 6 mdr.'s frakendelse i særlig grove 3. gangs tilfælde (eller mere).

De 2 sager med 5 års frakendelse vedrører begge overtrædelse af § 54 efter frakendelse for spirituskørsel og svarer til, at promillekørsel efter spirituskørsel giver 5 års frakendelse og harmonerer således med den i motiverne udtalte hensigt om højere grad af sidestilling mellem § 53- og § 54-overtrædelser.

I sag (16) om førerens tilstand var tiltalte allerede frakendt førerretten for bestandig og blev på ny frakendt den for bestandig, da der jo ikke er mulighed for en tidsbestemt frakendelse efter en frakendelse for bestandig. I U 76.780 konstaterede Østre Landsret, at tiltaltes kørsel var omfattet af § 126, stk. 2, nr. 1, men undlod frakendelse, fordi tiltalte forud for kørslen var frakendt førerretten for bestandig. Afgørelsen er nok mere forståelig end lovmedholdelig.

Ud over de her nævnte sager findes i materialet 7 sager, hvor den aktuelle kørsel er henført under § 126, stk. 2, nr. 1, men hvor landsretten foretager frakendelse under henvisning både til § 126, stk. 2, nr. 1 og 4. I sagerne (15) og (30) om anden hensynsløs kørsel fastsættes frakendelsestiden til 6 mdr., i sag (10) i samme kategori og (17) om chikanekørsel til 1 år, i sag (17) om anden hensynsløs kørsel til 2 år. I sidstnævnte sag var den tidligere frakendelse sandsynligvis sket for lignende kørsel. I sag (25) om chikanekørsel fastsættes frakendelsestiden efter stk. 2, nr. 1, 3 og 4, til 1 år og 6 mdr. Omvendt frakendte byretten i sag (34) om chikanekørsel førerretten i 2 år under henvisning til både stk. 2, nr. 1 og 4. I landsrettens dom citeres efter anklagemyndighedens påstand alene stk. 2, nr. 1. Det kan næppe anses for nødvendigt at citere stk. 2, nr. 4, i disse tilfælde. Naturligvis kan tidligere frakendelser få en vis betydning for frakendelsestidens længde. Dette er blot ikke et citeringsproblem.

c. flere forhold til samtidig pådømmelse

Enkelte sager omfatter 2 selvstændige kørsler, der hver for sig kan begrunde en frakendelse. Færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2, foreskriver ubetinget frakendelse, hvis tiltalte ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1 eller 2.

I sag (13) om u-vending havde tiltalte i april 1985 foretaget en u-vending, der blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1, og måneden efter en promillekørsel. Begge kørsler medførte samlet efter § 126, stk. 2, nr. 2, 1 års frakendelse. I U 89.611 V var tiltalte i august 1988 kørt frem for rødt lys og havde 2 måneder før foretaget en speciel kørsel over et fodgængerfelt. Begge forhold blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1, og efter stk. 2, nr. 2, blev førerretten frakendt

Recidiv eller flere forhold til samtidig pådømmelse

i 6 mdr. Også i U 87.194 V om promillekørsel og rødt lys er frakendelsestiden 6 mdr.

I sag (55, KD 83.287) om hjattænder kørte tiltalte fra Fyn til Viborg for hurtigt med en lastbil med anhænger med virkningsløse bremses. I Viborg kørte han frem over hjattænder og dræbte en cyklist. Disse 2 forhold blev (som i U 87.194 V) bedømt som selvstændige overtrædelser af § 126, stk. 1, nr. 1, og førerretten efter stk. 2, nr. 2, frakendt i 6 mdr. I 3 sager er frakendelsestiden fastsat til 1 år: sagerne (25) og (60) om overhaling og sag (32) om anden hensynsløs kørsel. I sag (8) om anden hensynsløs kørsel frakendtes førerretten i 5 år efter § 126, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1 og 4, »ved en samlet vurdering af de pådømte forhold«. Der var tre kørsler, og her burde stk. 2, nr. 2, muligvis have været citeret.

Reglen nævner ikke det forhold, at der samtidig dømmes for en kørsel til ubetinget frakendelse (f.eks. spirituskørsel) og kørsel til betinget frakendelse. I U 81.1057 V anføres princippet i færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2, som hjemmel for en »fælles« frakendelse på 1 år og 6 mdr. Reglen i stk. 2, nr. 2, er også brugt i tilfælde, hvor tiltalte efter den nu aktuelle, men ikke pådømte kørsel har fået en betinget frakendelse. I disse tilfælde kan stk. 2, nr. 3, om den, der tidligere er frakendt førerretten betinget, ikke bruges. I sag (9) om flugtkørsel citeres både stk. 2, nr. 1 (da kørslen isoleret blev bedømt til ubetinget frakendelse), og stk. 2, nr. 2, da der »i medfør af princippet i straffelovens § 89« blev fastsat en fælles frakendelse med den allerede afgjorte sag.

I sag (24) om mindre end dobbelt hastighed findes en variant: »Efter en samlet vurdering af tiltaltes kørsler tiltrædes det, at betingelserne for betinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1 og 3, er opfyldt«. Tiltalte var øjensynligt ikke tidligere frakendt førerretten. Til gengæld var han standset af politiet for en meget væsentlig hastighedsovertrædelse, der dog ikke udgjorde dobbelt hastighed. 13 minutter efter blev han igen taget for det samme. Ingen af kørslerne kunne altså efter praksis isoleret give betinget frakendelse. Til gengæld er det vel forståeligt, at landsretten folte forholdet frakendelsesværdigt. Dette kunne lige så godt være sket alene med henvisning til § 126, stk. 1, nr. 1. Henvisningen til stk. 1, nr. 3, øger næppe forståelsen. Samtidig skabes betydelig usikkerhed om området for § 126, stk. 1, nr. 3. Ifølge motiverne tager reglen »sigte på situationer, hvor føreren gennem et *større antal* færdselsforseelser Betinget frakendelse vil herefter kunne anvendes som en advarsel til motorførere, som gennem en *række* færdselslovsovertrædelser har manifesteret manglende forståelse for den nødvendige agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for andre trafikanter« (vore fremhævelser). FT 1974/75, 2. saml., till. A sp. 1996, jfr. Greve og Lodberg: Færdselsstrafferet, 1987, s. 271. I sag (27, KD 87.175) om anden hensynsløs

d. begyndelsestidspunkt for den betingede frakendelse

kørsel citeres stk. 1, nr. 3, selvom tiltalte var ustraffet. I U 82.736 Ø, hvor bestemmelsen også citeres, er alene nævnt én forstraf. Også i disse tilfælde er det vanskeligt at forstå, hvorfor stk. 1, nr. 3, citeres.

d. begyndelsestidspunkt for den betingede frakendelse

Efter færdselslovens § 128 regnes prøvetiden for en betinget frakendelse »fra endelig dom«. Niels Waage anfører i Spritkørsel, 1985, s. 83, at frakendelse regnes fra byretsdommens dato, selvom domfældte har taget betænkningstid, hvis blot han ikke anker (eller anken ikke omfatter dette spørgsmål, jfr. U 88.445 Ø). Hvis han anker, regnes fristen fra landsrettens afgørelse, hvilket i øvrigt ofte bemærkes i landsretsdommene. Hvis domfældte frafalder sin anke, regnes prøvetiden fra ankefrafaldet. Fortolkningen støttes til dels på U 79.259 Ø.

I FM 87.21 har Morten G. Berdiin med henvisning til rigsadvokatens retningslinier for ubetinget frakendelse hævdet, at frakendelse skal regnes fra tiltaltes modtagelse af dommen eller betænkningstidens udløb. Berdiin mener herved at have sikret, at »ikke den formelle, men den reelle endelighed« bliver afgørende. Greve og Lodberg: Færdselsstrafferet, 1987, s. 281, støtter med enkelte modifikationer Berdiins opfattelse.

Det nævnte spørgsmål har øjensynligt ikke været behandlet i en eneste dom i hele materialet. Muligvis fordi faktum ikke har indeholdt problemet. Muligvis fordi det har meget begrænset betydning. Waage anfører, at hvis en byretsdom med betinget frakendelse ankes, følger det af de sædvanlige regler, at den betingede frakendelse suspenderes. Dette er naturligvis formelt rigtigt, men har i de i denne bog behandlede sager næppe nogen betydning. Hvis tiltalte f.eks. foretager § 126, stk. 1, nr. 1-kørsel ved at køre over for rødt og kort efter en ny § 126, stk. 1, nr. 1-kørsel ved at køre over for hajtænder, har det næppe nogen betydning for frakendelsestidens længde, om der er afsagt endelig dom vedrørende den første kørsel før den næste kørsel. Gennemgangen ovenfor i afsnit a og b synes at vise, at frakendelsestiden oftest bliver den samme. Det er således på dette punkt udelukkende et spørgsmål, om retten skal citere § 126, stk. 2, nr. 2 eller nr. 3.

Formuleringen af § 126, stk. 2, nr. 2 og nr. 3, sammenholdt med udmålingen i retspraksis bevirker, at den person, der har begået en kørsel til betinget frakendelse, ved en ny tilsvarende frakendelse oftest får udløst samme ubetingede frakendelse, uanset om han allerede er idømt betinget frakendelse eller ej. Den eneste reelle virkning (bortset fra tidspunktet for orienterende køreprøve) knytter sig til udløbet af prøvetiden. Reelt er forholdet det, at den, der har præsteret en § 126, stk. 1, nr. 1-kørsel, indtil dommen og 3 år efter har fuld risiko for udløsning af ubetinget frakendelse. Hvis den endelige dom, som det

ofte er tilfældet i dette materiale, falder 2 år efter kørslen, er der reelt tale om en prøvetid på 5 år. Der er imidlertid ingen tvivl om, at formuleringen af § 128 fører til dette resultat. Det er dog noget flot at karakterisere det reelle resultat som værende i harmoni med almindelige straffeprocessuelle principper. Der synes snarere at være tale om, at man ved konciperingen af den nærmere regulering af et nyt institut – betinget frakendelse – ikke helt har overskuet konsekvenserne. Det samme synes at være tilfældet, når Greve og Lodberg i Færdselsstrafferet, 1987, s. 281 taler om domfældtes mulighed for at »kunne køre uforbeholdent« indtil den betingede frakendelses formelle begyndelsestidspunkt.

Selvom promillekørsel ikke behandles her, bør det nævnes, at situationen her er ganske anderledes. Hvis tiltalte har foretaget to promillekørsler med mellemliggende endelig dom, bliver resultatet 3 års ubetinget frakendelse, medens resultatet uden mellemliggende endelig dom antagelig er 1 år, jfr. U 77.1041 Ø. Her er altså ved anke tale om en reel suspension af den betingede frakendelse.

e. betinget frakendelse p.g.a. særlig formildende omstændigheder

Udtrykket »særlig formildende omstændigheder« kan tænkes at dække over en række forskellige forhold. I forarbejderne til bestemmelsen er der imidlertid en vis vejledning, jfr. Vagn Greve og Poul Lodberg: Færdselsstrafferet, 1987, s. 276 f. At tiltalte ved en ubetinget frakendelse eventuelt vil miste sit job eller lignende, tillægges ikke betydning. Motiverne peger på tilfælde, hvor der er særligt undskyldende momenter ved kørslen, og tilfælde, hvor tiltalte begår en klapfejl i slutningen af 5 års perioden efter udløbet af en ubetinget frakendelse.

Af 45 undersøgte sager, hvor stk. 3 har været påberåbt, er der i de 20 givet betinget frakendelse. I 12 af de 20 tilfælde, hvor stk. 3 har været anvendt, har tiltalte stået til en ubetinget frakendelse p.g.a. tidligere spirituskørsel. De fleste tilfælde vedrører forhold begået i de 2 sidste år af 5 års fristen med hovedvægt på det sidste år, jfr. f.eks. U 78.713 V, U 86.362 V og U 88.628 Ø.

Der findes imidlertid også tilfælde, hvor landsretterne nægter at anvende stk. 3, f.eks. sagerne (12) og U 89.656 Ø om hjattænder, hvor frakendelsen var udløbet henholdsvis 4 år og 4 mdr. og 4 år og 3 mdr. før den aktuelle overtrædelse. Materialet tyder således på, at der foretages en konkret bedømmelse af den aktuelle kørsels grovhed.

Der findes afgørelser, der med dissens anvender stk. 3 i videre omfang. F.eks. stemmer 3 dommere i sag (7) om kørsel i modsat vejbane for betinget frakendelse med henvisning til, at den tidligere frakendelse – der var udløbet 10 måneder før det aktuelle forhold – vedrørte spirituskørsel, og at der var tale om en klapfejl. Tilsvarende anvender 4 dommere i sag (44) om rødt lys stk.

e. betinget frakendelse p.g.a. særlig formildende omstændigheder

3 på et forhold begået 8 måneder efter udløbet af den tidligere frakendelse alene med den begrundelse, at der var tale om en klapfejl. Som nævnt er disse afgørelser truffet af 3 eller 4 dommere og atypiske.

Tilsvarende voterer 3 dommere i sag (9) om dobbelt hastighed med en tvivlsom begrundelse for betinget frakendelse, hvor tiltalte forså sig 2 år og 1 mdr. efter en betinget frakendelse for promillekørsel. § 126, stk. 3, nævnes end ikke i begrundelsen. I stedet siges, at »der ikke findes fuldt tilstrækkeligt grundlag for en sådan skærpelse af sanktionen over for tiltalte, hvorved henses til den forskellige karakter af« de to sager. I sag (25) om højresving er forseelsen begået 1 år og 7 mdr. efter en betinget frakendelse p.g.a. promillekørsel. Her anvender landsretten stk. 3 på grund af særlig undskyldende forhold ved kørslen, der dog ikke fandtes at udelukke, at den blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1, jfr. stk. 2, nr. 3.

I 2 tilfælde – sag (9) om flugtkørsel og (114) om dobbelt hastighed – har byretten anvendt stk. 3 til at give en betinget frakendelse, hvor samtidig påkendelse efter stk. 2, nr. 2, skulle medføre ubetinget. I den første sag skete i landsretten frakendelse for 1 år. I den sidste sag var forholdet mere kompliceret. Tiltalte havde med 1 måneds mellemrum præsteret 2 kørsler, der hver blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1. Der blev i Køge rejst tiltale alene vedrørende den første kørsel, og tiltalte blev frakendt førerretten betinget. Vedrørende den anden kørsel blev rejst tiltale i København oprindelig med påstand om betinget frakendelse, hvilket senere blev ændret til ubetinget p.g.a. Køge-sagen. Københavns Byret anførte, at de 2 sager burde have været samlet, og fastsatte prøvetiden til 5 år. 3 år efter den sidste af kørslerne ændrede landsretten afgørelsen til ubetinget frakendelse. Om sagens alder jfr. nedenfor.

I 6 sager har landsretten anvendt § 126, stk. 3, og alene frakendt førerretten betinget for et forhold, der er henført under § 126, stk. 2, nr. 1. 3 af afgørelserne – (4) og (37) om anden hensynsløs kørsel og (80) om rødt lys – er truffet med stemmerne 3-3. Kun i 2 sager – (18) og (37) om chikanekørsel – er afgørelserne truffet enstemmigt. I sidstnævnte sag anvendte byretten stk. 3 på grund af modpartens stærkt provokerende adfærd, og anklagemyndigheden påstod i landsretten stadfæstelse. Dette kan undre, idet bestemmelsen ifølge motiverne kun »yderst sjældent« vil kunne anvendes i disse tilfælde, jfr. FT 1974-75, 2. saml., till. A sp. 1998.

Som nævnt ovenfor afviste Vestre Landsret i sag (114) om dobbelthastighed at anvende stk. 3, selvom forholdet var begået 3 år før landsrettens afgørelse. I sag (23) om u-vending anvender Østre Landsret stk. 3 med henvisning til, at forholdet er begået for 35 måneder siden. I adskillige sager er den endelige pådømmelse først sket mere end 2 år efter, at forholdet er begået, uden at dette bortset fra denne ene sag ses at være tillagt betydning.

II. Kørselsfejl

Hajtænder

Materialet omfatter 162 sager, heraf 68 fra Østre og 94 fra Vestre Landsret. I alle sagerne på nær 6 er der sket sammenstød mellem tiltaltes køretøj og modparten. I 3 af disse sager – (39), (108) og (152) – er modparten impliceret i et færdselsuheld p.g.a. sin undvigemanøvre forårsaget af tiltaltes fremkørsel. I de 2 førstnævnte sager skete betinget frakendelse, medens tiltalte i sidstnævnte blev frifundet herfor p.g.a. modpartens høje hastighed og betydelige alkoholpromille. I sag (84) skete ikke noget uheld. Tiltalte kørte her ud over hajtænderne med måske 40 km/t til fare for en cyklist, der måtte undvige for at undgå påkørsel. Cyklisten forblev ukendt under sagen, hvor tiltalte fik frakendt førerretten betinget. Allerede tiltalen i sagen er i modstrid med anklagemyndighedens praksis, jfr. RM 5/1977, der omhandler sammenstød eller færdselsuheld. Tilsvarende i sag (122, FM 90.99), hvor tiltalte efter at have holdt stille ved hajtænderne, kørte ud og svingede til højre til gene for en lastbil væsentlig mindre end 100 m fra krydset. Også her skete betinget frakendelse.

I sag (157) kørte tiltalte med nedsat hastighed fra en frakørselsvej fra motorvej ud over hajtænder, således at en politipatruljevogn måtte blokadebremse for at undgå uheld. Vognen blev standset 1,5-2 m fra tiltaltes vogn. Også her skete betinget frakendelse.

Det er forståeligt, at anklagemyndighed og domstole undertiden foretager frakendelse i disse sager, hvor alene modpartens reaktion har bevirket, at der ikke er sket et uheld. Tiltalte skal ikke profitere af modpartens gode kørsels-evner. Det ville virke for tilfældigt. Det er imidlertid vores erfaring fra gennemlæsning af hele materialet, at disse praksisbrud tilfører systemet en større vilkårlighed. Det afgørende for tiltalespørgsmålet har i de fleste af disse sager været, at der har været en politimand som modpart eller vidne. Praksisbruddene rejser i øvrigt store afgrænsningsvanskeligheder for, hvor tæt tiltalte skal have været på at forårsage uheld. Et så løst kriterium vil medføre et betydeligt sagsantal og et betydeligt ressourceforbrug. Vilkårligheder, der skyldes politiets tilstedeværelse, kan være svære at acceptere. Den til-

syneladende vilkårlighed, der ligger i, at følgen er afgørende – om der sket et uheld – er velkendt og almindeligt accepteret, f.eks. er der generelt i strafferetspraksis betydelig udmålingsmæssig forskel på fuldbyrdet forbrydelse og forsøg.

I Østre Landsret er knap en fjerdedel – 15 – af sagerne endt med frifindelse. I Vestre Landsret er 17 sager endt med frifindelse – altså under en femtedel. Det er imidlertid værd at bemærke, at der blandt den nyeste halvdel af sagerne i Østre Landsret er sket frifindelse i 3 ud af 32 sager, og i Vestre Landsret i 9 ud af 55 sager, hvilket tyder på en vis stramning af kravene for at undlade frakendelse eller af en ændret ankepraksis. Den ene af frifindingerne – (158) – er atypisk og skyldes, at det ikke ansås for bevist, at tiltalte var fører af bilen, hvorfor den sag ikke medregnes i det følgende. I forhold til de øvrige frakendelsessituationer udmærker disse tilfælde sig ved en ret høj grad af ubegrundede afgørelser. Som eksempel kan nævnes sag (104), hvor landsretten »af de grunde, der er anført af byretten« tiltræder bl.a. den betingede frakendelse. Byretten anfører alene, at den finder, at »tiltalte ved sin kørsel har ført motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, hvorved han har forvoldt skade på ting«. I adskillige sager er der ikke oplysning om, hvorvidt uheldet er sket inden for bymæssig bebyggelse eller ikke, hvilket ellers er væsentligt for en bilists muligheder for at se tværkørende færdsel og desuden i RM 5/1977 er nævnt som et meget væsentligt moment for anklagemyndighedens afgørelse af tiltaltespørgsmålet. Der er således visse usikkerhedsmomenter ved at forsøge at beskrive praksis, men det store sagstal opvejer i høj grad dette forhold.

a. tiltalte holdt stille

I mange sager er i begrundelsen for at undlade frakendelse anført, at tiltalte har holdt stille ved hjætenderne. I de 31 frifindinger har tiltalte i de 21 holdt stille ved hjætenderne, i 5 har tiltalte kun trillet ud over hjætenderne. Kun i 5 frifindelsessager – (24), (60), (66), (75) og (82) – har tiltalte kørt med nogen fart ud over hjætenderne.

Sagerne med frifindelse til trods for, at tiltalte ikke har holdt stille (eller er trillet frem), er begrundet med særlig formildende omstændigheder. I sag (82) overså tiltalte krydset, men hjætenderne var delvis forsvundet, færdselstavlen bøjet og udsynet nedsat p.g.a. en container, og hele anlægget var derfor af en karakter, så krydset kunne virke overraskende. I sagerne (24) og (75) skete frifindelse bl.a. med henvisning til de påkørte cyklisters høje hastighed, og i sag (60) henvises til det pludseligt glatte føre. Alene sag (66) med frifindelse med stemmerne 2-1 synes vanskelig at forene med praksis. Tiltalte havde måske holdt stille bag en anden bil, da han senere kørte frem uden at standse.

Hajtænder

To dommere frifinder, da uheldet fandt sted i byområde og »ingen af vejene var egnet til hurtig trafik«. Det er værd at bemærke, at der i sidste halvdel af materialet alene er sket frifindelse i tilfælde, hvor tiltalte har holdt stille ved hajtænderne.

Det er i flere sager påpeget, at tiltalte på grund af oversigtsforholdene burde have holdt efter at være kørt frem over hajtænderne. I sagerne (97) og (99) undlod tiltalte at standse ved midterrabatten og blev under henvisning hertil frakendt førerretten betinget. I sagerne (45), (117) og (136) er i præmisserne for frakendelse påpeget, at tiltalte p.g.a. oversigtsforholdene burde være standset ved kantlinien for den tværgående kørebane, der befandt sig henholdsvis 1, 13 og 16 m efter hajtænderne.

I 82 sager er oplyst, at tiltalte har holdt stille ved hajtænderne. Der er sket frakendelse i de 63 af sagerne, så en række andre faktorer er væsentlige for afgørelsen af frakendelsesspørgsmålet.

b. tiltalte har set modparten

I 12 af sagerne, hvor tiltalte har holdt stille, har han oplyst at have set modparten. Kun i ét af disse tilfælde er der sket frifindelse – (40). I denne sag uden anden begrundelse end at tiltalte havde holdt stille.

c. modparten dækket af andre trafikanter

I 12 sager synes tiltalte at have overset modparten, fordi denne har været dækket af andre trafikanter. I sag (9) er der sket frifindelse i et sådant tilfælde uden anden begrundelse, end at tiltalte holdt stille ved hajtænderne og herefter kørte langsomt frem. I de 11 nyeste afgørelser er førerretten frakendt betinget, bortset fra sag (101), der ikke indeholder anden forklaring på ophævelsen af byrettens frakendelse, end at anklagemyndigheden har påstået frakendelsen ophævet! Tiltalte var i denne sag vinket frem af føreren af en bil fra tiltaltes venstre side, som holdt tilbage for tiltalte. I sag (134), der vedrører samme situation, frakender landsretten førerretten netop med den begrundelse, at det ikke er nogen undskyldning, at tiltalte er vinket frem af en bilfører i første vognbane og dernæst kolliderer med en bil i anden vognbane. Forholdet muligvis det samme i sagerne (65) og (90), hvor der også skete frakendelse.

d. den tværgående vej

I 25 sager er det oplyst, at modparten kørte på hovedvej. Kun i 2 af disse – (30) og (35) – er der sket frifindelse. Sag (30) vedrører en lastbil med blokvogn, i alt 28 m og med roterende blink, der blev påkørt af en personbil fra højre, hvis fører blev dræbt, og en personbil fra venstre, der blev totalskaded. Tiltalte blev med stemmerne 4-2 frifundet for såvel uagtsomt manddrab

som frakendelse af førerretten. I sag (35) blev en lastbilfører frifundet for overtrædelse af straffelovens § 249, stk. 2, og for betinget frakendelse efter at være stødt sammen med en motorcykel, der muligt blev fremført med 150 km/t. Stemmerne var 3-3. I 20 andre sager har den tværgående vej ifølge oplysningerne været at betragte som en vej, hvor der måtte forventes hurtigkørende trafik. Kun i én – (50) – af disse sager er sket frifindelse. Denne frifindelse er begrundet med, at tiltalte, der havde holdt stille, meget vel kunne have overset modparten p.g.a. en høj helle, der kunne have generet hans udsyn væsentligt og som før domsforhandlingen var erstattet af en lavere helle.

I RM nr. 5/1977 er opstillet nogle retningslinier for, hvornår anklagemyndigheden skal påstå betinget frakendelse, hvis tiltalte kører frem efter at have holdt stille eller nedsat hastigheden så betydeligt, at han derved har vist evne og vilje til at opfylde sin vigepligt. Det afgørende er ifølge meddelelsen, om den fortrinsberettigede vej ved sit *anlæg* fremtræder som en betydende vej, ad hvilken hurtigkørende trafik må ventes, således at tiltalte har haft anledning til skærpet agtpågivenhed. Meddelelsen fortolker dette kriterium således, at der ved bykørsel typisk ikke vil være anledning til at påstå betinget frakendelse, og ligeledes vil uheld i mange kryds i det åbne land ikke give anledning til frakendelse. Det er på grund af dommenes ofte knappe beskrivelse af vejforholdene ikke muligt sikkert at afgøre, om dette kriterium fortsat følges. Som ovenfor nævnt er der en klar frakendelsestendens, hvis tiltalte er kørt ind på en hovedvej eller anden hurtig vej.

Forholdet er vel imidlertid det, at der i dag på de fleste veje uden for bymæssig bebyggelse køres ca. 80 km/t og i bymæssig bebyggelse 50-60 km/t. Rigsadvokatens meddelelse kunne i dag måske fortolkes således, at der, hvis tiltalte havde holdt stille og overset modparten, kun skulle påstås frakendelse, hvis der på den fortrinsberettigede vej er tilladt (betydelig) højere fart end på den vej, tiltalte har kørt ad, og at dette skulle være synligt for tiltalte. Det er vanskeligt i det foreliggende domsmateriale at finde støtte for et sådant kriterium. Dette kan naturligvis skyldes, at forholdet ikke omtales, fordi anklagemyndigheden kun rejser sager, hvor der er en sådan hastighedsforskel og denne giver sig til kende ved vejenes udformning. Dette er dog næppe tilfældet. I flere tilfælde nævnes det, at den fortrinsberettigede vej er klart mere betydende (89) eller sædvanligvis stærkt trafikeret (93). Det er ikke ensbetydende med, at den trafikeres med særlig hurtigkørende biler, selvom det ofte vil være tilfældet.

Som udgangspunkt er det sandsynligvis forsvarligt at antage, at den fortrinsberettigede vej netop er gjort fortrinsberettiget, fordi den er mere trafikeret end sidevejene, og at der ofte køres med højere hastighed på den fortrinsberettigede vej. De fleste bilister antager og bør antage, at dette er

Hajtænder

grunden til, at de ved hajtænderne er pålagt vigepligt. Hvis der er sket en sådan holdningsdannelse blandt bilisterne, er det forståeligt, at domstolene i de fleste sager ikke udtrykkeligt nævner dette spørgsmål. Uden at det er muligt at dokumentere det, forekommer det os mest nærliggende at antage, at praksis har udviklet sig til et enklere system end det af rigsadvokaten beskrevne, således at hajtænderne giver en meget stærk formodning for, at fremkørslen p.g.a. den tværgående trafik kan være farlig. I ganske få tilfælde kan denne formodning afkræftes og frakendelsespåstand undlades, ligesom domstolene i grænsetilfælde vil skele til, hvor hurtigtkørende trafikken er på den fortrinsberettigede vej.

e. modpartens kørsel

I en række sager har forsvareligheden af modpartens kørsel været inddraget. I 7 sager – (32), (34), (39), (120), (128), (147) og (153) – synes det at være lagt til grund, at modparten som bilist har kørt hurtigere end tilladt. Det har alene i 2 af sagerne resulteret i frifindelse af tiltalte. I sag (32) begrundet Østre Landsret sin frifindelse med, at modparten efter »alt foreliggende må antages« at have kørt »med en betydeligt højere hastighed end af ham forklaret, medens tiltalte, som af begge parter forklaret, kørte ud i krydset med ganske lav hastighed«. Bevisførelsen for modpartens hastighed indskrænker sig til hans egen forklaring om at have kørt 40-50 km/t og tiltaltes om, at modparten kørte mindst 80 km/t i bymæssig bebyggelse. Landsretten citerer politirapportens oplysninger om skaderne på bilerne, herunder at tiltaltes køretøj blev skubbet ind i hellefy.

Afgørelsen svarer ikke til den øvrige praksis, hvorimod frifindelse i sag (39) vedrører et specielt tilfælde. Modparten kørte her med en alkoholpromille på 1,06 og muligvis med 120 km/t mod tilladt 80 km/t og stødte ikke sammen med tiltaltes bil, men forulykkede i forsøg på at undgå påkørsel ved at overhale tiltalte højre om efter at tiltalte havde fuldstændt sit venstresving.

Af de fældende afgørelser er sag (120) mest markant. Modparten blev i denne sag i overensstemmelse med sin tilståelse dømt for at have kørt 70-80 km/t mod tilladt 50 km/t. Modparten forklarede, at tiltalte kørte så langsomt, at hun gik ud fra, at han ville standse, men hun mente ikke, at han havde standset, hvilket tiltalte og hans ægtefælle imidlertid hævdede. Der er ingen nærmere begrundelse for frakendelse. I sag (147) udtales direkte, at modpartens hastighed efter bilinspektørens erklæring højst har været 103 km/t (mod tilladt 80 km/t) og »at denne hastighed findes ikke at have overskredet, hvad tiltalte måtte være forberedt på«. Tiltalte havde holdt stille og set modparten.

I 2 sager – (18) og (35) – var modparten en hurtigkørende motorcyklist, der muligvis kørte henholdsvis 135 km/t og 150 km/t i begge tilfælde mod tilladt 50 km/t. Det er ikke muligt at se, hvorfor byretten fastslår, at modparten kan have kørt med 150 km/t. I sag (18) skete frifindelse efter påstand, og frifindelse i sag (35) med stemmerne 3-3.

Medens praksis synes at tillægge det mindre betydning, om bilister og motorcyklister som modparter har kørt mere end tilladt, er det i alle 3 sager – (24), (75) og (126) – hvor det har været diskuteret, om en cyklist som modpart har kørt for hurtigt, tillagt betydning. I sag (24) kørte tiltalte i glat føre ud i krydset med måske 30 km/t og stødte sammen med en cyklist, der havde overhalet en anden cyklist, der fandt, at det var så glat, at det kun var forsvarligt at cykle »nogle få km/t«. Denne cyklist fandt, at den påkørte cyklist havde »kørt for hurtigt efter førets beskaffenhed«. Under henvisning til denne forklaring frifandt landsretten. I sag (75) havde tiltalte overset vigelinier og ikke nedsat farten, idet hun kørte langsomt for at finde en vej. Hun stødte sammen med en cyklist, der ifølge egen forklaring kørte godt 20 km/t, men ifølge et vidne, der på cykel var overhalet af modparten, kørte med »en rasende fart« midt på vejen. Netop med henvisning til dette udsagn frifandt landsretten. I sag (126) havde byretten frifundet tiltalte under henvisning til cyklistens efter vidneforklaringerne usædvanligt høje hastighed. »Denne hastighed kan have ligget noget over 30 km/t, når henses til at cyklen var en racercykel, og cyklisten efter det indtryk, hun gav i retten, var stærk og sportstrænet«. Landsretten ændrede, uanset at cyklisten kørte med stor hastighed, afgørelsen og foretog frakendelse. Imidlertid var tiltaltes tidligere ubetingede frakendelse udløbet 1½ år før kørslen, og resultatet skulle således være blevet en ubetinget frakendelse. Landsretten gjorde frakendelsen betinget, da der forelå »sådanne særlig formildende omstændigheder, at frakendelsen af tiltaltes førerret efter færdselslovens § 126, stk. 3, bør gøres betinget«.

Også andre spørgsmål end modpartens hastighed har været inddraget i sagerne. I sagerne (109) og (150) forkastedes således tiltaltes påstand om, at modparten – en knallertkører og en cyklist – havde kørt uden påbudt lys, og i sag (161) tiltaltes påstand om, at modparten havde blinket til højre. I sag (91) overså tiltalte, der ikke var standset op ved hjætenderne, modparten. Uheldet skete 10 minutter før solnedgang i november, og det var tussmørke. Tiltalte hævdede, at modparten p.g.a. det mørke vejr burde have haft lyset tændt. Modparten hævdede, at det var tændt. Tiltaltes passager havde set modparten og med henvisning hertil statuerede retten, at modparten havde været synlig, jfr. definitionen af lygtetændingstiden i færdselslovens § 2, pkt. 10. Førerretten frakendtes. Det er rimeligt at fortolke dommen således, at uheldet anses for at være sket uden for lygtetændingstiden.

Hajtænder

I sag (144) påkørte tiltalte et kvarter efter solopgang en knallert uden lys. Under henvisning til at det var lyst og sigtbart, frakendte byretten førerretten, men frakendelsen blev ophævet af landsretten bl.a. med henvisning til tiltaltes forsigtige kørsel, og at knallerten i strid med færdselslovens § 33a blev ført uden lys.

I sag (162) anføres som begrundelse for frifindelse bl.a., at uheldet skete i modpartens modsatte kørebaneland og altså ikke var sket, hvis modparten havde fortsat sin kørsel i højre vejbane. Dette moment, at sammenstødet skyldtes modpartens uhensigtsmæssige undvigemanøvre, tillægges normalt ikke betydning. I sagen havde tiltalte imidlertid holdt stille bag hajtænderne og var kørt langsomt frem for at orientere sig. Da han så modparten, standsede han straks op før midterlinien. Oversigtsforholdene var dårlige. Afgørelsen kan således forklares også uden henvisning til modpartens kørsel, jfr. nedenfor om dårlige oversigtsforhold.

f. dårlige oversigtsforhold m.v.

Som nævnt i indledningen synes der i retspraksis at have været en øget tilbøjelighed til frakendelse i disse sager. Af de 86 domme afsagt efter den 1.1. 1988 er de 12 frifindende. De 2 – (75) og (144) – er begrundet i modpartens kørsel og er omtalt ovenfor i afsnit e. I sag (73) har anklagemyndigheden påstået byrettens frakendelse ophævet, og i sag (87) henvises udtrykkeligt til, at bevisførelsen for landsretten alene har bestået i en supplerende afhøring af tiltalte. Frifindelse i sag (101) er omtalt i afsnit c om modparten dækket af andre trafikanter. I sag (121) henvises der til, at tiltalte både havde holdt stille ved hajtænderne og senere ved midterrabatten, og at der var ringe materiel skade.

I de 6 sidste sager – (72), (82), (116), (125), (139) og (162) – er der udtrykkeligt henvist til dårlige oversigtsforhold. I de 4 sager har tiltalte holdt stille, medens tiltalte p.g.a. særlige forhold overså krydset i sag (82), omtalt ovenfor i afsnit a. tiltalte holdt stille. I sag (139) havde den ikke-stedkendte tiltalte holdt stille før indkørsel på en boulevard, men overset vigelinierne ved midterrabatten. En politiassistent forklarede, at forholdene på stedet var så specielle, at en ikke-stedkendt i mørke sandsynligvis ikke ville opdage vigelinierne.

Som nævnt i afsnit a. tiltalte holdt stille er dårlige oversigtsforhold ofte brugt som begrundelse for, at tiltalte burde have holdt stille også senere end hajtænderne.

Praksis kan sammenfattes således, at der sker betinget frakendelse, hvis tiltalte efter at have passeret hajtænderne forårsager færdselsuheld og ikke har holdt stille ved hajtænderne (eller alene er trillet ud over disse), eller har holdt stille og set modparten eller har overset modparten, uden at dette kan forklares ved

særligt dårlige oversigtsforhold, som det ikke har været nærliggende at forbedre ved at køre frem og orientere sig igen. At modparten har kørt hurtigere end tilladt eller i øvrigt gjort sig skyldig i væsentlige færdselslovsovertrædelser, vil i ekstreme tilfælde påvirke bedømmelsen. Er modparten en cyklist på racercykel, synes praksis usikker.

Domme

1. ØL 11.11.77, 6. afd., nr. 90/1977 (U 78.262).
2. ØL 1.2.78, 9. afd., nr. 343/1976 (U 78.581).
3. VL 13.4.78, 2. afd., nr. 547/1978 (U 78.708).
4. VL 19.4.78, 8. afd., nr. 411/1978 (U 78.713).
5. ØL 16.2.84, 7. afd., nr. 425/1983.
6. ØL 24.2.84, 1. afd., nr. 381/1983.
7. VL 24.2.84, 8. afd., nr. 2777/83 (KD 83.283).
8. VL 16.4.84, 8. afd., nr. 178/1984.
9. ØL 9.5.84, 15. afd., nr. 34/1984.
10. ØL 16.5.84, 4. afd., nr. 95/1984.
11. VL 4.6.84, 6. afd., nr. 805/1984.
12. ØL 19.6.84, 8. afd., nr. 136/1984.
13. VL 12.7.84, 3. afd., nr. 675/1984.
14. ØL 12.9.84, 10. afd., nr. 91/1984.
15. ØL 23.10.84, 6. afd., nr. 269/1984.
16. ØL 29.11.84, 6. afd., nr. 289/1984.
17. VL 31.1.85, 4. afd., nr. 2363/1984.
18. VL 5.2.85, 5. afd., nr. 2078/1984.
19. VL 26.2.85, 7. afd., nr. 2393/1984.
20. VL 27.2.85, 9. afd., nr. 2379/1984.
21. VL 28.2.85, 4. afd., nr. 157/1985.
22. ØL 28.2.85, 10. afd., nr. 366/1984.
23. ØL 7.3.85, 10. afd., nr. 467/1984.
24. ØL 11.4.85, 17. afd., nr. 165/1984.
25. VL 23.4.85, 4. afd., nr. 635/1985.
26. VL 25.4.85, 4. afd., nr. 481/1985.
27. VL 18.6.85, 6. afd., nr. 423/1985.
28. VL 21.6.85, 3. afd., nr. 44/1985.
29. ØL 28.6.85, 2. afd., nr. 30/1985.
30. VL 29.8.85, 8. afd., nr. 940/1985.
31. VL 17.9.85, 9. afd., nr. 793/1985.

Hajtænder

32. ØL 1.10.85, 15. afd., nr. 147/1985.
33. ØL 10.10.85, 10. afd., nr. 207/1985.
34. VL 31.10.85, 1. afd., nr. 1292/1985.
35. VL 31.10.85, 8. afd., nr. 1538/1985.
36. ØL 21.11.85, 10. afd., nr. 147/1985.
37. ØL 3.12.85, 9. afd., nr. 314/1985.
38. VL 9.12.85, 2. afd., nr. 2136/1985 (U 86.362).
39. VL 20.12.85, 3. afd., nr. 2138/1985.
40. ØL 29.1.86, 15. afd., nr. 357/1985.
41. VL 19.2.86, 1. afd., nr. 90/1986.
42. VL 12.3.86, 6. afd., nr. 2474/1985.
43. VL 14.3.86, 4. afd., nr. 39/1986.
44. ØL 8.4.86, 13. afd., nr. 411/1985.
45. ØL 14.5.86, 4. afd., nr. 30/1986.
46. ØL 23.5.86, 10. afd., nr. 85/1986.
47. ØL 28.5.86, 6. afd., nr. 198/1985.
48. VL 12.8.86, 7. afd., nr. 1006/1986.
49. VL 13.8.86, 7. afd., nr. 1458/1986.
50. ØL 4.9.86, 16. afd., nr. 252/1986.
51. VL 23.9.86, 2. afd., nr. 1675/1986 (KD 83.283).
52. ØL 17.10.86, 17. afd., nr. 205/1986.
53. VL 4.11.86, 7. afd., nr. 1687/1986 (KD 83.283).
54. ØL 7.11.86, 10. afd., nr. 227/1986.
55. VL 20.11.86, 8. afd., nr. 2216/1986 (KD 83.287).
56. VL 21.11.86, 1. afd., nr. 2073/1986.
57. VL 3.12.86, 2. afd., nr. 2190/1986.
58. ØL 22.1.87, 2. afd., nr. 382/1986.
59. VL 17.2.87, 6. afd., nr. 103/1987.
60. ØL 19.2.87, 16. afd., nr. 63/1986.
61. VL 11.3.87, 8. afd., nr. 1996/1986.
62. VL 17.3.87, 7. afd., nr. 2617/1986.
63. ØL 19.3.87, 2. afd., nr. 530/1986.
64. ØL 27.3.87, 10. afd., nr. 25/1987.
65. VL 4.6.87, 2. afd., nr. 746/1987.
66. ØL 10.7.87, 12. afd., nr. 189/1987.
67. ØL 31.7.87, 10. afd., nr. 120/1987.
68. VL 12.8.87, 3. afd., nr. 1090/1987.
69. ØL 27.8.87, 6. afd., nr. 111/1987.
70. VL 15.9.87, 5. afd., nr. 1174/1987.
71. VL 13.10.87, 3. afd., nr. 1222/1987.

72. VL 5.1.88, 6. afd., nr. 1898/1987.
73. VL 12.1.88, 7. afd., nr. 1967/1987.
74. VL 22.1.88, 8. afd., nr. 1928/1987.
75. ØL 26.1.88, 16. afd., nr. 356/1987.
76. VL 12.2.88, 5. afd., nr. 2450/1987.
77. ØL 11.3.88, 5. afd., nr. 255/1987.
78. VL 25.3.88, 3. afd., nr. 2351/1987.
79. ØL 25.5.88, 16. afd., nr. 23/1988.
80. ØL 2.6.88, 17. afd., nr. 34/1988.
81. ØL 22.6.88, 17. afd., nr. 18/1988.
82. ØL 24.6.88, 10. afd., nr. 492/1987.
83. VL 1.7.88, 8. afd., nr. 951/1988.
84. ØL 24.8.88, 4. afd., nr. 14/1988.
85. ØL 26.8.88, 7. afd., nr. 16/1988.
86. VL 31.8.88, 8. afd., nr. 797/1988.
87. VL 25.10.88, 3. afd., 1224/1988.
88. VL 16.11.88, 2. afd., nr. 1488/1988.
89. VL 13.12.88, 7. afd., nr. 2297/1988.
90. VL 22.12.88, 6. afd., nr. 2047/1988.
91. VL 23.1.89, 3. afd., nr. 2253/1988.
92. VL 2.2.89, 5. afd., nr. 2655/1988.
93. ØL 1.3.89, 17. afd., nr. 564/1988.
94. ØL 22.3.89, 2. afd., nr. 545/1988 (U 89.656).
95. VL 13.4.89, 1. afd., nr. 2088/1988.
96. VL 13.4.89, 1. afd., nr. 2757/1988.
97. ØL 27.4.89, 17. afd., nr. 577/1988.
98. ØL 28.4.89, 10. afd., nr. 127/1989.
99. VL 16.6.89, 1. afd., nr. 370/1989.
100. ØL 23.6.89, 10. afd., nr. 170/1989.
101. VL 29.6.89, 7. afd., nr. 622/1989.
102. VL 24.8.89, 5. afd., nr. 373/1989.
103. ØL 28.8.89, 4. afd., nr. 129/1989.
104. VL 3.10.89, 7. afd., nr. 1738/1989.
105. VL 25.10.89, 3. afd., nr. 1747/1989.
106. VL 3.11.89, 3. afd., nr. 2024/1989.
107. ØL 6.11.89, 13. afd., nr. 61/1989.
108. VL 23.11.89, 8. afd., nr. 1966/1989.
109. VL 9.1.90, 7. afd., nr. 1856/1989.
110. VL 10.1.90, 4. afd., nr. 2788/1989.
111. ØL 11.1.90, 16. afd., nr. 467/1988.

Hajtænder

112. ØL 12.1.90, 10. afd., nr. 316/1989.
113. VL 18.1.90, 2. afd., nr. 1617/1989.
114. VL 22.1.90, 7. afd., nr. 2280/1989.
115. ØL 5.2.90, 7. afd., nr. 549/1989.
116. VL 9.2.90, 3. afd., nr. 2752/1989.
117. ØL 5.3.90, 4. afd., nr. 549/1989.
118. VL 15.3.90, 2. afd., nr. 2922/1989.
119. ØL 15.3.90, 10. afd., nr. 384/1989.
120. VL 19.3.90, 3. afd., nr. 2729/1989.
121. ØL 29.3.90, 17. afd., nr. 376/1989.
122. VL 6.4.90, 8. afd., nr. 343/1990 (FM 90.99).
123. ØL 9.4.90, 2. afd., nr. 297/1989.
124. VL 10.4.90, 1. afd., nr. 2278/1989.
125. VL 14.6.90, 7. afd., nr. 2683/1989.
126. ØL 20.6.90, 13. afd., nr. 574/1989.
127. VL 26.6.90, 7. afd., nr. 993/1990.
128. VL 15.8.90, 8. afd., nr. 147/1990.
129. VL 6.9.90, 7. afd., nr. 1422/1990.
130. ØL 4.10.90, 4. afd., nr. 271/1990.
131. VL 21.11.90, 6. afd., nr. 509/1990.
132. VL 3.12.90, 7. afd., nr. 275/1990.
133. VL 8.1.91, 4. afd., nr. 4/1990.
134. VL 9.1.91, 6. afd., nr. 932/1990.
135. VL 21.1.91, 3. afd., nr. 1542/1990.
136. ØL 4.2.91, 4. afd., nr. 291/1990.
137. ØL 18.3.91, 4. afd., nr. 469/1990.
138. ØL 22.3.91, 10. afd., nr. 498/1990.
139. VL 26.3.91, 1. afd., nr. 2563/1990.
140. VL 15.4.91, 4. afd., nr. 414/1991.
141. VL 10.6.91, 1. afd., nr. 413/1991.
142. ØL 17.6.91, 10. afd., nr. 51/1991.
143. VL 7.8.91, 8. afd., nr. 1150/1991.
144. VL 8.8.91, 3. afd., nr. 269/1991.
145. VL 22.8.91, 1. afd., nr. 687/1991.
146. ØL 10.9.91, 4. afd., nr. 207/1991.
147. VL 19.9.91, 2. afd., nr. 844/1991.
148. ØL 28.10.91, 4. afd., nr. 255/1991 (FM 92.47).
149. ØL 31.10.91, 6. afd., nr. 203/1991.
150. VL 5.11.91, 3. afd., nr. 779/1991.
151. VL 19.11.91, 1. afd., nr. 1684/1991.

b. udkørsel med ubetinget vigepligt efter § 26, stk. 3

- 152. ØL 2.12.91, 4. afd., nr. 304/1991.
- 153. VL 4.12.91, 1. afd., nr. 2142/1991.
- 154. VL 5.12.91, 8. afd., nr. 2237/1991.
- 155. VL 19.12.91, 5. afd., nr. 2054/1991.
- 156. ØL 15.1.92, 16. afd., nr. 289/1991.
- 157. ØL 20.1.92, 2. afd., nr. 329/1991.
- 158. VL 12.2.92, 8. afd., nr. 1587/1991.
- 159. ØL 24.2.92, 2. afd., nr. 379/1991.
- 160. VL 4.3.92, 5. afd., nr. 180/1992.
- 161. VL 5.3.92, 9. afd., nr. 2718/1991.
- 162. VL 14.4.92, 4. afd., nr. 92/1992.

Øvrige vigepligtstilfælde

Efter indførelsen af højttænder i 1975 er tilsidesættelse af ubetinget vigepligt tilkendegivet ved højttænder blevet den absolut væsentligste årsag til frakendelse. I materialet findes dog 1 sag vedrørende fuldt stop, 13 sager vedrørende vigepligt efter § 26, stk. 3, og 1 sag vedrørende almindelig højrevigepligt.

a. fuldt stop

I U 77.205 opdagede tiltalte for sent et fuldt stop-skilt og stødte i et kryds sammen med en bil, der kom kørende fra hendes højre side. 2 passagerer i denne bil blev dræbt. Der blev påstået ubetinget frakendelse, men resultatet i byretten blev betinget frakendelse og bødestraf. Anklagemyndigheden ankede med påstand om frihedsstraf. Altså ikke med påstand om ubetinget frakendelse. Landsretten stadfæstede afgørelsen. Ifølge RM 5/1977 pkt. 3 er normalpåstanden i disse sager betinget frakendelse.

b. udkørsel med ubetinget vigepligt efter § 26, stk. 3

Efter færdselslovens § 26, stk. 3, har trafikanter i en række situationer ubetinget vigepligt: »udkørsel fra parkeringsplads, ejendom eller grundstykke, tankstation eller andet lignende område uden for vej, fra sti, gågade, markvej eller lignende og ved enhver udkørsel fra vej, der sker over fortov eller cykelsti«.

Materialet vedrørende denne regel omfatter 13 domme, 1 Højesteretsdom, 3 fra Vestre og 9 fra Østre Landsret. Det bør bemærkes, at Højesteretsdommen (1, U 79.485) vedrører en tiltalt, der efter at have holdt stille fra en grusvej kørte ind på hovedvej og herved forårsagede et færdselsuheld med en bil på

Øvrige vigepligtstilfælde

hovedvejen, hvorved en passager i denne blev dræbt. Passageren brugte ikke som påbudt sikkerhedssele, og iflg. obduktionserklæringen ville brug af sikkerhedssele formentlig have reddet hendes liv. Allerede i byretten sker der betinget frakendelse af førerretten, hvilket tiltalte påstod stadfæstet. Spørgsmålet i ankeinstanserne var primært, om tiltalte under disse omstændigheder kunne straffes for uagtsomt manddrab og bødens størrelse. Højesteret dømte for overtrædelse af strfl. § 241 og stadfæstede straffen på 20 dagsbøder à 40 kr. Frakendelsesmæssigt har dommen således næppe præjudikatsværdi. Imidlertid er det værd at bemærke, at forsvareren – med god ret – undlod at anfægte frakendelsen.

Yderligere en sag (3) er uden større værdi, da byrettens frakendelse blev ophævet af landsretten, der med fremhævelse af motiverne til færdselslovens § 26, stk. 3, fuldstændig frifandt tiltalte med den begrundelse, at vejanlægget ikke havde en sådan karakter, at tiltalte havde ubetinget vigepligt. (Specielle vejforhold i et sommerhusområde).

I øvrigt omfatter materialet 1 udkørsel på hovedvej (4), 6 udkørsler over fortov – (2), (6), (7), (11), (12) og (13) – og 4 udkørsler uden passage af fortov – (5), (8), (9), og (10). I intet tilfælde er fodgængere påkørt, og kun to cyklister. Umiddelbart kunne antages, at det var skærpende at køre ud under passage af fortov. Materialet styrker imidlertid ikke denne antagelse. Udkørslerne over fortov fordeler sig med 4 frakendelser – (6), (7), (11) og (13) – og 2 frifindelser – (2) og (12) – medens der i kategorien uden fortov er sket frakendelse i alle 4 sager.

I 4 sager – (2), (5), (8) og (9) – holdt tiltalte stille før udkørslen. Der skete frakendelse i de 3 sager og frifindelse i én (2). I 7 sager – (4), (6), (7), (10), (11), (12) og (13) – holdt tiltalte næppe stille før fremkørslen, og der skete frakendelse i de 6 og frifindelse i én sag (12). Alligevel tyder materialet på, at det væsentligste spørgsmål er, om tiltalte har holdt stille før udkørslen. I 2 sager – (8) og (9) – har tiltalte holdt stille men henholdsvis fortsat sin fremkørsel og kørt frem efter at have set modparten, som tiltalte naturligt hævder må have kørt for stærkt (uden noget bevis herfor). Disse frakendelser begrundes netop i tiltaltes manglende reaktion på at have set modparten. Ligeledes er det væsentligt, at Østre Landsret i sag (2) efter direkte at have imødegået byrettens bevisbedømmelse om, at tiltalte ikke havde holdt stille, når frem til, at tiltalte ikke har tilsidesat væsentlige hensyn til færdsels-sikkerheden. I sag (5) er det ubestridt, at tiltalte i sin traktor havde holdt stille og ikke set modparten. Sagens bevisførelse vedrører imidlertid spørgsmålet, om tiltalte havde ret i, at han på grund af vejanlægget ikke havde haft en chance for at se modparten før sin fremkørsel. Heri får han ikke medhold, da modparten forklarer at have set tiltalte før dennes udkørsel.

I sagerne (4) og (7), hvor der skete betinget frakendelse af førerretten, findes nok ingen klar stillingtagen til, om det bevismæssigt må lægges til grund, at tiltalte har holdt stille. Sagerne synes også på dette punkt bevismæssigt vanskelige, men det er tydeligt, at landsretten har interesseret sig for spørgsmålet, og at rettens antagelse af, at tiltalte ikke har holdt stille, kan have været væsentlig for frakendelsen. I sag (12) er sket frifindelse af tiltalte, der »rullede« ud på vejen. Afgørelsen er primært begrundet med, at et byggearbejde midlertidigt har forringet udsigten fra tiltaltes position betydeligt.

Omend materialet er spinkelt, kan praksis vedrørende udkørsel under tilsidesættelse af ubetinget vigepligt og med sammenstød til følge nok præciseres således, *at udkørsel på hovedvej medfører frakendelse, udkørsel på anden vej medfører som udgangspunkt alene frakendelse, hvis tiltalte ikke umiddelbart før udkørslen har holdt stille. Bevisbedømmelsen af dette spørgsmål er øjensynligt ikke den samme som normalt ved afgørelsen af skyldsspørgsmålet, men synes snarere at være et spørgsmål om det mest sandsynlige. Hvis tiltalte har holdt stille og set modparten, men fejlbedømt sine muligheder for udkørsel, sker der frakendelse.*

Domme

1. HR 9.4.79, sag I 317/1978 (U 79.485).
2. ØL 20.11.84, 13. afd., nr. 154/1984.
3. VL 21.10.85, 6. afd., nr. 1398/1985.
4. VL 13.2.86, 5. afd., nr. 1976/1985.
5. ØL 14.5.86, 4. afd., nr. 45/1986.
6. ØL 1.10.86, 14. afd., nr. 167/1986.
7. ØL 11.6.87, 6. afd., nr. 109/1987.
8. ØL 18.6.87, 6. afd., nr. 63/1987.
9. VL 17.12.87, 8. afd., nr. 2012/1987.
10. ØL 10.3.88, 17. afd., nr. 493/1987.
11. ØL 8.3.89, 10. afd., nr. 385/1988.
12. ØL 19.4.89, 10. afd., nr. 468/1988.
13. ØL 8.1.92, 16. afd., nr. 268/1991.

c. højrevigepligt efter § 26, stk. 4

Normalt vil tilsidesættelse af den almindelige vigepligt over for trafikanter fra højre ikke medføre en frakendelsessag. Der foreligger i materialet en enkelt undtagelse. En hyrevognschauffør kørte i et kryds sammen med en personbil

Højresving

fra højre. Tiltalte havde set personbilen, men p.g.a. dennes lave fart troede tiltalte, at den enten ville køre ind ad en indkørsel før krydset eller holde tilbage. Østre Landsret ophævede byrettens betingede frakendelse ved dom af 7.1.1987, 16. afd., nr. 177/1986.

Højresving

Materialet omfatter 81 landsretsdomme – 53 fra Østre Landsret og 28 fra Vestre Landsret. Der er sket betinget frakendelse i de 64 og frifundet herfor i de 17. I sag (77) skete frifindelsen, fordi det ikke var bevist, at tiltalte var den omtalte skadevolder, hvorfor dommen er uden præjudikatsværdi. I 79 sager er der sket uheld i form af sammenstød mellem tiltaltes køretøj og en cyklist eller knallertfører.

I 2 sager – (43) og (67) – er der ikke sket noget uheld. I sag (43) »blokade-bremsede« en voksen cyklist og standsede ca. 1 m fra tiltaltes bil. I sag (67) var cyklisten en dreng, hvis far råbte højt og angiveligt derved bragte en bus til standsning. Tiltalte hævdede, at han i det samme bremsede, fordi han havde set drengen. Det er ikke oplyst, hvor tæt bussen var på cyklisten. Hele materialet vedrørende højresving tegner et klart billede af, at der kun rejses tiltale ved uheld. Det er svært at anse de 2 nævnte brud på denne praksis for særligt velbegrundede, selvom der skete frakendelse i begge sager.

Der ses ikke i praksis umiddelbart en eller to faktorer til afgørelse af, hvornår der sker frakendelse. Det synes således ikke væsentligt, om modparten har kørt på cykelstien eller på vejen. I 51 tilfælde er det klart oplyst, at der er cykelsti, og i 41 af sagerne er sket frakendelse, i 10 frifindelse herfor. Muligvis foretages en lidt strengere bedømmelse i tilfælde, hvor tiltalte drejer til højre ind til en ejendom, P-plads eller lignende i forhold til højresvingning ved kryds. Således vedrørte 13 sager sådan indkørsel. Kun i en sag (26) skete ikke frakendelse. Den lidt strengere linie i disse sager kan skyldes, at modparten her ofte ikke har nogen særlig anledning til at passe på.

a. tiltalte holdt stille

Spørgsmålet, om tiltalte har holdt stille før eller under svingningen, belyses ikke altid ganske klart ved læsning af dommene. I 10 sager er der dog ikke tvivl om, at tiltalte har holdt stille for at se efter cyklister/knallertkørere lige før eller under selve svingningen. I disse 10 sager har tiltalte altså ikke blot holdt stille for rødt lys, men er typisk kørt lidt frem og dernæst standset for at se bagud ad cykelstien. Af disse sager er der sket frifindelse for frakendelse i 6 sager – (9), (14), (32), (33), (57) og (81) – og selv om standsningen efter

præmisserne i sagerne (9) og (32) måske ikke har været afgørende, er det påfaldende, at der i hele materialet kun sker frakendelse i 4 sager – (31), (37), (78) og (80) – hvor tiltalte klart har holdt stille. I sagerne (37) og (80) har tiltalte set modparten, men øjensynligt fejlbedømt afstanden. Disse afgørelser harmonerer således med en bred tendens til at foretage frakendelse over for den, der tager chancer. Det specielle ved højresvingssagerne er, at tiltalte ofte har overhalet modparten kort før uheldet og derfor ofte har set modparten. I sag (78) holdt tiltalte tilbage for 4 knallerter. Derefter spærredes hans udsyn af en lastbil, der kørte op bag ham. Tiltalte kørte nu frem uden at se en cyklist. Tiltalte vidste altså, at hans udsyn var spærret. Tiltalte hævdede, at han ventede med at dreje, til der ikke længere var grønt. Det blev lagt til grund, at der stadig var grønt, da tiltalte drejede. I sag (31) blev modparten dræbt, hvilket som nedenfor anført generelt taler afgørende for frakendelse. Der er således en klar tendens til at undlade frakendelse, hvor tiltalte har holdt stille som angivet. Det lille sagsantal i denne kategori kan også tyde på en forholdsvis klar tiltalepraksis. Der er næppe heller tvivl om, at det af landsretterne ofte tillægges betydning, hvis tiltalte er kørt meget langsomt frem under svingningen. Ifølge sagens natur er dette bevismæssigt imidlertid et meget vagt begreb. Det er også langt fra altid, at det tillægges betydning, men som eksempel kan nævnes, at præmisserne for frifindelse i sag (28) fremhæver to momenter: »hastigheden svarede til skridtgang« og at der ikke er »konstateret skade af betydning«.

b. lastbiler og døde vinkler

Det er et velkendt fænomen, at lastbilchauffører ofte har begrænsede muligheder for at se cyklister og knallertførere i spejlene p.g.a. døde vinkler. Dette spørgsmål er behandlet i adskillige sager. Dette har imidlertid ikke umiddelbart ført til en mildere kurs over for lastbilchauffører. I 21 tilfælde er disse tiltalt. I de 17 sager er der sket frakendelse af førerretten, medens der kun i 4 – (27), (32), (66) og (73) – er sket frifindelse herfor. Resultaterne på dette område har imidlertid klar sammenhæng med den store fare, der er forbundet med disse uheld. I 8 tilfælde – (3), (8), (12), (20), (31), (46), (47) og (71) – blev modparten dræbt. Der er sket frakendelse i alle sagerne. Tilsvarende er der i 4 af sagerne – (23), (27), (55) og (62) – dømt for overtrædelse af straffelovens § 249. I 3 af disse sager – (23), (55) og (62) – er sket frakendelse, medens frakendelse med stemmerne 3-3 er undladt i sag (27), hvor cyklisten muligvis på hasarderet vis var kørt op på højre side af tiltaltes lastbil, evt. over fortovet. I sag (47) foretoges derimod frakendelse, uanset »knallertføreren faktisk kun med vanskelighed passerede indenom den holdende lastbil frem til stoplinien«. Der er således ikke tvivl om, at landsretterne i tilfælde

med så alvorligt uheld stiller endog meget strenge krav til tiltalte. Således kan nævnes, at landsretten i sag (23) efter en meget omfattende bevisførelse, der klart viste, at cyklisten under hele fremkørslen kunne have befundet sig i den døde vinkel, statuerede frakendelse med begrundelsen, at »tiltalte var bekendt med risikoen ved de døde vinkler«. I de 6 sager – (39), (42), (43), (44), (52, KD 87.296) og (54) – hvor lastbilføreren er frakendt førerretten, uden at der er alvorlig personskade, er der næppe tale om nogen væsentlig strengere bedømmelse end over for personbilførere, bortset fra den allerede nævnte sag (43), hvor der ikke var sket noget uheld.

Der er 3 frifindelser – (32), (66) og (73) – i denne gruppe, hvoraf sag (66) nævner »den døde vinkel« sammen med en række andre faktorer.

c. modpartens hastighed m.v.

En faktor, som omtales i mange sager, er modpartens hastighed. Det er således påfaldende, at i 10 tilfælde, hvor modparten har ført racercykel, sker der frifindelse i de 5 – (9), (32), (41), (49) og (81) – og frakendelse i 5 sager – (24, KD 83.158), (34), (42), (70) og (74). I 18 tilfælde har modparten ført knallert og her er kun sket frifindelse i 3 sager – (10), (26) og (58). Der er således sket frifindelse i knapt 20% af sagerne. Det bør endog bemærkes, at frifindelse i sag (26) er begrundet med væsentlige indicier for, at knallerten var ulovlig. Tilsvarende er frifindelsesprocenten, hvor modparten har kørt almindelig cykel, knap 20%.

I 5 frifindelser – (9), (32), (66), (73) og (81) – henvises til cyklistens hastighed. I sag (9) er dette moment det eneste, der fremhæves til støtte for frifindelse. Eneste forklaring om denne var cyklistens egen, om at han havde kørt ca. 30 km/t. I sag (32) nævnes, at cyklisten havde kørt med »større hastighed end almindeligt for cyklisten uden at nedsætte farten frem mod krydset«. Eneste forklaring var her cyklistens om, at han på sin racercykel havde kørt med »god fart på, idet vejen går nedad ... og han nedsatte ikke sin fart«. Desuden støttes frifindelsen på, at tiltalte, der havde holdt for rødt, var kørt langsomt frem for grønt lys og straks standsede, da han fik øje på cyklisten. I sag (73) havde cyklisten ifølge egen forklaring kørt 25-35 km/t. Også her begrundes frifindelsen til dels med, at »cyklisten har kørt med en forholdsvis høj hastighed«. I sag (66) nævnes cyklistens kørsel kun som et blandt fem momenter: »cyklisten fortsatte sin kørsel med uændret hastighed, skønt han var opmærksom på lastbilens manøvre«. I sag (81) angives cyklistens hastighed i overensstemmelse med hans egen forklaring til 60 km/t. Omvendt findes adskillige domme – (21), (24), (63), (75) og (80) – hvor cyklistens hastighed må antages at have været høj uden at dette har påvirket frakendelsesspørgsmålet eller givet anledning til bemærkninger i præmisserne.

I sag (55) forklarede cyklisten, at han før uheldet nedad bakke og i medvind havde kørt måske 40-50 km/t for at se, om han kunne følge med den lastbil, han senere under højresving kolliderede med. Her skete frakendelse »uanset cyklistens risikable kørsel«. Den strenge bedømmelse kan skyldes, at cyklistens skade var omfattet af straffelovens § 249. Til sammenligning med cyklisterne kan nævnes, at knallertkøreren i sag (50) forklarede, at han ca. 15 m før krydset skiltes fra sin pige, der var på cykel, idet hun ikke kunne nå over for grønt lys. Han satte farten op og nåede frem, mens der var grønt lys, men blev påkørt. Her skete frakendelse uden bemærkning om dette forhold.

Om mere graverende forhold hos modparten kan nævnes, at frifindelsen i sag (26) netop begrundes med, at det ikke kunne udelukkes, at knallertens hastighed havde været noget højere end 30 km/t. Knallertføreren var kørt fra stedet, før politiet nåede frem, og flere vidneudsagn indicerede, at dette kunne skyldes, at knallerten var ulovlig. I sag (47) skete frakendelse, uanset at modpartens knallert sandsynligvis var »boret«. Dette havde efter alt at dømme ikke betydning for hans kørsel i forbindelse med uheldet. Sag (31) er den eneste sag, hvor modpartens cykel muligvis ikke har været lovlig, idet dens to Nefalygter blev fundet på kørebanen uden at være tændt, selvom de kunne tændes. I byretten skete frifindelse såvel for overtrædelse af straffelovens § 241 som for frakendelsespåstanden netop med henvisning til, at det måtte lægges til grund, at lygterne ikke havde været tændt. Uheldet skete 13. januar kl. 06.40 i by med gadebelysning. Blinklyset på tiltaltes lastbil fungerede ikke, hvilket tiltalte var bekendt med. I landsretten frifindes tiltalte for uagtsomt manddrab netop med henvisning til den manglende lygteføring, men frakendes førerretten betinget. Afgørelsen kan næppe generaliseres til kørsel, der ikke har så alvorlig karakter, jfr. ovenfor.

Praksis synes at vise, at hvis tiltalte uden at standse op svinger til højre og derved forårsager sammenstød med en medkørende cyklist eller knallertfører, frakendes førerretten.

Selvom tiltalte er standset op, frakendes førerretten, hvis tiltalte har set cyklisten, men ment at kunne fortsætte sit højresving uden fare. Omvendt undlades frakendelse i visse tilfælde, hvor tiltalte er svinget meget langsomt samtidig med, at han har orienteret sig bagud uden at se modparten. I disse tilfælde kan cyklistens hastighed få en vis betydning. Hvis modpartens kørsel er ulovlig, f.eks. kørsel i lygtetændingstid uden lygte el.lign., undlades frakendelse sandsynligvis.

I tilfælde, hvor modparten dræbes eller kommer alvorligt til skade ved uheldet, frakendes førerretten, uanset om tiltalte har holdt stille, og kun helt specielle forhold vil medføre, at frakendelse undlades.

Domme

1. ØL 21.2.78, 15. afd., nr. 268/1977 (U 78.596).
2. ØL 20.4.82, 10. afd., nr. 23/1982 (U 82.935).
3. ØL 1.3.84, 8. afd., nr. 347/1983.
4. ØL 4.4.84, 6. afd., nr. 10/1984.
5. VL 13.4.84, 1. afd., nr. 42/1984.
6. ØL 16.8.84, 18. afd., nr. 116/1984.
7. ØL 11.9.84, 18. afd., nr. 143/1984.
8. VL 18.10.84, 1. afd., nr. 870/1984.
9. ØL 23.10.84, 13. afd., nr. 196/1984.
10. ØL 22.10.84, 17. afd., nr. 154/1984.
11. ØL 29.11.84, 6. afd., nr. 129/1984.
12. ØL 5.12.84, 12. afd., nr. 416/1984.
13. ØL 30.1.85, 4. afd., nr. 362/1984.
14. ØL 5.3.85, 15. afd., nr. 493/1984.
15. ØL 2.4.85, 16. afd., nr. 68/1985.
16. ØL 18.9.85, 9. afd., nr. 222/1985.
17. VL 10.10.85, 9. afd., nr. 522/1985.
18. VL 31.10.85, 1. afd., nr. 759/1985.
19. ØL 21.11.85, 12. afd., nr. 413/1985.
20. ØL 27.11.85, 12. afd., nr. 75/1985.
21. VL 29.11.85, 4. afd., nr. 2092/1985.
22. VL 22.1.86, 8. afd., nr. 2062/1985 (KD 83.282).
23. ØL 15.4.86, 10. afd., nr. 238/1985.
24. ØL 23.9.86, 6. afd., nr. 262/1986 (KD 83.158).
25. ØL 31.10.86, 1. afd., nr. 218/1986.
26. VL 28.1.87, 3. afd., nr. 2415/1986.
27. ØL 4.3.87, 12. afd., nr. 492/1986.
28. ØL 20.5.87, 16. afd., nr. 26/1987 (KD 87.296).
29. ØL 3.6.87, 10. afd., nr. 76/1987.
30. ØL 16.6.87, 6. afd., nr. 210/1986.
31. ØL 11.8.87, 2. afd., nr. 327/1987.
32. ØL 3.9.87, 17. afd., nr. 50/1987.
33. VL 16.9.87, 3. afd., nr. 1044/1987.
34. ØL 23.10.87, 10. afd., nr. 223/1987.
35. ØL 6.11.87, 10. afd., nr. 224/1987.
36. VL 12.1.88, 7. afd., nr. 2280/1987.
37. ØL 15.1.88, 10. afd., nr. 267/1987.
38. ØL 2.3.88, 14. afd., nr. 41/1988.

39. VL 11.3.88, 8. afd., nr. 2222/1987.
40. ØL 18.4.88, 2. afd., nr. 202/1987.
41. VL 2.6.88, 7. afd., nr. 830/1988.
42. VL 23.6.88, 8. afd., nr. 327/1988.
43. VL 27.6.88, 2. afd., nr. 732/1988.
44. VL 5.7.88, 7. afd., nr. 1123/1988.
45. VL 2.8.88, 5. afd., nr. 727/1988.
46. VL 25.10.88, 1. afd., nr. 1041/1988.
47. ØL 26.10.88, 12. afd., nr. 200/1988.
48. ØL 28.10.88, 10. afd., nr. 350/1988.
49. VL 7.12.88, 6. afd., nr. 2151/1988.
50. ØL 13.3.89, 2. afd., nr. 602/1988.
51. ØL 13.3.89, 2. afd., nr. 672/1988.
52. VL 14.3.89, 1. afd., nr. 2020/1988 (KD 87.296).
53. ØL 28.4.89, 10. afd., nr. 281/1988.
54. ØL 5.9.89, 15. afd., nr. 87/1989.
55. ØL 31.10.89, 12. afd., nr. 328/1989.
56. ØL 6.12.89, 10. afd., nr. 318/1989.
57. ØL 10.1.90, 6. afd., nr. 411/1988.
58. ØL 18.1.90, 17. afd., nr. 230/1989.
59. ØL 22.1.90, 12. afd., nr. 574/1989.
60. VL 3.4.90, 2. afd., nr. 2847/1989.
61. ØL 25.4.90, 2. afd., nr. 638/1989.
62. VL 21.6.90, 8. afd., nr. 387/1990.
63. ØL 4.7.90, 12. afd., nr. 164/1990.
64. ØL 9.10.90, 10. afd., nr. 28/1990.
65. ØL 22.10.90, 12. afd., nr. 80/1990.
66. ØL 29.10.90, 4. afd., nr. 194/1990.
67. ØL 10.12.90, 2. afd., nr. 154/1990.
68. VL 14.12.90, 5. afd., nr. 1746/1990 (FM 91.78).
69. ØL 13.3.91, 10. afd., nr. 353/1990.
70. VL 26.3.91, 1. afd., nr. 2643/1990.
71. ØL 15.5.91, 14. afd., nr. 5/1991.
72. VL 29.5.91, 2. afd., nr. 2853/1990.
73. VL 10.6.91, 1. afd., nr. 1792/1990.
74. VL 13.8.91, 4. afd., nr. 907/1991.
75. ØL 16.9.91, 4. afd., nr. 180/1991.
76. ØL 30.10.91, 14. afd., nr. 95/1991.
77. ØL 31.10.91, 6. afd., nr. 205/1991.
78. VL 12.11.91, 1. afd., nr. 1537/1991.

Venstresving

- 79. ØL 6.2.92, 16. afd., nr. 291/1991.
- 80. VL 26.2.92, 8. afd., nr. 1340/1991.
- 81. VL 4.3.92, 8. afd., nr. 4/1992.

Venstresving

I dette afsnit behandles de tilfælde, hvor tiltalte foretager venstresving uden at iagttage sin vigepligt over for modkørende færdsel. Venstresvingning med påkørsel af fodgængere behandles i afsnittet om fodgængerfelt.

Materialet omfatter 41 sager fra Østre og 51 sager fra Vestre Landsret. Medens frakendelse er undladt i 11 sager fra Østre, er frakendelse kun undladt i 4 sager fra Vestre Landsret, hvilket kunne tyde på en noget forskellig behandling. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at de frifindende afgørelser fra Østre Landsret primært er i den ældste del af materialet. Således er der kun to – (81) og (89) – frifindelser for frakendelse i de sidste 21 sager fra Østre Landsret, og sag (81) er endda en 3-3 afgørelse. Der er sket frakendelse i de sidste 21 sager fra Vestre Landsret. Materialet kunne således tyde på en vis stramning i landsretternes praksis, men kan også være udtryk for, at denne er blevet mere klar for byretter, forsvarere og anklagere.

a. hovedvejskørsel

I 7 sager – (46), (48), (54), (69), (75), (85) og (86) – har tiltalte forårsaget færdselsuheld ved at foretage venstresving på hovedvej, motortrafikvej eller anden vej til hurtigkørende trafik. I alle 7 sager er der sket frakendelse, uanset om tiltalte har holdt stille før svingningen, jfr. (48) og (75). Det er også bemærkelsesværdigt, at modpartens hastighed i 3 tilfælde – (48), (69) og (86) – må antages at have overskredet det lovlige. Mest markant er sag (86), hvor modparten i samme sag dømmes for at have kørt for hurtigt. Ifølge bil-inspektørens beregninger har modpartens hastighed været 103-117 km/t mod tilladt 80 km/t. Tiltalte havde før svingningen set modparten, men var ikke standset op. Der skete frakendelse både i byret og landsret.

b. anden kørsel

Langt hovedparten af disse sager vedrører kørsel i bymæssig bebyggelse. Det synes ikke at spille nogen rolle, om der er tale om et lysreguleret kryds eller ej. Derimod tages der i langt hovedparten af afgørelserne stilling til, om tiltalte må antages at have holdt stille umiddelbart før svingningen. Af de 15 frifindelser er det i de 12 oplyst, at tiltalte har holdt stille eller har kørt med ganske ringe hastighed lige før svingningen. Dette medfører imidlertid ikke

altid frifindelse for frakendelse. Således er der sket frakendelse i 20 sager, uanset at det må antages at være lagt til grund, at tiltalte har holdt stille. I 5 af de frifindende afgørelser – (1, U 83.804), (5), (12), (50) og (81) – er frifindelsen begrundet med, at tiltalte har holdt stille eller er kørt meget langsomt, og at der har været tale om et ikke ukompliceret kryds. Dette er således klart den mest markante frifindelsesgrund.

De 7 resterende frifindelser – (8), (9), (22), (34), (37), (45) og (89) – hvor tiltalte har holdt stille, er næppe i fuld overensstemmelse med den øvrige praksis. Særlig giver sag (34) anledning til undren. Tiltalte foretog her venstresving efter ifølge egen oplysning at have holdt stille. Ifølge modpartens forklaring og det eneste øvrige vidne – tiltaltes egen passager – havde hun næppe holdt stille. Dette blev i byrettens præmisser til: »findes det ikke godtgjort, at tiltalte forinden venstresvingningen undlod at standse op«. I landsretten frafaldt anklageren påstanden om, at tiltalte ikke havde holdt stille. Som nævnt blev tiltalte frifundet. Videre blev det i byretten lagt til grund, at tiltalte overså modparten, fordi denne var skjult bag den venstresvingende del af færdslen i modsat retning. Som det fremgår af nedenstående afsnit om nedsat udsyn, er heller ikke den del af begrundelsen i overensstemmelse med praksis.

I sagerne (8), (9), (22) og (89) henvises i præmisserne kun til, at tiltalte var standset. I sag (8) er der dog en bevisførelse, som tyder på, at modparten har kørt for hurtigt. I sag (9) er krydset ifølge byretten kompliceret, men det bruges ikke som begrundelse, da krydset var velkendt af tiltalte. Sag (22) vedrører en hyrevogns kørsel over dobbelt spærrelinie for at komme over til en holdeplads i modsat vejside. En cyklist påkøres. Denne afgørelse er svær at forene med den øvrige praksis.

Sag (37) omtales nedenfor under nedsat udsyn, medens også sag (45) er speciel. En traktor med fejeborste svingede i regnvejrs til venstre med langsom fart og blev påkørt af en cyklist, der på cykelsti kørte med lav hastighed: 10-15 km/t på racercykel, men først så fejetraktoren lige før påkørslen. Frifindelsen begrundes her med, at cyklisten »ved at udvise rimelig agtpågivenhed kunne have undgået sammenstødet«. Afgørelsen er den eneste, der frifinder med den begrundelse, at modparten kunne have undgået sammenstødet, selvom modparten i andre sager i flere tilfælde har kørt ulovligt, hvad ikke var tilfældet her.

c. nedsat udsyn

I 7 sager – (14), (18), (23, KD 87.295), (31), (32), (40) og (53) – angiver tiltalte, at grunden til, at han overså modparten, kan have været, at han blev blændet af solen. Svarende til praksis på øvrige områder er dette som

hovedregel ikke blevet tillagt betydning. I 6 sager er der sket frakendelse og kun i sag (40) er der sket frifindelse med begrundelse, at tiltalte pludselig blev blændet af solen. Han bremsede straks, ligesom hans udsyn var nedsat af en forankørendes ulovlige indkørsel i den ensrettede vej, hvorfra modparten kom.

I 11 sager har tiltalte påberåbt sig, at hans udsyn har været nedsat enten af en medsvingende bil til højre for tiltalte (26) eller af modkørende trafik, der enten svingede til venstre eller holdt for at svinge til højre. I disse sager synes praksis rimelig sikker, bortset fra den i afsnit b behandlede sag (34). Forholdet tillægges ikke formildende betydning. Eneste yderligere frifindelse er sag (37), hvor en højresvingende bus foran tiltalte holdt og afventede en cyklists fremkørsel. Landsretten antog her med stemmerne 2-1, at tiltalte netop kørte frem, fordi han havde set bussen køre frem og således måtte gå ud fra, at der ikke var nogen cyklist at holde tilbage for. Hvilket altså viste sig at være forkert.

d. modparten overtrådt reglerne

I en række sager har modparten kørt hurtigere end tilladt. Ovenfor er nævnt, at muligheden herfor i sag (8) bevirkede frifindelse. I de øvrige sager – (48), (65), (68), (69), (80) og (86) – hvor der har været bevis for modpartens for høje hastighed eller dog væsentlig mulighed herfor, er der sket frakendelse. Ligeledes bemærkes, at modparten i et par tilfælde – (13, KD 83.282) og (26) – har været en hurtigkørende cyklist. Også her er sket frakendelse. I sag (15) kørte modparten på en konstruktivt ændret knallert angiveligt med en hastighed lidt højere end 35-40 km/t. Også her skete frakendelse. I sag (57) blev ført bevis for, at modparten – en cyklist – havde kørt med påbudt lys. Efter at have konstateret dette frakendtes førerretten. Dommens præmisser efterlader indtrykket af, at førerretten ikke var blevet frakendt, hvis cyklisten havde kørt uden lys. I sag (91) vedrørende et uheld i september kl. 15 havde den påkørte knallert næppe påbudt lys, hvilket ikke påvirkede bedømmelsen. I sag (79) forklarede både tiltalte og modparten, at de var kørt ind for gult lys. Også her skete frakendelse.

e. straffelovens § 241 og § 249

I 6 sager – (23, KD 87.295), (42), (65), (69), (75) og (83) – er der rejst tiltale for uagtsomt manddrab eller overtrædelse af § 249. Der er domfældt i alle sagerne og sket betinget frakendelse.

Landsretspraksis kan med rimelighed sammenfattes til, *at såfremt tiltalte forårsager uheld ved venstresving på hovedvej eller lignende »hurtig« vej, frakendes førerretten. I andre tilfælde frakendes førerretten, medmindre tiltalte*

har holdt stille før svingning eller kørt ganske langsomt frem og alligevel har overset modparten i et ikke ukompliceret kryds. At tiltaltes udsyn har været nedsat af modkørende trafikanter er ikke formildende, ligesom modpartens eventuelle hastighedsovertrædelser skal være betydelige for at bevirke, at frakendelse undlades.

Domme

1. ØL 25.4.83, 10. afd., nr. 497/1982 (U 83.804).
2. ØL 13.9.84, 15. afd., nr. 303/1984.
3. VL 13.9.84, 2. afd., nr. 817/1984.
4. ØL 27.9.84, 9. afd., nr. 288/1984.
5. VL 15.11.84, 9. afd., nr. 1885/1984.
6. ØL 15.5.85, 12. afd., nr. 42/1985.
7. VL 18.6.85, 1. afd., nr. 152/1985.
8. ØL 18.6.85, 15. afd., nr. 166/1985.
9. ØL 14.8.85, 13. afd., nr. 168/1985.
10. VL 22.10.85, 1. afd., nr. 1340/1985 (KD 83.282).
11. VL 15.1.86, 4. afd., nr. 2171/1985.
12. ØL 7.2.86, 10. afd., nr. 384/1985.
13. VL 7.3.86, 5. afd., nr. 92/1986 (KD 83.282).
14. VL 16.6.86, 2. afd., nr. 2378/1985.
15. VL 4.9.86, 5. afd., nr. 778/1986.
16. VL 10.4.86, 6. afd., nr. 282/1986.
17. ØL 24.9.86, 2. afd., nr. 308/1986.
18. ØL 2.10.86, 17. afd., nr. 536/1985.
19. VL 3.12.86, 2. afd., nr. 2223/1986.
20. ØL 7.1.87, 10. afd., nr. 420/1986.
21. VL 30.1.87, 1. afd., nr. 2341/1986 (KD 87.295).
22. ØL 10.3.87, 15. afd., nr. 381/1986.
23. ØL 11.5.87, 14. afd., nr. 371/1986 (KD 87.295).
24. ØL 10.6.87, 12. afd., nr. 436/1986.
25. VL 8.7.87, 1. afd., nr. 393/1987.
26. ØL 30.7.87, 12. afd., nr. 201/1987.
27. VL 18.9.87, 8. afd., nr. 1322/1987.
28. ØL 30.9.87, 16. afd., nr. 129/1987.
29. ØL 30.10.87, 10. afd., nr. 305/1987.
30. ØL 13.11.87, 10. afd., nr. 216/1987.
31. VL 26.11.87, 8. afd., nr. 897/1987.

Venstresving

32. VL 26.11.87, 8. afd., nr. 1446/1987.
33. ØL 27.11.87, 10. afd., nr. 415/1987.
34. ØL 3.12.87, 17. afd., nr. 70/1987.
35. VL 11.12.87, 1. afd., nr. 743/1987 (KD 87.296).
36. VL 29.1.88, 1. afd., nr. 2300/1987.
37. VL 23.2.88, 1. afd., nr. 33/1988.
38. VL 28.3.88, 4. afd., nr. 2153/1987.
39. VL 2.5.88, 3. afd., nr. 609/1988.
40. ØL 11.5.88, 10. afd., nr. 7/1988.
41. ØL 24.6.88, 10. afd., nr. 33/1988.
42. VL 5.7.88, 7. afd., nr. 987/1988.
43. VL 4.8.88, 5. afd., nr. 936/1988.
44. VL 16.8.88, 1. afd., nr. 1455/1988.
45. VL 7.9.88, 1. afd., nr. 889/1988.
46. VL 28.9.88, 6. afd., nr. 1305/1988.
47. VL 1.11.88, 2. afd., nr. 516/1988.
48. VL 28.11.88, 2. afd., nr. 1874/1988.
49. VL 11.1.89, 4. afd., nr. 1397/1988.
50. VL 17.1.89, 7. afd., nr. 2453/1988.
51. VL 15.3.89, 6. afd., nr. 930/1988.
52. ØL 19.4.89, 10. afd., nr. 12/1989.
53. ØL 8.9.89, 10. afd., nr. 155/1989.
54. VL 18.9.89, 4. afd., nr. 1403/1989.
55. ØL 6.10.89, 10. afd., nr. 247/1989.
56. ØL 6.10.89, 10. afd., nr. 262/1989.
57. VL 10.10.89, 4. afd., nr. 1514/1989.
58. VL 16.11.89, 1. afd., nr. 1296/1989.
59. VL 13.12.89, 4. afd., nr. 2533/1989 (KD 87.297).
60. VL 19.12.89, 7. afd., nr. 2055/1989.
61. ØL 12.1.90, 10. afd., nr. 425/1989.
62. ØL 8.2.90, 4. afd., nr. 590/1989.
63. VL 9.2.90, 3. afd., nr. 2723/1989.
64. VL 2.3.90, 3. afd., nr. 2349/1989.
65. ØL 12.3.90, 10. afd., nr. 21/1989.
66. ØL 12.3.90, 4. afd., nr. 541/1989.
67. ØL 24.4.90, 10. afd., nr. 320/1989.
68. VL 8.5.90, 1. afd., nr. 1941/1989.
69. VL 15.5.90, 6. afd., nr. 191/1990.
70. VL 30.7.90, 2. afd., nr. 1281/1990.
71. ØL 20.8.90, 4. afd., nr. 147/1990.

a. sammenstød med andre end fodgængere

- 72. VL 12.10.90, 5. afd., nr. 2648/1989.
- 73. ØL 6.11.90, 6. afd., nr. 92/1990.
- 74. ØL 9.11.90, 10. afd., nr. 125/1990.
- 75. VL 21.11.90, 4. afd., nr. 1868/1990.
- 76. VL 4.12.90, 7. afd., nr. 2255/1990.
- 77. ØL 7.12.90, 10. afd., nr. 417/1990.
- 78. VL 21.1.91, 2. afd., nr. 2854/1990.
- 79. ØL 28.1.91, 4. afd., nr. 313/1990.
- 80. VL 6.2.91, 1. afd., nr. 2039/1990.
- 81. ØL 12.2.91, 15. afd., nr. 249/1990.
- 82. VL 18.2.91, 4. afd., nr. 2672/1990.
- 83. ØL 28.2.91, 6. afd., nr. 316/1990.
- 84. ØL 9.4.91, 10. afd., nr. 16/1991.
- 85. VL 27.5.91, 3. afd., nr. 2458/1990.
- 86. VL 29.5.91, 2. afd., nr. 944/1991.
- 87. VL 4.6.91, 1. afd., nr. 2222/1990.
- 88. VL 9.8.91, 8. afd., nr. 875/1991.
- 89. ØL 14.11.91, 2. afd., nr. 139/1991.
- 90. ØL 25.11.91, 10. afd., nr. 268/1991.
- 91. VL 28.11.91, 8. afd. nr. 1960/1991.
- 92. VL 27.4.92, 4. afd., nr. 12/1992.

Rødt lys

Materialet omfatter 87 afgørelser. 2 sager – (14) og (41) – er afvist af landsretten p.g.a. tiltaltes udeblivelse. 9 sager, der vedrører indkørsel for rødt lys med påkørsel af fodgængere, der for grønt har bevæget sig ud i et fodgængerfelt, synes på forhånd at skille sig så meget ud, at de bedst kan behandles særskilt. Sager, hvor indkørsel for rødt lys sker under tiltaltes forsøg på at køre fra politiet, behandles under flugtkørsel.

a. sammenstød med andre end fodgængere

Tiltale uden uheld

Bortset fra sagerne med fodgængere har indkørslen for rødt lys i alle frakendelsessagerne resulteret i færdselsuheld, bortset fra 3 sager – (70), (79) og (80). Færdselssituationen i sag (70) kan dog muligvis betegnes som et færdselsuheld, men der skete i hvert fald ingen skade. Tiltalte frakendtes førerretten betinget for med ca. 100 km/t mod tilladt 50 km/t at have kørt ind i et kryds for rødt lys og under undvigemanøvre have mistet herredømmet over

bilen, der efter at være kørt mod kantsten endte oppe på græsrabatten. Sagen var således speciel ved også at indeholde en grov fartovertrædelse. Eneste vidne var en overhalet politiassistent. Sag (79) synes at vedrøre en almindelig klapfejlkørsel, der bevirkede, at bl.a. en politibil måtte bremse op for at undgå sammenstød. Der skete betinget frakendelse. Sag (80) vedrører forsætlig fremkørsel og omtales nedenfor under ubetinget frakendelse.

Uanset at sag (79) er ganske ny, er der næppe grund at se afgørelsen som udtryk for en ændret praksis. Det forekommer mere sandsynligt, at tiltale er rejst uden at overveje spørgsmålet om uheld, ligesom forsvaret tilsyneladende ikke har fremhævet dette moment.

Bevisspørgsmålet

Langt størstedelen af sagerne vedrører udelukkende bevisspørgsmålet, om tiltalte er kørt ind for rødt. Dette spørgsmål er således det eneste i 49 sager, hvor anklagemyndigheden har påstået betinget frakendelse, og hovedspørgsmålet i 9 sager, hvor der p.g.a. tiltaltes tidligere frakendelser er nedlagt påstand om ubetinget frakendelse, men hvor den omtalte kørsel isoleret set er påstået henført under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1.

Spørgsmålet, om der er fornødent bevis for, at tiltalte er kørt ind for rødt, afgøres naturligvis konkret i den enkelte sag. Typisk ved vidners forklaring om deres forskellige iagttagelser af forskellige signaler kombineret med et fasediagram for det pågældende kryds. En gennemgang af de 9 sager, hvor landsretten har afgjort bevisspørgsmålet til tiltaltes fordel, viser imidlertid en påfaldende fællesnævner. I 6 af de 9 sager – (20), (23), (43), (59), (63) og (82) – er modparten og eventuelt dennes passager eneste vidner for, at tiltalte er kørt ind for rødt. Landsretterne viser således en forståelig og betydelig tilbageholdenhed med at afgøre spørgsmålet alene ud fra modpartens forklaring. Hvis tiltalte var kørt ind for grønt, ville modparten jo selv være skyldig. At modpartens forklaring støttes af dennes passagerer, tillægges næppe særlig vægt.

I den ene af de 3 sidste frifindelser (31) forklarede modparten i landsretten, at han havde påbegyndt sin svingning efter at have set »en grøn pil«, som ikke eksisterede på den pågældende signalstander. I den anden (33) afgav et vidne i landsretten en forklaring, som afgørende støttede tiltaltes forklaring. Sag (87) indeholder en kompliceret bevissituation med mange vidner. Byretten fandt det bevist, at tiltalte i hvert fald var kørt ind for sent gult. Landsretten frifinder med begrundelse, at det ikke var bevist, at tiltalte var kørt ind for rødt lys. I de sidste 7 af de 9 frifindelser har frifindelse for overtrædelse af § 4, stk. 1, også medført frifindelse for overtrædelse af § 3, stk. 1.

I alle de øvrige 49 sager, hvor bevisspørgsmålet har været det eneste eller det væsentligste spørgsmål, er der fundet bevis for, at tiltalte er kørt ind for rødt, og sket betinget frakendelse.

Undskyldende forhold

I 3 sager – (2, U 76.789), (36) og (37) – er tiltalte dømt for at være kørt ind for rødt men frifundet for frakendelsespåstanden under henvisning til, at han har kørt langsomt, ikke har været kendt på stedet og til dels under henvisning til krydsets komplicerede karakter. I sag (6) er tiltalte frifundet, fordi det i overensstemmelse med hans rapportforklaring lige efter uheldet er lagt til grund, at hans fod gled fra bremsepedal til speeder. I sag (58) blev tiltalte i landsretten frifundet efter anklagemyndighedens påstand under henvisning til, at den 80-årige tiltalte umiddelbart før uheldet havde fået et black-out. I sag (47) var tiltalte blevet forvirret af, at højresvingspilen var anbragt til venstre for lyskurven. Han var derfor svinget til venstre i den tro, at der var grønt lys. Signalet var rettet inden pådømmelsen. I sag (29) blev frakendelse undladt med den begrundelse, at modparten muligvis ikke var kørt ind i krydset for grønt lys.

I sag (86) var der rejst tiltale for indkørsel for rødt. Retten lagde til grund, at tiltalte var kørt ind for gult og havde måttet afvente en modkørendes venstresving, hvorfor tiltaltes bus blev påkørt af en varebil fra venstre, der var kørt ind for grønt lys. Landsretten undlod frakendelse, men dømte for overtrædelse af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1.

En række forhold har tiltalte forgæves påberåbt sig. I sag (10) hævdede tiltalte, at røde julestjerner i guirlander havde forvirret ham. I sag (28) hævdede tiltalte, at han var blevet blændet ved skarp overgang fra skygge til sollys. Imidlertid erkendte han, at han var klar over risikoen for, at der var rødt lys. I sag (30) var tiltalte standset, inden han var kommet ret langt ind i krydset, men var alligevel påkørt af en cyklist fra venstre. I sag (56) ville tiltalte, der var taxachauffør, dreje til højre. Passageren ville ligeud og tog ham i armen. Tiltalte blev forvirret og kørte lige ud, selvom der kun var grønt for højresvingende. I sag (68) kørte en politibil uden udrykning ind i et kryds for rødt lys med en hastighed »noget højere end af ham forklaret« (30 km/t). Tiltalte troede angiveligt, at kollegaen havde aktiveret udrykningslyset.

Ubetinget frakendelse

Kun i 3 sager – (50), (62, U 89.929 H) og (80) – er der påstået ubetinget frakendelse. I sag (50) forklarede tiltalte, der førte en bus med passagerer, at han havde set det gule lys i så god tid, at han kunne nå at bremse, men troede han kunne nå frem, før det blev rødt. Det kunne han ikke, og han skønnede da,

Rødt lys

at det var bedst at tage chancen. Bussen stødte sammen med en personbil fra højre. I byretten skete ubetinget frakendelse. I landsretten blev afgørelsen med stemmerne 4-2 ændret til betinget frakendelse.

I (62, U 89.929 H) kørte tiltalte i lastbil med 100 km/t mod tilladt 70 km/t ind i et kryds og stødte sammen med en personbil, hvorved én blev dræbt og 2 fik skade omfattet af straffelovens dagældende § 249, stk. 1. Tiltalte blev for overtrædelse af færdselsloven og straffeloven idømt 4 måneders fængsel og 5 års frakendelse. (Dissens af 2 ud af 5 dommere for kortere frakendelse).

I sag (80) var tiltalte i december kl. 02 på vej til sygehuset, hvor hans mor netop havde fået hjertestop. Han kørte for rødt over et kryds med dårlige oversigtsforhold uden at standse op, idet han ikke så nogen lyskegler. En politiassistent kommende fra tiltaltes højre side kørte ind i krydset for grønt og måtte blokadebremse. Han standsede måske 2 meter fra tiltalte. Førerretten blev i landsretten med henvisning til »særlig formildende omstændigheder« frakendt betinget med 3 stemmer for ubetinget frakendelse. I afsnittet om dobbelt hastighed nævnes en sag (14) med kørsel ind for rødt med mere end dobbelt hastighed, men uden uheld. Kørslen resulterede i ubetinget frakendelse.

b. påkørsel af fodgængere i felt

2 af 9 landsretsafgørelser – (71) og (78) – frifinder tiltalte p.g.a. manglende bevis for, at han er kørt ind for rødt.

Af de sidste 7 sager er der i 4 – (40), (75), (83) og (84) – påstået betinget frakendelse og i 3 – (13), (55, U 89.109) og (85) – ubetinget frakendelse.

I de 4 sager med påstand om betinget frakendelse og i sag (85) var ikke rejst tiltale for overtrædelse af straffeloven, medens der i de 2 øvrige sager med påstand om ubetinget frakendelse var rejst tiltale for overtrædelse af straffelovens § 241 eller § 249. Det afgørende for anklagemyndighedens påstand har nok været, om der har foreligget særlig graverende forhold fra tiltaltes side.

I de 4 sager med påstand om betinget frakendelse er der sket betinget frakendelse. Det bør bemærkes, at der ikke i sag (75) skete nogen påkørsel, idet en skolepatrolje nåede at råbe til fodgængerens, således at denne standsede op og undgik uheld.

I sag (13) kørte tiltalte ind i et lysreguleret kryds og påkørte i fodgængerfeltet længst væk fra indkørselsstedet en skoledreng trækkende med en cykel. Der var flere skolebørn i fodgængerfeltet. Drengens skader ansås ikke for omfattet af straffelovens dagældende § 249, stk. 1. Ligeledes ansås det ikke for bevist, at tiltalte var kørt ind i krydset for rødt eller gult, men måske nok, at børnene var gået over for grønt, således at der var gået mindst 6 sekunder, fra lyset for tiltalte viste gult til påkørslen. Tiltalte blev dømt for at have fortsat, selvom

han havde set børnene, der skulle krydse vejen, og selvom han havde mulighed for at standse. Tiltalte dømmes i byretten for overtrædelse af § 4, stk. 1, og § 3, stk. 1, og frakendes førerretten i 6 måneder. Afgørelsen stadfæstes af landsretten, uden at det kan ses, om det er lagt til grund, at tiltalte kørte ind i krydset for rødt. Afgørelsen har lighedspunkter med sag (53) om fodgængerfelt, omtalt i dette afsnit under c, hvor tiltalte givetvis var kørt ind i krydset for grønt.

I sag (55, U 89.109 Ø) kørte tiltalte med 99 km/t mod tilladt 60 km/t ind for rødt og dræbte 2 børn i fodgængerfeltet. Tiltalte idømtes 4 mdr. fængsel og frakendes førerretten i 5 år.

I sag (85) kørte tiltalte et stort lastvognstog med 80-85 km/t mod tilladt 50 km/t og kunne derfor ikke standse bag bilen foran, der holdt for rødt. Tiltalte trak ud i næste vognbane og blev i fodgængerfeltet påkørt af en 13-årig dreng, der for grønt cyklede i fodgængerfeltet fra tiltaltes højre side. Drengen var sengeliggende i 3 uger. Der var ikke rejst tiltale for overtrædelse af straffeloven. Førerretten frakendt i 6 mdr.

Praksis viser, at tiltalte, der forårsager uheld ved uagtsomt at køre ind for rødt, frakendes førerretten betinget. Modpartens og dennes eventuelle passagerers forklaringer er som hovedregel næppe tilstrækkeligt bevis. Særlige forhold kan bevirke, at frakendelse undlades, f.eks. at tiltalte har kørt meget langsomt men overset signalet p.g.a. ukendskab til stedet og dets kompleksitet/uoverskuelighed. Ved fremkørsel over fodgængerfelt for rødt kan i særlige tilfælde ske frakendelse, selvom der ikke sker uheld.

Frakendelsen sker ubetinget for et længere tidsrum, såfremt tiltalte kører frem for rødt med en hastighed, der betydeligt overstiger den tilladte, og herved forvolder skade omfattet af straffelovens § 241 og/eller § 249, stk. 1. Alvorlig hastighedsovertrædelse eller personskade kan i øvrigt medføre, at frakendelse sker ubetinget, ligeledes forsætlig indkørsel for rødt.

Domme

1. ØL 5.5.76, 15. afd., nr. 90/1975 (U 76.788).
2. ØL 5.5.76, 15. afd., nr. 166/1975 (U 76.789).
3. VL 10.9.76, 1. afd., nr. 1662/1976.
4. ØL 15.4.83, 18. afd., nr. 87/1983.
5. ØL 11.8.83, 6. afd., nr. 25/1983.
6. ØL 28.3.84, 15. afd., nr. 292/1983.
7. ØL 14.6.84, 17. afd., nr. 374/1983.

8. VL 31.7.84, 4. afd., nr. 948/1984.
9. ØL 7.9.84, 16. afd., nr. 104/1984.
10. VL 12.9.84, 8. afd., nr. 1352/1984.
11. ØL 13.9.84, 10. afd., nr. 265/1984.
12. ØL 13.9.84, 15. afd., nr. 301/1984.
13. ØL 30.11.84, 9. afd., nr. 243/1984.
14. ØL 19.12.84, 13. afd., nr. 328/1984.
15. VL 15.4.85, 1. afd., nr. 2343/1984.
16. VL 4.7.85, 9. afd., nr. 972/1985.
17. ØL 29.8.85, 10. afd., nr. 166/1985.
18. ØL 10.10.85, 10. afd., nr. 232/1985.
19. ØL 21.11.85, 17. afd., nr. 242/1985.
20. ØL 11.4.86, 10. afd., nr. 45/1986.
21. ØL 4.6.86, 10. afd., nr. 98/1986.
22. ØL 19.9.86, 10. afd., nr. 133/1986.
23. ØL 19.9.86, 10. afd., nr. 251/1986.
24. VL 25.11.86, 8. afd., nr. 1111/1986 (U 87.194).
25. ØL 30.1.87, 10. afd., nr. 479/1986.
26. VL 17.2.87, 3. afd., nr. 2552/1986.
27. ØL 1.4.87, 10. afd., nr. 540/1986.
28. ØL 10.4.87, 10. afd., nr. 578/1986.
29. VL 30.4.87, 3. afd., nr. 514/1987.
30. ØL 7.5.87, 2. afd., nr. 562/1986.
31. ØL 3.6.87, 10. afd., nr. 65/1987.
32. VL 25.6.87, 5. afd., nr. 766/1987.
33. ØL 16.9.87, 10. afd., nr. 231/1987.
34. VL 24.9.87, 3. afd., nr. 1216/1987.
35. ØL 2.10.87, 16. afd., nr. 38/1987.
36. ØL 7.10.87, 16. afd., nr. 138/1987.
37. ØL 29.10.87, 16. afd., nr. 157/1987.
38. ØL 5.11.87, 17. afd., nr. 241/1987.
39. VL 25.11.87, 3. afd., nr. 899/1987.
40. ØL 8.12.87, 5. afd., nr. 299/1987.
41. ØL 15.1.88, 5. afd., nr. 135/1986.
42. VL 2.3.88, 2. afd., nr. 120/1988.
43. ØL 15.3.88, 15. afd., nr. 5/1988.
44. ØL 17.3.88, 15. afd., nr. 417/1987.
45. ØL 28.3.88, 4. afd., nr. 1/1988.
46. ØL 6.4.88, 16. afd., nr. 489/1987.
47. ØL 13.4.88, 12. afd., nr. 462/1987.

48. ØL 28.4.88, 17. afd., nr. 37/1988.
49. ØL 28.4.88, 17. afd., nr. 61/1988.
50. VL 3.5.88, 8. afd., nr. 572/1988.
51. VL 18.5.88, 4. afd., nr. 465/1988.
52. ØL 15.6.88, 2. afd., nr. 601/1987.
53. ØL 5.7.88, 12. afd., nr. 192/1988.
54. VL 5.7.88, 7. afd., nr. 888/1988.
55. ØL 29.9.88, 1. afd., nr. 63/1988 (U 89.109).
56. ØL 6.1.89, 10. afd., nr. 141/1988.
57. ØL 9.1.89, 2. afd., nr. 642/1988.
58. VL 13.1.89, 4. afd., nr. 2028/1988.
59. ØL 3.2.89, 10. afd., nr. 255/1988.
60. VL 1.3.89, 7. afd., nr. 104/1989 (U 89.611).
61. VL 14.3.89, 4. afd., nr. 2170/1988.
62. HR 30.8.89, I. afd., nr. 128/1989 (U 89.929).
63. VL 12.10.89, 2. afd., nr. 1205/1989.
64. ØL 7.9.89, 2. afd., nr. 681/1988.
65. ØL 29.9.89, 10. afd., nr. 1/1989.
66. ØL 6.10.89, 2. afd., nr. 59/1989.
67. ØL 31.10.89, 12. afd., nr. 89/1989.
68. ØL 14.11.89, 10. afd., nr. 243/1989.
69. ØL 4.12.89, 4. afd., nr. 462/1989.
70. ØL 19.1.90, 10. afd., nr. 310/1989.
71. ØL 22.5.90, 2. afd., nr. 89/1990.
72. ØL 12.6.90, 6. afd., nr. 102/1990.
73. ØL 10.8.90, 10. afd., nr. 4171/1989.
74. VL 8.10.90, 3. afd., nr. 794/1990.
75. ØL 15.11.90, 14. afd., nr. 229/1990.
76. VL 13.12.90, 5. afd., nr. 632/1990 (FM 91.77).
77. ØL 24.1.91, 17. afd., nr. 295/1990.
78. VL 16.5.91, 7. afd., nr. 2459/1990.
79. VL 1.10.91, 5. afd., nr. 582/1991.
80. VL 1.10.91, 6. afd., nr. 1059/1991.
81. ØL 24.10.91, 17. afd., nr. 247/1991.
82. VL 31.10.91, 5. afd., nr. 291/1991.
83. ØL 28.11.91, 10. afd., nr. 318/1991.
84. VL 14.1.92, 4. afd., nr. 1720/1991.
85. VL 4.3.92, 5. afd., nr. 2811/1991.
86. VL 12.3.92, 9. afd., nr. 2392/1991.
87. VL 30.4.92, 7. afd., nr. 2431/1991.

Fodgængerfelt

I dette afsnit behandles alene påkørsel i lysregulerede fodgængerfelter, hvor tiltalte er kørt ind i krydset for grønt lys, og påkørsel i ikke lysregulerede felter. Tilfælde, hvor tiltalte påkører fodgængere efter at være kørt ind i krydset for rødt lys, behandles i afsnittet om rødt lys.

Allerede ved U 82.22 tog Højesteret stilling til, om en påkørsel af en gående i et fodgængerfelt skulle medføre betinget frakendelse af førerretten. En buschauffør kørte for grønt lys ind i et kryds. Efter at have holdt stille midt i krydset svingede chaufføren til venstre og påkørte i fodgængerfeltet en 90-årig kvinde, der kom fra hans venstre side og altså havde passeret den del af feltet, der gik over den modsatrettede kørebane. Chaufføren bremsede straks, men kvinden faldt og pådrog sig bl.a. kraniebrud og brud på højre håndled. I byretten blev chaufføren dømt for overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, og § 27, stk. 6, men frifundet for påstanden om betinget frakendelse af førerretten, fordi han »kun har kørt ganske langsomt, at han bremsede op straks ved påkørslen, og at fodgængereren kun pådrog sig lettere skade,«. 2 landsdommere stemte under ankesagen for at frakende chaufføren førerretten, da »tiltalte efter det oplyste helt har koncentreret sin opmærksomhed mod et modkørende køretøj og uden anden påviselig grund har overset og påkørt skadelidte i fodgængerfeltet med de i lægeerklæringen nævnte skader til følge,«. Én dommer stemte for stadfæstelse. Den i sagen fremlagte lægeerklæring er skrevet efter byretsbehandlingen.

I Højesteret stemte 8 dommere for frakendelse: »Det fremgår af dommen, at fodgængereren var gået ud i fodgængerfeltet for grønt lys og havde passeret det meste af kørebanen, hvorunder hun har været klart synlig for den af tiltalte førte bus. Med denne bemærkning stemmer disse dommere for at stadfæste landsrettens dom i henhold til dens grunde.«

5 dommere stemte for stadfæstelse af byrettens dom med den begrundelse, at undladt frakendelse stemte bedst med praksis efter 1955-loven, og at det ikke ved 1975-lovændringen havde været hensigten at ændre denne praksis. Som dissensen kunne tyde på, er der med højesteretsdommen lagt en hård linie i disse sager. Nok var det ikke hensigten ved 1975-lovens introduktion af betinget frakendelse at udvide området for frakendelse, men det var ved udarbejdelsen af den nugældende færdselslov, der blev vedtaget året efter, et erklæret formål at styrke beskyttelsen af de gående trafikanter. Således blev som en ny bestemmelse indsat § 27 om kørendes pligter overfor de gående, jfr. Kommenteret Færdselslov, 1979, I, s. 179.

Den foreliggende landsretspraksis viser også klart, at hovedreglen ved motorkørendes påkørsel af fodgængere i fodgængerfelter er betinget fra-

kendelse. Af de 52 afgørelser – 22 fra Østre og 30 fra Vestre Landsret – er der sket frakendelse i 42 sager.

a. intet uheld

I 5 tilfælde – (2), (4), (28), (33, U 89.611) og (44) – er der påstået frakendelse over for bilister for deres kørsel over fodgængerfeltet, uden at kørslen har resulteret i påkørsel, og uden at der har foreligget forsæt til farlig kørsel. Alle 5 tilfælde har efter tiltalen drejet sig om kvalificerede overtrædelser: Overhaling af bil, der holder tilbage for en fodgænger på vej over fodgængerfeltet, således at fodgængerens for at undgå påkørsel måtte standse op og gå tilbage (2). Fremkørsel i feltet i strid med skolepatruljers stoptegngivning, således at en fodgænger måtte springe ind på fortovet for ikke at blive påkørt (4). Tilsvarende fremkørsel trods skolepatruljes stopskilt og tæt på 1 barn i felt (44). Fremkørsel over fodgængerfeltet, så 2 ældre mennesker i feltet måtte træde tilbage for ikke at blive påkørt. En i modsat retning kørende politibil holdt tilbage for fodgængerne (28). Overhaling på motorcykel kort før fodgængerfelt med højere hastighed end de tilladte 50 km/t og dernæst via venstresvingbane venstre om et helleanlæg til gene for fodgænger i feltet, som måtte standse op (33, U 89.611).

I alle 5 sager skete der frakendelse i byretten. I 4 af sagerne – (2), (4), (28) og (44) – undlod landsretten frakendelse. Der skete fuldstændig frifindelse i 2 af disse sager – (2) og (4) – medens der i sagen med politibilen (28) alene blev idømt en nedsat bøde. Det er karakteristisk for alle sagerne, at bevisførelsen for landsretten efterlod betydelig tvivl om, hvor stor fare – om overhovedet nogen – de pågældende fodgængere havde været udsat for. De relevante vidner synes i betydelig grad at have afsvækket deres egne udsagn i landsretten. I den ene sag (4) i en sådan grad, at anklagemyndigheden i landsretten påstod frifindelse.

I den 5. sag (33, U 89.611) påstod tiltalte ikke frifindelse for frakendelsespåstanden men alene nedsættelse af den ubetingede frakendelsestid, han var idømt for dette og et andet forhold.

Der kan måske forekomme tilfælde med alene uagtsom fremkørsel mod fodgængere i feltet under så grove omstændigheder, at der er grundlag for frakendelse. Den refererede beskedne praksis maner imidlertid til meget stor forsigtighed med at rejse disse sager. Der skal i hvert fald være sikkert bevis for overhængende fare for fodgængerens.

b. påkørsel af fodgængere

I de 47 tilfælde, hvor der er sket påkørsel af fodgængere (eller deres cykler), er der sket frakendelse i de 41. Frakendelse er således undladt i 6 sager – (15), (16), (20), (34), (35) og (42).

Fodgængerfelt

En faktor, som kunne tænkes at være væsentlig, er, om den påkørte fodgænger er kommet fra tiltaltes højre eller venstre side og altså i sidste tilfælde har passeret over halvdelen af feltet. I 21 sager kommer fodgængerens fra højre. Der er sket frakendelse i 17 sager og frifindelse herfor i 4 sager – (16), (20), (35) og (42). I de 23 sager, hvor fodgængerens er kommet fra venstre, er der sket frakendelse i de 22 og frifindelse i 1 (34). I én sag (15) har det ikke været muligt for retten at fastslå, fra hvilken side fodgængerens kom. Der skete frifindelse for frakendelsespåstanden. I to sager – (21) og (48) – er det ikke muligt ud fra dommens formulering at afgøre spørgsmålet. Undertiden fremhæves det i præmisserne som moment for frakendelse, at fodgængerens har passeret en betydelig del af feltet. Som tallene viser, sker der imidlertid oftest frakendelse, selvom dette ikke er tilfældet. I så fald fremhæves undertiden tiltaltes mulighed for at have set fodgængerens på fortovet umiddelbart før udgang i feltet. Imidlertid viser tallene, at der lettere sker frakendelse, når fodgængerens har passeret halvdelen af feltet. Den ene afgørelse (34) med frifindelse vedrører en traktorfører, der holdt stille i krydset for at afvente modkørende og derefter kørte videre frem for gult lys og nu rødt for en 75-årig fodgænger. Påkørslen skete med meget lav hastighed, og frakendelse blev undladt med bl.a. fremhævelse heraf, og at fodgængerens alene kom lettere til skade. Afgørelsen er atypisk og næppe forenelig med den øvrige praksis.

c. lysregulerede fodgængerfelter

Materialet omfatter 31 afgørelser. I de 24 tilfælde har tiltalte forårsaget påkørslen under venstresving. Der er sket frifindelse i sagerne (15) og (34). I 6 tilfælde har tiltalte foretaget højresving med sag (42) som eneste frifindelse. Selvom venstresving nok er en mere kompliceret kørsel end højresving, har dette spørgsmål næppe haft betydning. Sag (53) er speciel ved, at en lastbilchauffør kørte ind i et kryds for grønt og skulle ligeud. Imidlertid måtte han i krydset holde tilbage for en forankørende bil, der skulle svinge til venstre. Da tiltalte kunne køre frem, så han, at der var rødt lys og overså en ældre dame, der for grønt var gået ud i feltet fra tiltaltes højre side. Førerretten blev frakendt betinget.

I de tilfælde, hvor der er sket frifindelse for frakendelsespåstanden, er dette derimod i meget høj grad begrundet i fodgængerens adfærd. Der har typisk været en indgående bevisførelse om fodgængerens adfærd. I adskillige domme begrundes frakendelsen med, at fodgængerens er gået ud i feltet for grønt lys. Tilsvarende fremhæves i en frifindende afgørelse (15): »... at det ikke med tilstrækkelig sikkerhed kan lægges til grund, at fodgængersignalet viste grønt, da tilskadekomne begyndte at gå over krydset«. Præmisserne harmonerer med de fleste øvrige afgørelser ved at pålægge anklagemyndigheden bevisbyrden

for, at fodgængereren er gået ud for grønt, i hvert fald hvis tiltalte bestrider dette. Ganske tilsvarende i den sidste frifindelse i denne kategori (42): Byretten fastslog, uden at fodgængereren var afhørt som vidne, at fodgængereren »må have gået ud i fodgængerfeltet fra nord for grønt lys«. Vestre Landsrets præmisser tager klart afstand fra denne bevisbedømmelse: »Der er under sagen – såvel for byretten som for landsretten – alene afgivet forklaring af tiltalte. Som sagen herefter foreligger, lægges tiltaltes forklaring for landsretten til grund ved sagens afgørelse«.

Der findes i materialet en enkelt afgørelse, som umiddelbart synes at bryde med reglen om anklagemyndighedens bevisbyrde for, at fodgængereren har handlet lovligt (10). En bilist holdt i et lysreguleret kryds tilbage for en række modkørende biler. Da der blev et hul, svingede han til venstre og påkørte i fodgængerfeltet en 10-årig pige med cykel. Pigen døde. Ingen havde set pigen før påkørslen, og tiltalte »mener, at hun må have cyklet, idet han så hendes bryst og ansigt op over bilen«. Byretten frifandt tiltalte for overtrædelse af færdselslovens § 27, stk. 6, og strfl. § 241 bl.a. fordi »det findes uoplyst, på hvilket tidspunkt hun kom ud i fodgængerfeltet, eller om hun cyklede eller gik i fodgængerfeltet«. Først i landsretten lægges det p.g.a. skaderne på bil og cykel til grund, at pigen er kommet fra tiltaltes venstre side og således har passeret godt 25 m i feltet før påkørslen. Om de to af byretten fremhævede grunde for frifindelse siges alene: »Det kan ikke ved sagens afgørelse bortses fra, at pigen kan have cyklet, men færdselslovens § 27, stk. 6, findes dog at kunne bringes i anvendelse, idet pigen ved påkørslen befandt sig i fodgængerfeltet. Da tiltalte trods gode oversigtsforhold og belysningen på stedet først har set pigen i uheldsøjeblikket, findes han ved uagtsomt forhold at have forvoldt pigens død, hvorfor han findes skyldig i overtrædelse af straffelovens § 241«. Førerretten blev frakendt betinget.

Umiddelbart kunne denne afgørelse tages til indtægt for en væsentlig udvidelse af området for betinget frakendelse. Selvom en isoleret læsning af præmisserne kunne støtte dette – herunder at det uanset ordlyden (»gående«) af § 27, stk. 6, er ligegyldigt, om »fodgængereren« er cyklende i feltet – bør der udvises varsomhed med en sådan fortolkning. Tiltalte har ikke hævdet at vide, at pigen er passeret ud i feltet for rødt lys, eller at hun har cyklet. Han har alene redegjort for en mistanke herom. Objektivt passer det vel udmærket, at pigen er gået ud i feltet for grønt, og medens tiltalte har holdt tilbage for modkørende, er hun gået 25 m. Der ligger næppe i sagens faktum en rimeligt bestyrket mistanke om, at pigen har handlet uforsvarligt endsige ulovligt. Under disse meget specielle omstændigheder og sagens alvorlige karakter har landsretten muligvis slækket en anelse på almindelige beviskrav til anklagemyndigheden. Selvom det ikke er fremhævet i præmisserne, bør

Fodgængerfelt

yderligere bemærkes, at eneste vidne til uheldet forklarede, at hullet for tiltaltes fremkørsel var så lille, at der skulle accelereres, og at han ikke selv ville være kørt frem. Landsrettens afgørelse kan således uanset præmisserne forenes med den øvrige praksis.

d. ikke-lysregulerede fodgængerfelter

Praksis for påkørsel i fodgængerfelt, der ikke er lysreguleret, omfatter 16 tilfælde. I alle sagerne har tiltalte kørt ligeud. Der er sket frakendelse i de 13 og frifindelse herfor i 3 sager – (16), (20) og (35). I adskillige af sagerne har tiltalte påberåbt sig, at fodgængerens er kommet løbende ud i feltet måske uden at se sig for. Der er i disse tilfælde typisk en bevisførelse om fodgængerens udgang i feltet, således at der sker frakendelse, såfremt fodgængerens har stået på fortovet før udgang i feltet og således været synlig for bilisten. Den ene frifindelse for frakendelse (16) begrundes netop således: »Det findes betænkeligt at forkaste tiltaltes forklaring bl.a. om fodgængerens pludselige løb ud i fodgængerfeltet,«. Fodgængerens forklaring i byretten – der er ikke afgivet fornyet forklaring i landsretten – betegnes direkte som »præget af betydelig usikkerhed«.

Den anden frifindelse (20) – vedrørende en påkørsel af en fodgænger kommende fra tiltaltes højre side – harmonerer hermed: »Landsretten lægger til grund, at tiltalte på uheldstidspunktet har kørt med en hastighed af ikke over 30 km/t, at uheldsstedet var uoverskueligt på grund af vejarbejde med én vejbane, at påkørslen er sket i fodgængerfeltet umiddelbart ved kantstenen samt at det ikke kan udelukkes, at vidnet er gået ud i feltet uden at stoppe op eller se sig for i øvrigt«.

I sagen med den tredje frifindelse (35) havde tiltalte kørt i en kortege og fodgængerens gik ifølge egen forklaring ud i feltet med hurtige skridt men ikke i løb og regnede med, at han kunne nå over, uden at den tiltalte behøvede at nedsætte farten. To af landsrettens tre dommere voterede for frifindelse: ».... at den pågældende fodgænger, som tiltalte havde set stå på fortovet, har forsøgt hurtigt at komme over kørebanen i mellemrummet mellem tiltaltes vogn og den forankørende«.

Praksis synes herefter at kunne præciseres til, at der ved påkørsel af fodgænger i fodgængerfelt sker betinget frakendelse af førerretten, hvis fodgængerens har opført sig korrekt ved i lysregulerede kryds at gå ud for grønt og i øvrige fodgængerfelter ved at gå ud i feltet i normalt tempo. Hvis tiltalte hævder, at fodgængerens har udvist egen skyld, har anklagemyndigheden bevisbyrden.

Domme

1. HR 13.11.81, sag nr. 231/1981 (U 82.22).
2. ØL 1.11.83, 15. afd., nr. 302/1983.
3. ØL 26.4.84, 17. afd., nr. 386/1983.
4. VL 19.6.84, 3. afd., nr. 757/1984.
5. ØL 2.8.84, 12. afd., nr. 130/1984.
6. ØL 20.12.84, 17. afd., nr. 252/1984.
7. ØL 25.7.85, 12. afd., nr. 177/1985.
8. ØL 7.8.85, 12. afd., nr. 31/1985.
9. VL 14.11.85, 9. afd., nr. 584/1985 (KD 83.282).
10. ØL 7.2.86, 8. afd., nr. 384/1985.
11. VL 20.5.86, 2. afd., nr. 519/1986 (KD 83.282).
12. VL 9.6.86, 8. afd., nr. 711/1986.
13. ØL 14.11.86, 10. afd., nr. 345/1986.
14. VL 12.12.86, 5. afd., nr. 878/1986.
15. ØL 30.1.87, 10. afd., nr. 480/1986.
16. ØL 27.3.87, 10. afd., nr. 26/1987.
17. ØL 26.6.87, 2. afd., nr. 1671/1987.
18. VL 11.8.87, 4. afd., nr. 32/1987.
19. VL 23.10.87, 10. afd., nr. 172/1987.
20. ØL 5.11.87, 16. afd., nr. 336/1987.
21. VL 9.11.87, 2. afd., nr. 1677/1987.
22. ØL 30.11.87, 2. afd., nr. 128/1987.
23. ØL 30.3.88, 15. afd., nr. 406/1987 (U 88.628).
24. ØL 8.4.88, 10. afd., nr. 526/1987.
25. VL 20.9.88, 3. afd., nr. 1597/1988.
26. VL 13.10.88, 4. afd., nr. 1112/1988.
27. ØL 12.12.88, 2. afd., nr. 407/1988.
28. VL 20.12.88, 2. afd., nr. 1334/1988.
29. VL 28.12.88, 6. afd., nr. 1920/1988.
30. ØL 8.2.89, 2. afd., nr. 510/1988.
31. VL 9.2.89, 5. afd., nr. 2730/1988.
32. VL 10.2.89, 5. afd., nr. 2467/1989.
33. VL 1.3.89, 7. afd., nr. 104/1989 (U 89.611).
34. VL 1.3.89, 7. afd., nr. 2248/1988.
35. VL 13.6.89, 4. afd., nr. 1054/1989.
36. VL 15.6.89, 5. afd., nr. 605/1989.
37. ØL 15.6.89, 16. afd., nr. 25/1989.
38. VL 10.8.89, 8. afd., nr. 1323/1989.

Påkørsel uden for fodgængerfelt

39. VL 6.10.89, 5. afd., nr. 1250/1989.
40. VL 10.1.90, 3. afd., nr. 2136/1989.
41. VL 9.5.90, 4. afd., nr. 672/1990.
42. VL 9.10.90, 7. afd., nr. 1169/1990.
43. VL 20.11.90, 4. afd., nr. 1665/1990.
44. ØL 15.1.91, 14. afd., nr. 358/1990.
45. VL 6.2.91, 1. afd., nr. 2427/1990.
46. ØL 5.9.91, 2. afd., nr. 284/1990.
47. VL 6.9.91, 3. afd., nr. 456/1991.
48. ØL 23.9.91, 4. afd., nr. 158/1991.
49. VL 21.10.91, 4. afd., nr. 1223/1991.
50. ØL 11.11.91, 10. afd., nr. 198/1991.
51. VL 16.12.91, 8. afd., nr. 62/1991.
52. VL 23.1.92, 3. afd., nr. 1333/1991.
53. VL 24.2.92, 4. afd., nr. 2205/1991.

Påkørsel uden for fodgængerfelt

Materialet omfatter kun 11 afgørelser. Bortset fra 2 afgørelser er der tillige rejst tiltale for overtrædelse af straffelovens § 241 eller § 249.

a. påkørsel på fortov

I 2 tilfælde har tiltalte efter at have mistet herredømmet over sin bil påkørt fodgængere på fortov. Tilfælde, hvor tiltalte forsætligt og uden konkret fare har kørt på fortovet, behandles i kapitlet kørsel på cykelsti eller fortov.

I sag (1, U 79.465 Ø) kørte tiltalte med stor fart og acceleration ind i en snæver bygade og mistede herredømmet over bilen, der på fortovet med stor kraft påkørte en fodgænger, der efterfølgende fik begge ben amputeret. Foruden domfældelse efter § 249 skete ubetinget frakendelse i 6 måneder.

I sag (4, KD 83.158) skete alene betinget frakendelse. Tiltalte undlod her i bymæssig bebyggelse og ved vejsving at holde en passende lav hastighed og mistede herredømmet over bilen, der på fortovet dræbte en fodgænger.

b. fodgængere i højre side

2 afgørelser vedrører påkørsel af en militær kolonne. I sag (11) bevægede kolonnen sig på hovedvej i tiltaltes kørselsretning i 3 rækker. Da det var lygtetændingstid, var de 3 bageste soldater foruden refleksbind på benene forsynede med »røde baglygter«. Tiltaltes bil ramte 5 soldater, hvoraf en kvæstedes alvorligt. Tiltalte anførte, at han var blevet blændet af en mod-

c. fodgængere på vej over vejen

kørende. Domfældelse efter § 249 og betinget frakendelse. I (2, U 81.1057) foretog tiltalte overhaling af kolonnen på en uoverskuelig bakketop og måtte pludselig bremse op p.g.a. en modkørende bil. Tiltalte ramte kolonnen, og 3 soldater kom til skade. Forholdet henført under § 126, stk. 1, nr. 1, hvilket ikke blev anfægtet af tiltalte i landsretten.

c. fodgængere på vej over vejen

De resterende 7 afgørelser vedrører påkørsel af en fodgænger, der er på vej over vejen.

Sag (10) vedrører en let påkørsel, der ikke medførte skade, men tiltalte fortsatte kørslen og blev også tiltalt og dømt for overtrædelse af § 9. Landsretten begrundede sin frifindelse for frakendelsespåstanden med, at tiltalte, da han så fodgængerens på vej over vejen, dyttede 2-3 gange og nedsatte hastigheden til 45 km/t. Tiltalte prøvede at undvige, men ramte fodgængerens svagt. Ifølge flere vidner virkede fodgængerens stærkt påvirket af stoffer el.lign.

I de 6 øvrige sager er fodgængerens dræbt ved påkørslen, og kun i 3 tilfælde er der dømt for uagtsomt manddrab og sket betinget frakendelse – (3), (5, KD 83.158) og (9). Sag (5, KD 83.158) adskiller sig fra de 3 frifindende derved, at det anses for bevist, at tiltalte før nedbremsningen kørte med en hastighed på 80-85 km/t mod tilladt 60 km/t, og at tiltalte, da han så fodgængerens på ca. 50 m's afstand, fortsatte med en mindre nedsættelse af farten i tillid til, at fodgængerens ville blive stående midt på vejbanen for at afvente hans forbikørsel. Sag (9) ligner meget sag (5, KD 83.158). P.g.a. bilinspektørens beregninger blev det lagt til grund, at tiltalte havde kørt ca. 80 km/t på en delvis uoplyst vej i by mod tilladt 50 km/t.

I sag (3) så en motorcyklist, der kørte på en 4-sporet vej med midterrabat, 2 små piger stå på linien, der adskiller de 2 kørebaner. Tiltalte trak over mod sin venstre kørebane og fortsatte ifølge landsrettens bevisbedømmelse med ca. 85 km/t i tillid til, at pigerne blev stående. Den ene pige (7 år) løb videre og blev påkørt af tiltalte, hvorved hun blev dræbt. 4 af de 6 dommere dømte tiltalte efter § 241 og foretog betinget frakendelse netop med henvisning til, at tiltalte havde fortsat efter at have set, at »to så små børn under passage af kørebanen befandt sig midt på kørebanen«. Det bemærkes, at landsretten tilsidesatte bilinspektørens beregninger, hvorefter tiltaltes hastighed havde været mindst 100 km/t før nedbremsningen og 85-95 km/t i påkørselsøjeblikket.

I de 3 øvrige sager – (6), (7) og (8) – hvor der sker frifindelse, kan dette i de to – (6) og (7) – begrundes med den voksne fodgængers adfærd. I den ene sag (6) står fodgængerens midt på vejen og begynder at gå kort før påkørslen,

Overhalinger

i den anden (7) løber fodgængereren tilbage. I den tredje sag (8) er der imidlertid intet, der tyder på atypisk fodgængeradfærd. I denne sag forklarer tiltalte 2 gange til rapport, at han kørte 80 km/t mod tilladt 50 km/t. I byretten ændrer tiltalte forklaring til 60-70 km/t. I landsretten siger han alene betydeligt under 80 km/t. Landsretten lægger herefter til grund, »at tiltalte umiddelbart forud for ulykken har kørt med en hastighed, der i hvert fald oversteg 50 km/t«. Der er ikke oplyst andre for tiltalte belastende eller undskyldende forhold som forklaring på, at han først umiddelbart før påkørslen ser fodgængereren komme fra tiltaltes venstre side.

Den sparsomme praksis for påkørsel af fodgængere i færd med at krydse vejbane synes at vise, *at der, selv om fodgængereren kommer fra tiltaltes venstre side, skal foreligge bevis for, at tiltaltes påkørsel har sammenhæng med hastighedsovertrædelser af en vis grovhed eller andre særlige forhold, ligesom voksne fodgængeres atypiske reaktioner kan medføre frifindelse.*

Domme

1. ØL 30.1.79, 18. afd., nr. 29/1979 (U 79.465).
2. VL 16.9.81, 3. afd., nr. 1075/1981 (U 81.1057).
3. VL 8.5.84, 6. afd., nr. 264/1984.
4. ØL 26.4.85, 6. afd., nr. 434/1984 (KD 83.158).
5. VL 21.1.86, 1. afd., nr. 1698/1985 (KD 83.158).
6. VL 8.9.87, 5. afd., nr. 485/1987.
7. VL 2.6.88, 1. afd., nr. 783/1988.
8. VL 8.11.88, 5. afd., nr. 1809/1988.
9. VL 15.3.89, 1. afd., nr. 2284/1988.
10. ØL 9.5.90, 10. afd., nr. 442/1989.
11. VL 6.11.90, 7. afd., nr. 1554/1990.

Overhalinger

I denne kategori foreligger 67 sager, 48 med og 19 uden frakendelse. Materialet omfatter 1 Højesteretsdom, 48 domme fra Vestre Landsret og 18 fra Østre Landsret. 4 frifindelser er dog uden præcedensværdi. Højesteretsdommen (39, U 89.116), der er omtalt i indledningskapitlet om anklageskrift, afgør sagen ud fra påtalebegrænsningssynspunkter, medens det i sagerne (19) og (27) ikke blev anset for bevist, at det var de tiltaltes kørsel, politiet havde

a. overskridelse af spærrelinier uden fare eller gene

kontrolleret. I sag (66) skete frifindelse, fordi hovedvidnet i landsretten intet kunne huske, ligesom tiltalte ikke havde nogen erindring om kørslen. Han var af politiet først blevet afhørt en måned efter anmeldelsen, hvilket blev fremhævet af landsretten.

Der er rejst tiltale for overtrædelse af straffelovens § 241 og/eller § 249 i 6 tilfælde, der alle har ført til domfældelse tillige efter disse bestemmelser.

Forseelserne er langt overvejende knyttet til landevejskørsel, og kun 7 sager angår kørsel i bymæssig bebyggelse.

16 sager angår kørsel i mørke, hvor det kunne hævdes, at faren ved overhaling er mindre p.g.a. mulighederne for at se lyskeglerne fra modkørende, men praksis er klart udtalt i sag (11), hvor det i præmisserne anføres, at det »ikke findes at være en formildende omstændighed, at kørslen er foregået i mørke«.

a. overskridelse af spærrelinier uden fare eller gene for medtrafikanter

Materialet omfatter 22 sager, hvoraf der er sket frakendelse i 13 sager.

I sag (64) frakendtes førerretten betinget med den begrundelse, at »tiltalte over en vejstrækning på mere end 100 m, herunder forud for bakketop, har overskredet dobbelte spærrelinier med begge sin lastbils hjulpar«.

I 12 sager i materialet er sket frakendelse for sådanne overhalinger, uden at disse har været til gene eller fare for andre trafikanter. I 6 af sagerne har der dog foreligget 2 eller 3 overhalinger.

I 4 sager – (18), (49), (51) og (63) – har strækningen været mindre end 100 m. I de 3 sager er der sket frifindelse, medens der i sag (49) skete frakendelse »uanset om tiltaltes vogn ikke over de fulde målte strækninger over 75 m har været placeret med alle hjul over spærrelinier«. Tiltalte havde foretaget 2 overhalinger, dels i en venstrekurve, dels foran bakketop samt yderligere indkørsel i vejkryds med stor hastighed trods ubetinget vigepligt. Kørslen i denne sag har således konkret været så grov, at afgørelsen ikke kan anses for et brud med 100 m-reglen.

I 6 sager – (32), (41), (47) og (48), (65) og (67, U 92,430) – er der sket frifindelse, selvom tiltalte over 100 m eller mere har overskredet spærrelinierne med begge hjulpar. I sag (47) overhalede tiltalte et langsomt kørende tivolvogn med overskridelse på ca. 100 m. Som begrundelse for frifindelse er her anført usikkerhed om overhalingsens begyndelsespunkt, at der forelå 300 m's frit udsyn, og at tiltaltes hastighed var betydeligt større end det overhalede køretøjs.

I sag (65) overhalede tiltalte i personbil en campingbus, der ifølge tiltaltes forklaring, der blev lagt til grund, kun kørte 30 km/t på landevej. Overhalingen blev afsluttet i god tid inden bakketoppen. Med henvisning hertil undlod

Overhalinger

landsretten frakendelse. I (67, U 92.430) overså tiltalte angiveligt et skilt, der varslede et overhalingsforbud, og havde før spærrelinierne påbegyndt overhaling af en lastbil, der angiveligt kørte 50 km/t. Da tiltalte havde godt udsyn, fortsatte hun overhalingen, der afsluttedes efter ca. 120 meters overskridelse af spærrelinierne og i spærrefloden før den afmærkede venstresvingsbane, der var anledningen til spærrelinierne. Med udtrykkelig fremhævelse af, at spærrelinierne »alene er anlagt af færdselstekniske grunde for at sikre venstresvingsbanen ved Lufthavnsvej«, fandt landsretten efter de foreliggende omstændigheder ikke grundlag for frakendelse.

Sagerne (32) og (41) vedrører overhalingssituationer, hvor tiltalte for sent har opdaget spærrestriberne og valgt at fortsætte i stedet for at falde tilbage. I sag (32) havde tiltalte på grund af en »hvidgnistrende« vejbelægning ikke før påbegyndt overhaling af 2 biler før uoverskuelig bakke og vejkurve set spærrelinierne, der var vanskelige at få øje på. Tiltalte overskred spærrelinierne på en strækning af ca. 125 m. Landsretten ville ikke afvise tiltaltes forklaring og fandt herefter, da overhalingen i øvrigt var pæn og glidende og uden ulempe, ikke grundlag for frakendelse. Tilsvarende ville landsretten i sag (41), hvor tiltalte overhalede før en uoverskuelig bakke med en overskridelse på ca. 150 m, ikke afvise tiltaltes forklaring om, at han først blev opmærksom på varslings- og spærrelinier, da han havde påbegyndt overhalingen, og at han, da han havde frit udsyn (ca. 190 m), valgte at fuldføre overhalingen i stedet for at falde tilbage til gene for den bil, han var i færd med at overhale.

Sag (48) angår overhaling med overskridelse af spærrelinier over en strækning på 148 m foran en uoverskuelig vejkurve af flere køretøjer, herunder senest en bil ført af en politiassistent. Poliassistenten accelererede sin bil lige inden spærrestriberne, da tiltalte næsten var på siden af hans bil, idet »han ville give plads, så tiltalte kunne komme ind bagved«. Landsretten frifandt i overensstemmelse med begge parter påstand.

Heller ikke disse 6 afgørelser kan anses for brud på 100 m-reglen men synes at vise, at reglen er undergivet modifikation, hvis der i følgende tilfælde ikke har været nogen fare, fordi tiltalte hele tiden har haft et godt udsyn, og den overhalede har kørt særligt langsomt, spærrelinierne alene er færdselsteknisk begrundede, eller tiltalte har fortsat en overhaling efter med en kvalificeret undskyldning at have opdaget spærrelinierne for sent. Endelig udviser domstolene tilbageholdenhed, hvis den overhalede accelererer og derved øger længden for overhalingen.

a. overskridelse af spærrelinier uden fare eller gene

b. overskridelse af spærrelinier og sammenstød med medtrafikanter

I 4 sager – (16), (30), (50) og (55) – har tiltaltes overhaling resulteret i sammenstød. I de 3 sidste sager er der sket frakendelse og kørslerne henført under § 126, stk. 2, nr. 1.

I sag (55) førte tiltalte personbil og overhalede med ca. 120 km/t foran en uoverskuelig bakketop. Han overskred spærrelinier over en strækning af ca. 100 m og stødte frontalt sammen med en modkommende bil med den følge, at 1 person blev dræbt og 3 påført skader omfattet af straffelovens § 249. Tiltalte blev frakendt førerretten for 1 år.

I sag (50) foretog tiltalte med personbil overhaling med overskridelse af spærrelinier på en strækning af 80 m, hvorefter han i en afstand af ca. 1½ m svingede brat ind foran den overhalede bil, der ikke kunne undgå påkørsel. Tiltalte blev frakendt førerretten for 6 mdr.

Sag (30) er speciel og nærmer sig forsætlig påkørsel. Tiltalte forsøgte under overhaling med overskridelse af spærrelinier chikanøst 2 gange at presse den overhalede bilist ind til højre og ramte herunder bilens sidespejl og venstre side. Frakendelse for 6 mdr.

Den frifindende afgørelse – sag (16) – angår overhaling med lastbil i bymæssig bebyggelse af en langsomt kørende traktor, der påkøres. Tiltalte påbegyndte overhaling og overskred herunder spærrelinier over en kort strækning, da traktorføreren påbegyndte svingning til venstre mod en indkørsel til en ejendom. Landsretten frifandt for frakendelse (med to dissenser for frakendelse), da det efter bevisførelsen »må henstå som uvist om har aktiveret afviserblinklyset, inden han påbegyndte svingningen«.

c. overskridelse af spærrelinier til fare eller gene for medtrafikanter

I 10 sager har tiltalte overskredet spærrelinier under en overhaling, der har medført fare for andre trafikanter. I 4 sager – (29), (45), (56) og (62) – har det været modkørende, i 4 andre – (5), (6), (38) og (61) – har det været medkørende og i de 2 sidste – (9) og (42) – både med- og modkørende. I alle sagerne er sket frakendelse. Kun kørslen i sag (29) er henført under § 126, stk. 2, nr. 1, de øvrige under § 126, stk. 1, nr. 1. Dette kan imidlertid have sammenhæng med anklagemyndighedens påstande. Således kan nævnes, at der i sag (45), jfr. nedenfor, alene var påstået betinget frakendelse.

I sag (29) førte tiltalte personbil med stor hastighed og foretog herunder 2 overhalinger med overskridelse af spærrelinier over længere strækninger, hvilket medførte, at én bilist måtte trække ind på rabatten og andre 2 bilister ind i højre vejside for at undgå påkørsel. I sag (45) overhalede tiltalte med en forvogn med hele dennes bredde over spærrelinierne en traktor lige før et højresving. En modkørende personbil kørte ud i rabatten og bremsede. Tiltaltes

Overhalinger

bil og den modkørende holdt herefter lige ud for hinanden. Tiltalte undskyldte sig med, at han troede, at den forankørende var en lastbil og derfor fejlvurderede dens hastighed, således at han var nødt til at overhale. Byretten forkastede denne forklaring, som landsretten accepterede men karakteriserede som en betydelig uagtsom fejlbedømmelse. Også sag (56) angår overhaling med lastbil af traktortog i bymæssig bebyggelse trods begrænset udsyn p.g.a. skarp vejkurve. En modkørende bil måtte bremse for at undgå påkørsel. I sag (62) vedrørende to tiltalte overhalede tiltalte 1 tæt forfulgt af tiltalte 2 med hastighed 65-80 km/t en langsomt kørende bil foran uoverskuelig bakketop og således, at kun venstre halvdel af bilerne overskred spærrelinierne. Modkommende motorcyklist, som de tiltalte ikke havde set, inden overhalingerne påbegyndtes, måtte foretage en undvigemanøvre for at undgå påkørsel. I landsrettens præmisser hedder det, at frakendelse sker, uanset at overhalingerne kun kan antages at have foregået over en kortere strækning, da de tiltalte ikke har set motorcyklisten, inden overhalingerne påbegyndtes. (En af 3 dommere voterede for frifindelse).

I sagerne (61), (6) og (38) foretog de tiltalte flere overhalinger med brat indsvingning foran de overhalede, der måtte bremse for at undgå påkørsel. I sag (61) foretog tiltalte, der kørte med en gennemsnitshastighed af 135-140 km/t, 2 overhalinger, efter at han havde forsøgt at presse hastigheden op ved at holde en afstand af kun 15-20 m bag forankørende over strækninger på henholdsvis ca. 200 m og ca. 150 m, hvorunder han i sidste overhaling overskred spærrelinier over en strækning på ca. 150 m, alt medens han talte i biltelefon. Byretten frakendte førerretten ubetinget, hvilket landsretten ændrede til betinget frakendelse, da det ikke fandtes forsætligt, at han forvoldte nærliggende fare, eller i øvrigt at han kørte på særlig hensynsløs måde.

2 sager – (9) og (42) – angår overhalinger til gene såvel for modkommende, der måtte bremse op, som for de overhalede p.g.a. brat indsvingning efter fuldført overhaling.

d. sammenstød med eller gene for modkommende færdsel ved overhaling uden spærrelinier

Herom foreligger 12 afgørelser, 11 med og 1 uden frakendelse. I 8 af afgørelserne forekommer direkte sammenstød med modkommende færdsel med skade til følge. I de resterende sager foreligger alene gene for modkørende, således at disse eller tiltalte har måttet undvige for at undgå påkørsel.

Frifindelsen i sag (28) er uden præcedensværdi, da det i mangel af oplysninger fra føreren af den modkørende vogn – der var kørt videre uden at standse op – om hans opfattelse af overhalingssituationen og om hans hastighed fandtes betænkeligt at frakende førerretten.

e. sammenstød med gene for den overhalede færdsel ...

I 4 sager har overhalingen resulteret i frontalt sammenstød med død og/eller betydelig legemsskade, der har medført tiltale og domfældelse tillige for overtrædelse af straffelovens § 241 og/eller § 249. Sag (12, U 86.719) angår overhaling med stor hastighed og i glat føre med turistbus af 2 varevogne, hvoraf den forreste var standset for at afvente mulighed for venstresving. Tiltalte kolliderede med 2 modkommende personbiler. 4 personer blev dræbt og 1 person kom til skade. Tiltalte idømtes fængsel i 3 mdr. og frakendtes førerretten i 5 år i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1.

I de 3 øvrige sager har anklagemyndigheden alene påstået betinget frakendelse og idømmelse af bøde. Påstanden blev fulgt i alle 3 sager. Sag (13) angår overhaling i mørke med 50-60 km/t i meget skarp vejkurve, hvorunder en modkørende cyklist blev påkørt og pådrog sig alvorlig hjerneskade; sag (20) overhaling i mørke med 80-90 km/t, hvorunder såvel tiltalte som føreren af den overhalede bil kørte med nærlys, og hvorved 2 modkommende cykelryttere blev påkørt med død og alvorlig skade til følge. Sag (54) overhaling af 2 biler med 80 km/t, uagtet udsynet var dårligt p.g.a. en ca. 100 m lang bakkedal. Føreren af den modkommende bil pådrog sig skader omfattet af straffelovens § 249.

I 4 andre sager – (15, KD 83.287), (31), (36) og (53) – er der sket sammenstød, uden at dette har haft følger som omtalt i § 241 eller § 249. I alle 4 tilfælde er overhalingen efter påstand henført under § 126, stk. 1, nr. 1.

De sidste 3 sager vedrører overhalinger til gene for modkørende. I sag (25) foretog tiltalte med 110 km/t overhaling af 2 personbiler og en lastbil med påhængsvogn, hvorved en modkørende måtte trække ud i rabatten, ligesom tiltalte strejfede påhængsvognen, da han trak ind mod højre side. Forholdet henførtes under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. Også i de 2 øvrige sager blev kørslen påstået henført under denne bestemmelse, og påstanden blev fulgt. I sag (35) foretog tiltalte som fører af lastvogn med påhængsvogn på motortrafikvej over en strækning på 2290 m dels overhaling af et lastvognstog, dels lidt senere overhaling af en personbil og en lastbil, hvilket alt medførte, at en personbil og 2 lastvognstog måtte trække ud i nødspor for at undgå sammenstød. Sag (43) angår overhaling af 3 køretøjer foran og i uoverskuelig vejkurve. Tiltalte undgik at påkøre modkommende bil ved at trække til venstre og ind på en cykelsti.

e. sammenstød med eller gene for den overhalede færdsel ved overhaling uden spærrelinier

Fra domslisten er 11 sager omfattet af denne kategori. 2 af sagerne er dog behandlet i anden sammenhæng, hvortil der henvises. Sag (3, U 81.1057) vedrørende påkørsel af militærkolonne er behandlet i afsnittet om påkørsel

Overhalingen

uden for fodgængerfelt og sag (4, U 82.736) om påkørsel af cyklist i afsnittet om påkørsel af trafikant i højre side.

Endvidere er sag (7) uden præcedensværdi, fordi beviset for, at tiltalte havde presset en overhalet bilist ind på en rasteplads, ikke holdt.

Tre sager – (2), (52) og (57) – vedrører påkørsel af venstresvingende.

I sag (2, U 78.418) forårsagede tiltalte 2 ensartede uheld inden for 4 mdr. Han foretog med motorcykel overhaling af biler, der havde påbegyndt svingning til venstre, hvilket han bemærkede for sent. Ved sidste overhaling pådrog den overhalede bilist sig skader, der blev henført under § 249. Tiltalte blev i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2, frakendt førerretten for 6 mdr. I sag (52) overhalede tiltalte en venstresvingende bilist venstre om et helleanlæg med sammenstød til følge. Forholdet blev henført under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. I sag (57) skete frifindelse, fordi der ikke var grundlag for at antage, at en bilist, som tiltalte havde lagt an til at overhale og påkørte, tydeligt havde forberedt venstresving.

Bratte indsvingninger med gene og fare for overhalet trafik foreligger i 2 tilfælde. I sag (24) førte tiltalte på motortrafikvej en forvogn til en sættevogn med 94 km/t mod tilladt 70 km/t og trods snefugning og glat føre. Han foretog herunder flere overhalingen således, at nogle af de overhalede biler måtte bremse. Et anbringende fra tiltalte under domsforhandlingen om, at han siddende på det høje førersæde 2½ m over vejbanen havde god udsynsmulighed, fandtes uden betydning for sagens bedømmelse. Tiltalte blev frakendt førerretten betinget efter påstand.

Sag (26) angår 2 overhalingen med lastvognstog af 2 biler, der på grund af brat indsvingning måtte bremse og trække ud til højre, den sidste ind på græsareal for at undgå påkørsel. Førerretten blev frakendt betinget.

I sag (58) forfulgte tiltalte over en strækning på ca. 19 km/t en ambulance under udrykning med hastigheder fra 100 til 130 km/t og afsluttede med overhaling og tæt indsvingning og kørsel foran ambulancen, der bevirkede, at føreren af denne ikke turde holde maksimal hastighed. Under forfølgelsen overhalede tiltalte anden trafik med overskridelse af spærreflader og i venstresvingbåse samt undlod at holde passende afstand til ambulancen. Forholdet blev henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, og førerretten frakendt for et tidsrum af 6 mdr. Sag (22) vedrører en lignende kørsel, hvor tiltalte holdt sig meget tæt bag ambulance under de ulovlige overhalingen, men ikke overhalede denne. Efter påstand skete betinget frakendelse.

Den sidste sag – (40) – vedrører specielt motorcykler. Tiltalte foretog på motorcykel på motorvej først overhaling mellem 2 biler, hvoraf den ene var i færd med at overhale den anden. Kort efter overhalede han venstre om en bil, der var ved at overhale en anden. Tiltalte kørte på kantafstribningen op mod

f. andre tilfælde af risiko- og chanceprægede overhalinger

midtergræsrabatten så tæt på den overhalende bil, at denne måtte trække mod højre tæt på den overhalede bil. Tiltalte accelererede derefter kraftigt og kørte over knapt 3 km med 200 km/t mod tilladt 100 km/t. Landsretten fandt modsat byretten ikke tiltaltes kørsel særlig hensynsløs og foretog alene betinget frakendelse. Selve hastighedsovertrædelsen skulle efter praksis resultere i betinget frakendelse, og overhalingen havde således ingen betydning for frakendelsesspørgsmålet.

f. andre tilfælde af risiko- og chanceprægede overhalinger

4 afgørelser – 2 med og 2 uden frakendelse – adskiller sig fra de øvrige domme derved, at overhalingerne ikke har været til gene eller medført fare, men i høj grad kan betegnes som risiko- og chanceprægede. 3 af sagerne vedrørte overhalinger i tåget eller diset vejr, 2 tillige i mørke.

Sag (37) angår overhaling i mørke og tåget vejr af 2 personbiler over en højst 150 m lang strækning med 80-100 km/t. Landsretten fastslog, at sigtbarheden p.g.a. tåge var væsentligt nedsat, men undlod frakendelse, da det efter de afgivne – på væsentlige punkter modstridende – forklaringer fandtes betænkeligt at lægge til grund, at sigtbarheden havde været så væsentligt nedsat, at tiltalte ved overhalingen med den pågældende hastighed havde tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden.

Sag (23) angår overhaling med 122 km/t mod tilladt 80 km/t i glat føre og med nedsat sigtbarhed p.g.a. tågedis af 18 m langt lastbiltog foran vejsving og bakke, hvorunder tiltalte på en strækning af 110 m overskred varslingslinier. Landsretten frifandt for ulovlig overhaling »under hensyn til det, der fremgår om vej- og vejrforhold samt om afslutningstidspunkt« (før spærrelinien) og dømte alene for overtrædelse af hastighedsbestemmelserne.

Sag (33) angår overhaling med lastbil med anhænger af 5 personbiler i midterste vognbane af en 3-sporet hovedvej med 75 km/t over en strækning på 800 m i mørke og rimtåge med sigtbarhed varierende mellem 50 og 200 m. Overhalingerne blev på grund af den meget dårlige sigtbarhed karakteriseret som chance- og risikoprægede, og tiltalte blev frakendt førerretten betinget.

Den sidste sag – (10) – angår overhaling med stor hastighed umiddelbart foran skolebus, der med katastrofelys tændt var i færd med at afsætte passagerer. Der var ikke rejst tiltale efter overhalingsbestemmelserne, og tiltalte blev alene frakendt førerretten betinget for overtrædelse af hastighedsbestemmelserne. Sagen er refereret under afsnittet om mindre end dobbelt hastighed.

Overhalinger

g. konklusion

Praksis vedrørende overhalinger kan sammenfattes således, at overhaling med overskridelse af spærrelinier med begge hjulpar over en strækning af mindst 100 m medfører betinget frakendelse, medmindre tiltalte har foretaget overhalingen uden nogen fare, fordi han hele tiden har haft et godt udsyn, og den overhalede har kørt særligt langsomt, spærrelinierne alene er færdselsteknisk begrundede, eller tiltalte har fortsat en overhaling efter med en kvalificeret undskyldning at have opdaget spærrelinierne for sent. Endelig viser domstolene tilbageholdenhed, hvis den overhalede har accelereret. Forårsager tiltalte under overhaling med overskridelse af spærrelinier færdselsuheld, frakendes førerretten ubetinget. Såfremt overhalingen ikke resulterer i færdselsuheld, fordi medtrafikanten foretager undvigemanøvre, sker betinget eller ubetinget frakendelse.

Hvis tiltalte ved andre overhalinger forårsager sammenstød eller tvinger andre trafikanter til afvigemanøvrer, sker frakendelse, der i de groveste tilfælde er ubetinget.

Domme

1. VL 21.12.77, 6. afd., nr. 3452/1977 (KD 73.387).
2. ØL 16.1.78, 3. afd., nr. 209/1977 (U 78.418).
3. VL 16.9.81, 3. afd., nr. 1075/1981 (U 81.1057).
4. ØL 24.2.82, 13. afd., nr. 217/1981 (U 82.736).
5. ØL 26.6.84, 5. afd., nr. 28/1984.
6. VL 23.8.84, 1. afd., nr. 1327/1984.
7. VL 19.10.84, 8. afd., nr. 1570/1984.
8. ØL 20.3.85, 15. afd., nr. 278/1984.
9. VL 10.4.85, 9. afd., nr. 2199/1984.
10. ØL 7.5.85, 10. afd., nr. 415/1984.
11. ØL 21.8.85, 11. afd., nr. 189/1985.
12. ØL 28.4.86, 14. afd., nr. 282/1985 (U 86.719).
13. VL 12.6.86, 5. afd., nr. 764/1986.
14. VL 23.6.86, 6. afd., nr. 533/1986 (KD 83.280).
15. ØL 6.8.86, 12. afd., nr. 143/1986 (KD 83.287).
16. VL 12.9.86, 8. afd., nr. 736/1986.
17. VL 16.9.86, 7. afd., nr. 4/1986.
18. ØL 16.9.86, 7. afd., nr. 352/1985.
19. VL 21.10.86, 3. afd., nr. 1239/1986.
20. VL 15.12.86, 4. afd., nr. 1850/1986.

21. VL 25.3.87, 1. afd., nr. 1812/1986.
22. VL 3.4.87, 8. afd., nr. 339/1987.
23. VL 4.8.87, 7. afd., nr. 935/1987.
24. VL 17.8.87, 2. afd., nr. 1014/1987.
25. VL 9.9.87, 5. afd., nr. 1043/1987.
26. ØL 13.10.87, 14. afd., nr. 330/1987.
27. VL 22.10.87, 5. afd., nr. 1122/1987.
28. VL 5.1.88, 3. afd., nr. 2085/1987.
29. VL 26.1.88, 6. afd., nr. 2168/1987.
30. ØL 12.2.88, 6. afd., nr. 184/1987.
31. VL 24.3.88, 5. afd. nr. 556/1987.
32. VL 21.6.88, 7. afd., nr. 802/1988.
33. VL 21.9.88, 6. afd., nr. 1478/1988.
34. VL 28.9.88, 6. afd., nr. 1653/1988.
35. VL 28.9.88, 6. afd., nr. 1058/1988.
36. VL 20.10.88, 6. afd., nr. 840/1988.
37. VL 25.10.88, 3. afd., nr. 736/1988.
38. VL 14.11.88, 3. afd., nr. 608/1988.
39. HR 2.12.88, I 258/1988 (U 89.116).
40. VL 13.12.88, 5. afd., nr. 952/1988.
41. VL 28.2.89, 7. afd., nr. 2322/1988.
42. VL 13.4.89, 1. afd. nr. 2091/1988.
43. ØL 8.6.89, 17. afd., nr. 181/1989.
44. VL 9.6.89, 7. afd., nr. 704/1989 (KD 87.290).
45. VL 14.6.89, 1. afd., nr. 755/1989.
46. ØL 2.11.89, 17. afd., nr. 463/1988.
47. ØL 29.11.89, 4. afd., nr. 506/1989.
48. VL 22.2.90, 7. afd., nr. 2485/1989.
49. VL 21.3.90, 4. afd., nr. 2050/1989.
50. ØL 2.5.90, 7. afd., nr. 98/1990.
51. VL 3.5.90, 2. afd., nr. 841/1989.
52. VL 9.5.90, 6. afd., nr. 504/1990.
53. ØL 17.5.90, 12. afd., nr. 614/1989.
54. VL 4.10.90, 8. afd., nr. 1605/1990.
55. VL 21.11.90, 4. afd., nr. 1862/1990.
56. VL 21.11.90, 4. afd., nr. 2080/1990.
57. VL 9.1.91, 4. afd., nr. 1447/1990.
58. VL 22.1.91, 3. afd., nr. 1230/1990.
59. VL 9.4.91, 6. afd., nr. 2412/1990.
60. VL 15.4.91, 4. afd., nr. 584/1991.

Hastighed

61. VL 27.6.91, 5. afd., nr. 58/1991.
62. VL 10.9.91, 7. afd., nr. 415/1991.
63. ØL 19.9.91, 17. afd., nr. 45/1991.
64. ØL 8.1.92, 7. afd., nr. 406/1991.
65. VL 29.1.92, 7. afd., nr. 1923/1991.
66. VL 23.3.92, 4. afd., nr. 1578/1991.
67. VL 27.2.92, 7. afd., nr. 1951/1991 (U 92.430).

Hastighed

Materialet omfatter kun sager, hvor hastighedsovertrædelsen har været om ikke den eneste, så dog den væsentligste overtrædelse af færdselsloven. Hastigheds-overtrædelser vil derfor også kunne forekomme i afsnittene om indkørsel for rødt lys, ulovlige overhalinger, vigepligt m.v. Ligeledes bemærkes, at overhalinger behandles i et selvstændigt afsnit.

Der foreligger i alt 182 domme, der vedrører og er fordelt på 4 underafsnit.

1) Kørsel med mindst dobbelt hastighed

I 121 sager er tiltale rejst for kørsel med mindst dobbelt hastighed. Der er sket frakendelse af førerretten i 105 sager og frifindelse i 16. De 11 af frifindingerne er begrundet med, at der ikke var bevis for dobbelt hastighed, jfr. nedenfor i afsnittet om målinger. I én sag – (52) – ansås det ikke for bevist, at det var tiltaltes kørsel, politiet havde kontrolleret.

Af de 4 frifindinger, hvor beviset for dobbelt hastighed holdt, vedrører de 2 – (7) og (98) – tilfælde, hvor den tilladte hastighed efter kørslen, men inden landsretsbehandlingen, var sat op, således at tiltaltes hastighed ikke var dobbelt så høj som tilladt på domstidspunktet. Landsretten har i disse tilfælde ikke fundet kørslen tilstrækkelig farlig til frakendelse.

Frifindelsen i sag (61) vedrører kørsel med 104 km/t mod tilladt 50 km/t i udkanten af bymæssig bebyggelse. Landsretten frifandt med henvisning til »bebyggelsen og vejens karakter«, der dog ikke ses at være afvigende fra adskillige domme med frakendelse. Afgørelsen er næppe forenelig med praksis. Den sidste frifindelse – (29, U 88.209) – vedrører natkørsel, der behandles nedenfor.

Dobbelthastighedsreglen ses anvendt ved alle hastighedsbegrænsninger til og med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. At reglen også anvendes ved hastighedsbegrænsninger under 50 km/t, viser sagerne (63) og (102). Sag (63) vedrørte en kørsel med 89 km/t mod tilladt 40 km/t ad en luftfartsvej. Modsat byretten foretog landsretten betinget frakendelse. I sag (102) førte tiltalte en

1) Kørsel med mindst dobbelt hastighed

lastbil tilkoblet et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab (kartoffeloptager) over en landevejsstrækning på 798 m med en gennemsnitshastighed på ikke under 62 km/t, uagtet hastigheden for vogntoget ikke måtte overstige 30 km/t. Forholdet blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1.

Om der ved hastighedsbegrænsninger på mere end 80 km/t også kun vil ske frakendelse ved dobbelthastighed, belyses ikke af det foreliggende materiale bortset fra den i afsnittet om kørsel med mindre end dobbelt hastighed nævnte sag (13), hvor landsretten frakendte førerretten efter at have statueret, at tiltalte på motorvej havde kørt 190-195 km/t mod tilladt 100 km/t. Dommen indikerer muligvis, at der i disse tilfælde kan ske frakendelse også under dobbelt hastighed. Se iøvrigt Kommenteret Færdselslov, 1992. s. 752.

Blandt de 105 domme med førerretsfrakendelse afviger 4 – sagerne (2), (5), (13, KD 83.281) og (95) – fra de øvrige ved ikke i præmisserne direkte at fastslå, at der er kørt med mindst dobbelt hastighed. I stedet anføres »hastighed, der nærmer sig 120 km/t« mod tilladt 60 km/t, »omkring det dobbelte af det tilladte« mod tilladt 60 km/t (målt 124 km/t), »gennemsnitshastighed på 137 km/t« mod tilladt 70 km/t, og »mindst 95 km/t« mod tilladt 50 km/t. Om landsretterne i disse tilfælde har været overbeviste om, at der er kørt med mindst dobbelt hastighed, har formentlig ikke den store interesse. I de øvrige 101 domme er lagt til grund som afgørende for frakendelse, at der er kørt med mindst dobbelt hastighed. I 67 domme er dette også i præmisserne anført som eneste begrundelse for frakendelse. Det fremgår tillige af adskillige domme i afsnittet om kørsel med mindre end dobbelt hastighed, at reglen skal tages bogstaveligt.

a. vejforholdene generelt

29 domme har ud over konstatering af dobbelt hastighed taget stilling til et eller flere anbringender om beskaffenheden af vejforhold (26 sager), bebyggelse, trafik og udsyn m.v., i de fleste tilfælde ved en henvisning til byrettens præmisser. Kun i 2 tilfælde er der sket frifindelse med sådanne omstændigheder som begrundelse, jfr. ovenfor sagerne (29, U 88.209) og (61). Vurdering af disse forhold, der i adskillige tilfælde har krævet omfattende efterforskning og bevisførelse, må formentlig være overflødig. Såfremt der hverken i beskaffenheden af vejforhold eller i oplysninger om bebyggelse m.v. konstateres forhold, der afviger fra det, der normalt kan forekomme og ikke går ud over det forventelige, når henses til fartbegrænsningens øjemed, må en konstatering af hastighedsovertrædelsen antages at være tilstrækkelig og afgørende.

Præmisserne i flere fældende domme kan tages til indtægt for dette synspunkt. Bl.a. hedder det i præmisserne til dommene i sagerne (70, KD

Hastighed

87.294) kørsel med mindst 100 km/t mod tilladt 50 km/t og (79) kørsel med 164 km/t mod tilladt 80 km/t:

»I domspraksis er det som udgangspunkt for afgørelsen om, hvornår der skal ske frakendelse af førerretten på grund af hastighedsovertrædelse, blevet fastslået, at der sker frakendelse, når der er kørt med en hastighed, der udgør mindst det dobbelte af den tilladte hastighed. Der er herved skabt en klar og forståelig retstilstand, og retstekniske hensyn tilsiger, at der ikke i hvert enkelt tilfælde skal foretages en konkret vurdering af kørselens farlighed i forhold til vejstrækningens beskaffenhed, antallet af sideveje, tidspunktet for kørselens foretagelse m.v. Da der ikke i denne sag er påvist sådanne ekstraordinære omstændigheder, som uanset det anførte kunne begrunde en fravigelse fra udgangspunktet, må det statueres«

b. vejarbejde

I 15 tilfælde er der rejst tiltale og sket frakendelse af førerret ved kørsel med dobbelthastighed på strækninger med hastighedsbegrænsninger p.g.a. vejarbejde.

I sagerne (31, KD 87.293), (68), (103) og (119, FM 92.94) er der af de tiltalte rejst spørgsmål om dobbelthastighedsreglens anvendelse, såfremt det ikke er synligt, at der arbejdes på stedet. I sag (31, KD 87.293) anførte landsretten i præmisserne for domfældelse, »at der blev foretaget arbejde på vejen ved broen«, og at det herefter er »uden betydning, om der færdedes vejarbejdere på vejen, da tiltalte passerer«. Tilsvarende i sag (68) vedrørende »bevægeligt« asfaltarbejde. Landsretten frakender med den begrundelse, »at asfaltarbejdet på og ved vejen ikke var ophørt«. I sag (103) anføres, at der arbejdedes på stedet. I sag (119) hævdede tiltalte, at de normale skilte for 90 km/t og 70 km/t ikke endnu var opsat, da han passerede 50 km/t-begrænsningen, ligesom der endnu ikke var påbegyndt noget arbejde men blot placeret en arbejdsvogn, der kunne passeres både højre og venstre om. Landsretten frakendte med henvisning til, at »vognbanerne på grund af vejarbejde var forlagt og indsnævrede«.

I de øvrige 11 sager, alle med hastighedsbegrænsning på 50 km/t og med kørsel på motorveje, er frakendelserne begrundet med hastighedens størrelse og i enkelte sager yderligere med henvisning til de af vejarbejdet forringede forhold. Det kan tilføjes, at der i intet tilfælde har været tale om konkret fare.

Sag (62) vedrører det specielle forhold, at hastighedsgrænsen af de kompetente myndigheder var sat til 50 km/t, medens vejdirektoratet oprindeligt havde ønsket den sat til 70 km/t. Landsretten statuerede, at grænsen på 50 km/t var lovlig, og frakendte førerretten.

Der må herefter kunne konkluderes, at dobbelthastighedsreglen også anvendes ved vejarbejde, uanset om der arbejdes eller ej.

1) Kørsel med mindst dobbelt hastighed

c. natkørsel

Materialet omfatter 11 sager vedrørende kørsel mellem kl. 00 og kl. 05.

I sag (29, U 88.209) vedrørende kørsel kl. 02.45 anførte landsretten i præmisserne for at undlade frakendelse, at kørslen »har fundet sted om natten uden anden trafik på en lige vejstrækning uden for bymæssig bebyggelse og uden sideveje«. Afgørelsen er den eneste frifindelse i de 11 sager og den eneste offentliggjorte dom.

I sagerne – (46) og (87) – anføres, at frakendelse sker, uanset at der ikke var anden trafik på vejen. I sag (95) anføres, at der sker frakendelse, uanset at der ikke var opstået konkret fare af nogen art, og i sagerne (41) og (46) uagtet kørslen fandt sted om natten. De resterende 5 sager indeholder ikke i præmisserne andet end henvisning til hastigheden.

Frifindelsen i sag (29, U 88.209) må forekomme uforenelig med den ovenfor anførte praksis, specielt med domfældelserne i sagerne (87) og (111), der også vedrørte kørsler udenfor bymæssig bebyggelse.

d. betinget ctr. ubetinget frakendelse

Sag (14), der vedrører kørsel på motorcykel med en hastighed på 120 km/t uagtet nedsat sigtbarhed på grund af regn og hastighedsbegrænsning på 50 km/t ad en 1000 m lang vejstrækning i Rødovre, hvorunder tiltalte gennemkørte et vejkryds trods rødt lys, blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1, jfr. stk. 2, nr. 1, som særlig hensynsløs kørsel. Her er både hastighedskørsel til betinget frakendelse og indkørsel for rødt til betinget frakendelse. Under ét vurderes forholdet til ubetinget frakendelse. Frakendelsestiden fastsattes til 6 mdr. Dommen kunne således også være rubriceret under rødt lys, og resultatet harmonerer med den dér i afsnittet om ubetinget frakendelse nævnte sag (80), hvor der i medfør af § 126, stk. 2, nr. 1, jfr. stk. 3, dog alene skete betinget frakendelse for forsætlig indkørsel for rødt uden uheld. Samtlige andre kørsler er henført under stk. 1, nr. 1, og altså vurderet til betinget frakendelse.

e. målemetoderne

Det er ikke i alle sagerne muligt ud fra dommene at afgøre, hvorledes tiltaltes hastighed er fastlagt. I det følgende er medregnet afgørelserne også fra næste afsnit, idet målemetoderne er de samme.

Radar

I 33 tilfælde er det oplyst, at målingen er sket med radar. Ingen af disse målinger er tilsidesat af domstolene. I en enkelt sag (31) har der været en indgående bevisførelse vedrørende højspændingsledning som mulig fejkilde, ligesom tiltalte i samme sag påberåbte sig fejl forårsaget af en overhalende bil.

Hastighed

Det er langt fra altid oplyst, hvor målingen er foretaget i forhold til hastighedsbegrænsningens begyndelse. Af de oplyste indeholder sag (31) den korteste afstand med 120 m.

Police-pilot

I 66 sager er brugt police-pilot. I 6 sager er måleresultaterne tilsidesat af domstolene. I sag (28) skete frifindelse med den begrundelse, at hastighedsmålingen var påbegyndt 87 m før byzoneskiltet sammenholdt med, at målestrækningen kun var 559 m, og i sag (39), fordi det henstod som usikkert, hvor hastighedskontrollen var påbegyndt. I sag (47) afgav en politiassistent forskellige forklaringer om den nærmere foretagelse af målingen. Under henvisning hertil og til, at rapporten først var skrevet 3 uger efter forholdet, fandt landsretten ikke fornødent grundlag for at lægge den angivne hastighed til grund. Også i sagerne (76) og (120) blev målingen tilsidesat med henvisning til, at en politiassistent i byretten og i landsretten på væsentlige punkter havde afgivet afvigende forklaringer. I sag (96) tilsidesatte landsretten målingen, idet afstanden mellem tiltaltes køretøj og patruljevognen ved målingens afslutning medførte en vis mindre usikkerhed om målingen. I de øvrige 60 sager er målingerne lagt til grund. Oftest er hastigheden målt over mere end 500 m. I flere sager dog på en kortere strækning, kortest i sagerne (63) og (89) med henholdsvis 125 m og 253 m.

Speedometer

I 13 sager er hastigheden målt med en bagved kørende patruljevogns speedometer. 3 frifindelser skyldes landsrettens negative vurdering af hastighedsmålingerne. I sag (8) blev en målt hastighed på 124 km/t reduceret til 100 km/t med følgende begrundelse: »Uanset den forklaring, der er afgivet af politiassistent, som var alene i patruljevognen ved den pågældende lejlighed, findes hastighedskontrollen – der bygger på et skøn over, om afstanden til patruljevognen var konstant – at være behæftet med en sådan usikkerhed, at det ikke kan anses bevist, at tiltalte har kørt så hurtigt som anført«. I præmisserne til sag (50), hvor hastigheden var målt til 100 km/t (mod tilladt 50 km/t), hedder det: »Under hensyn til at hastigheden er målt ved hjælp af speedometer, findes det betænkeligt at lægge til grund, at hastigheden har været omkring 100 km/t«. Begrundelsen for tilsidesættelse af en målt hastighed på 124 km/t (mod tilladt 60 km/t) i sag (85) er, at det »i betragtning af usikkerhed ved den på basis af patruljevognens speedometer foretagne hastighedskontrol på den omhandlede vejstrækning af 650 m ikke findes tilstrækkeligt godtgjort, at tiltaltes hastighed har været så høj«.

1) Kørsel med mindst dobbelt hastighed

I 7 sager er målehastighederne korrigeret med fradrag på indtil 14 km/t, hvilket dog ingen betydning har haft for førerretsfrakendelsen, da også de korrigerede hastigheder er højere end det dobbelte af den tilladte.

Der er kun i 2 af de her omhandlede sager oplysninger om, at patruljevognens speedometer er kontrolleret af et teknologisk institut el. lign. umiddelbart før eller efter hastighedsmålingen.

Triptæller og stopur

I 11 sager er hastighedsmålingen foretaget ved brug af triptæller og stopur. Muligvis er målingerne i enkelte af de nævnte sager sket ved brug af police-pilot, men det ses ikke at have nogen betydning for bedømmelsen. Kun i ét tilfælde – sag (116) – er hastighedsmålingen tilsidesat. Sagen angår en kørsel med beregnet hastighed af 105 km/t mod tilladt 50 km/t. I begrundelsen for frifindelsen hedder det: »Under hensyn til at den usikkerhed, hvormed en hastighedskontrol, der foretages fra efterkørende motorcykel ved hjælp af stopur, er behæftet, og navnlig til den korte strækning på kun 236 m over hvilken hastighedskontrollen blev foretaget, finder landsretten det overvejende betænkeligt at anse det for godtgjort, at tiltaltes hastighed oversteg 100 km/t«.

Fra luften

Hastighedskontrol er foretaget fra luften i sagerne (34, KD 87.293), (74) og sag (13) i næste afsnit. I denne sidstnævnte sag blev kontrollen foretaget fra helikopter og hastigheden målt til mindst 200 km/t mod tilladt 100 km/t. Det blev »i overensstemmelse med tiltaltes erkendelse« – men i øvrigt uden bemærkninger om målingens korrekthed – lagt til grund, at tiltalte havde kørt med en hastighed af 190-195 km/t. I de to andre sager blev målingerne lagt til grund.

Fartskriver

Endelig er kørselshastigheden udregnet for en lastbil ved aflæsning af fartskriver, sag (15) i næste afsnit. I byretten blev tiltalte dømt efter tiltalen for kørsel med 102 km/t mod tilladt 50 km/t. Under ankesagen blev fremlagt en erklæring fra en bilinspektør efter fornyet beregning af hastigheden. Det hedder heri: »Ved anvendelse af almindelige afrundingsregler og under hensyntagen til en måleteknisk nøjagtighed på +/- 6 km/t kan udtales, at hastigheden har været ikke under 88 km/t, og ikke over 100 km/t«. Anklagemyndigheden ændrede herefter tiltalen og påstod frifindelse for påstanden om frakendelse af førerretten, hvilket skete.

Østre Landsret har i to nyere domme statueret, at et måleresultat på grundlag af fartskrivers udvisende kan benyttes i sager om hastighedsovertrædelser, idet

Hastighed

der dog må foretages fradrag for tolerancen på 6 km/t som omhandlet i Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og et yderligere skønsmæssigt fradrag på 2 km/t, hvor der som i omhandlede tilfælde ikke var tilvejebragt oplysninger om trækdækkenes rulleomkreds.

Selv om dommene ikke vedrører spørgsmålet om førerretsfrakendelse, gengives de her kursorisk.

I ØLD af 8. februar 1991, 7. afd., nr. 432/1989 (U 1991.451), der vedrører to kørsler, blev lagt til grund, at fartskriveren efter standsning den 2.7.1988 viste en hastighed på ca. 104 km/t og den 26.7.1988 en hastighed på ca. 102 km/t. Idet det blev lagt til grund, at fartskriveren havde en nulliniefor skydning svarende til, at den viste ca. 2 km for lavt, fandtes det godtgjort, at tiltalte den 2. juli kørte med en hastighed på mindst 98 km/t og den 26. juli med en hastighed på mindst 96 km/t. I ØLD af 8. februar 1991, 7. afd., nr. 70/1989 blev lagt til grund, at fartskriveren viste en hastighed på 102 km/t. Efter fradrag af tolerancen på 6 km/t og skønsmæssigt fradrag på yderligere 2 km/t på grund af den særlige måleusikkerhed fandtes det godtgjort, at tiltalte havde kørt med en hastighed på mindst 94 km/t.

I sag (121) blev tiltalte frifundet med den begrundelse, at der ikke var bevis for, at tiltalte også efter byzoneskiltet havde kørt med 100 km/t eller mere. Politiassistenten, der blev afhørt som vidne, var ikke sikker på, om tiltalte havde begyndt sin nedbremsning før eller efter skiltet, og dette viser fartskriveren intet om.

Der er af rigsadvokaten den 5.7.1991 udsendt et notat om fartskrivere som bevis i sager om hastighedsovertrædelser. Notatet indeholder retningslinier og oplysninger om de forudsætninger, der skal være til stede, når fartskriverne anvendes til brug ved hastighedsmålinger. I Dansk Politi 1991.372 forholder politiassistent Bo Michael Hansen sig kritisk til notatet og er imødegået af politiassistent Arne Woythal i 1991.435.

Da metoden indebærer en arbejdsmæssig forenkling og dermed ressourcibesparelser, må det forventes, at der bliver større mulighed for at afsløre hastighedsovertrædelser ved lastbilkørsel.

Domme

1. ØL 16.5.84, 4. afd., nr. 106/1984.
2. VL 31.7.84, 4. afd., nr. 1331/1984.
3. VL 31.1.85, 4. afd., nr. 2360/1984.
4. ØL 2.4.85, 14. afd., nr. 311/1984.
5. VL 19.8.85, 6. afd., nr. 1048/1985.

6. VL 9.12.85, 8. afd., nr. 1958/1985 (KD 83.281).
7. VL 9.12.85, 6. afd., nr. 1705/1985.
8. VL 17.2.86, 6. afd., nr. 2381/1985.
9. ØL 4.3.86, 15. afd., nr. 378/1985.
10. VL 14.3.86, 8. afd., nr. 354/1986 (KD 83.281).
11. VL 14.3.86, 8. afd., nr. 94/1986 (KD 83.281).
12. VL 21.4.86, 6. afd., nr. 432/1986.
13. ØL 20.8.86, 13. afd., nr. 199/1986 (KD 83.281).
14. ØL 22.8.86, 8. afd., nr. 436/1985.
15. ØL 9.9.86, 13. afd., nr. 166/1986.
16. ØL 26.9.86, 10. afd., nr. 190/1986.
17. VL 17.10.86, 8. afd., nr. 1222/1986.
18. ØL 11.12.86, 8. afd., nr. 243/1986.
19. ØL 5.2.87, 17. afd., nr. 243/1986 (I).
20. ØL 5.2.87, 17. afd., nr. 243/1986 (II).
21. ØL 5.2.87, 17. afd., nr. 243/1986 (III).
22. ØL 5.2.87, 17. afd., nr. 243/1986 (IV).
23. VL 19.6.87, 1. afd., nr. 232/1987 (KD 87.292).
24. ØL 31.7.87, 10. afd., nr. 124/1987.
25. ØL 19.8.87, 12. afd., nr. 517/1986.
26. ØL 31.8.87, 10. afd., nr. 271/1987.
27. ØL 5.10.87, 14. afd., nr. 302/1987.
28. VL 27.10.87, 3. afd., nr. 1507/1987.
29. VL 17.11.87, 7. afd., nr. 1745/1987 (U 88.209).
30. VL 20.11.87, 1. afd., nr. 808/1987.
31. VL 7.12.87, 2. afd., nr. 1191/1987 (KD 87.293).
32. ØL 7.12.87, 4. afd., nr. 323/1987.
33. VL 17.12.87, 8. afd., nr. 2011/1987 (KD 87.293).
34. VL 15.1.88, 8. afd., nr. 1633/1987 (KD 87.293).
35. ØL 28.3.88, 14. afd., nr. 137/1988.
36. ØL 18.4.88, 4. afd., nr. 20/1988.
37. VL 22.4.88, 1. afd., nr. 2580/1987.
38. ØL 26.4.88, 5. afd., nr. 31/1988.
39. VL 27.4.88, 3. afd., nr. 105/1988.
40. ØL 28.4.88, 17. afd., nr. 492/1987.
41. VL 18.5.88, 8. afd., nr. 41/1988.
42. VL 20.6.88, 4. afd., nr. 51/1988.
43. VL 21.6.88, 7. afd., nr. 925/1988.
44. ØL 11.8.88, 17. afd., nr. 44/1988.
45. VL 19.8.88, 1. afd., nr. 79/1988.

Hastighed

46. ØL 29.8.88, 4. afd., nr. 265/1988.
47. VL 5.9.88, 3. afd., nr. 1159/1988.
48. VL 16.9.88, 5. afd., nr. 287/1988.
49. ØL 22.9.88, 16. afd., nr. 81/1988 (KD 87.294).
50. VL 26.9.88, 3. afd., nr. 158/1988.
51. VL 4.10.88, 5. afd., nr. 1180/1988.
52. VL 5.10.88, 7. afd., nr. 1768/1988.
53. ØL 11.11.88, 10. afd., nr. 302/1988 (U 89.287).
54. VL 15.11.88, 3. afd., nr. 1315/1988.
55. VL 9.12.88, 4. afd., nr. 953/1988.
56. VL 9.12.88, 8. afd., nr. 2253/1988.
57. ØL 12.12.88, 2. afd., nr. 491/1988.
58. VL 17.1.89, 7. afd., nr. 2660/1988.
59. VL 10.2.89, 5. afd., nr. 2179/1988.
60. VL 23.2.89, 1. afd., nr. 1196/1988.
61. VL 24.2.89, 1. afd., nr. 2525/1988.
62. ØL 1.3.89, 8. afd., nr. 17/1989.
63. ØL 8.3.89, 10. afd., nr. 297/1988.
64. ØL 13.3.89, 4. afd., nr. 431/1988 (U 89.649).
65. VL 13.3.89, 2. afd., nr. 44/1989.
66. VL 20.3.89, 1. afd., nr. 2805/1989.
67. VL 20.4.89, 8. afd., nr. 341/1989.
68. VL 12.5.89, 8. afd., nr. 474/1989.
69. ØL 25.5.89, 17. afd., nr. 576/1988.
70. VL 26.5.89, 5. afd., nr. 236/1989 (KD 87.294).
71. VL 1.6.89, 8. afd., nr. 514/1989.
72. ØL 9.6.89, 7. afd., nr. 74/1989.
73. VL 13.6.89, 6. afd., nr. 343/1989.
74. VL 24.7.89, 1. afd., nr. 564/1989.
75. VL 31.7.89, 4. afd., nr. 2450/1988.
76. VL 1.8.89, 5. afd., nr. 1449/1989.
77. ØL 21.8.89, 17. afd., nr. 240/1989.
78. VL 23.8.89, 8. afd., nr. 937/1989.
79. VL 25.8.89, 5. afd., nr. 997/1989.
80. ØL 30.8.89, 13. afd., nr. 198/1989.
81. ØL 31.8.89, 16. afd., nr. 23/1989.
82. VL 5.9.89, 7. afd., nr. 1377/1989.
83. VL 19.9.89, 8. afd., nr. 785/1989.
84. VL 6.10.89, 5. afd., nr. 936/1989.
85. ØL 25.10.89, 4. afd., nr. 251/1989.

86. ØL 25.10.89, 4. afd., nr. 386/1989.
87. VL 18.12.89, 4. afd., nr. 703/1989.
88. VL 18.12.89, 4. afd., nr. 1158/1989.
89. ØL 23.1.90, 10. afd., nr. 317/1989.
90. VL 23.1.90, 8. afd., nr. 2459/1989.
91. VL 1.2.90, 1. afd., nr. 656/1989.
92. ØL 3.5.90, 17. afd., nr. 431/1989.
93. ØL 5.3.90, 4. afd., nr. 525/1989.
94. VL 15.3.90, 5. afd., nr. 2778/1989.
95. ØL 15.3.90, 17. afd., nr. 487/1989.
96. VL 3.4.90, 2. afd., nr. 2481/1989.
97. ØL 20.4.90, 10. afd., nr. 418/1989.
98. ØL 2.5.90, 6. afd., nr. 8/1989.
99. VL 23.5.90, 6. afd., nr. 544/1990.
100. VL 26.6.90, 7. afd., nr. 441/1990.
101. VL 26.6.90, 1. afd., nr. 283/1990.
102. VL 16.8.90, 8. afd., nr. 636/1990.
103. ØL 10.9.90, 4. afd., nr. 153/1990.
104. VL 9.10.90, 7. afd., nr. 1840/1990.
105. VL 30.10.90, 8. afd., nr. 1480/1990.
106. ØL 18.2.91, 10. afd., nr. 497/1990.
107. VL 4.3.91, 6. afd., nr. 2237/1990.
108. VL 6.3.91, 8. afd., nr. 2649/1990.
109. ØL 14.3.91, 6. afd., nr. 374/1990.
110. ØL 19.3.91, 12. afd., nr. 69/1991.
111. VL 26.3.91, 7. afd., nr. 2113/1990.
112. ØL 11.6.91, 13. afd., nr. 12/1991.
113. ØL 11.6.91, 6. afd., nr. 71/1991.
114. ØL 9.7.91, 12. afd., nr. 552/1990.
115. VL 5.8.91, 3. afd., nr. 2681-2682/1990.
116. ØL 8.10.91, 15. afd., nr. 307/1990.
117. VL 14.11.91, 1. afd., nr. 1876/1991.
118. VL 20.11.91, 7. afd., nr. 2126/1991.
119. ØL 8.1.92, 16. afd., nr. 275/1991 (FM 92.94).
120. ØL 26.3.92, 4. afd., nr. 23/1992.
121. ØL 26.3.92, 4. afd., nr. 54/1992.

2) Kørsel med mindre end dobbelt hastighed

Tiltale med påstand om frakendelse af førerretten er i 29 sager rejst for kørsel med mindre hastighed end det dobbelte af den tilladte. Der er sket frakendelse i 16 sager og undladt frakendelse i 13.

Det har tilsyneladende været nærliggende for anklagemyndigheden at påstå betinget frakendelse i sager, hvor hastighedsovertrædelsen består i kørsel med næsten dobbelt hastighed. Mest rent foreligger disse tilfælde, hvor hastigheden ikke er målt over en strækning men i et bestemt punkt. Dette er prøvet i sagerne (10) med 106 km/t mod tilladt 60 km/t, (11) med 99 km/t mod tilladt 50 km/t, (17) med 98 km/t mod tilladt 50 km/t, (21) 111 km/t mod tilladt 60 km/t og (26) med 99 km/t mod tilladt 50 km/t. Der er alene sket frakendelse i sag (11), hvis faktum synes identisk med (26). Det må således antages, at der i tilfælde, hvor hastighedsovertrædelsen vedrører et punkt, ikke sker frakendelse, alene fordi hastighedsovertrædelsen er næsten lig med dobbelt hastighed.

I adskillige sager er overtrædelsen målt over en vis strækning. Det er nærliggende at vurdere, at det er lige så groft at køre en lang strækning med en hastighed, der næsten er dobbelt, som at køre en kort strækning med dobbelt hastighed. Problemet er imidlertid, at de fleste bilister, der med radar tages for at køre med næsten dobbelt hastighed, også må antages at have kørt over en længere strækning med samme eller momentant højere fart. Reglen er imidlertid absolut her.

I en række tilfælde har anklagemyndigheden tilsyneladende påstået frakendelse med den begrundelse, at tiltalte bevisligt over en længere strækning har kørt med en noget høj gennemsnitshastighed. I følgende sager skete frifindelse: (2, U 78.859), 1,2 km med 136 km/t mod tilladt 70 km/t, (8) 2,3 km med 148 km/t mod tilladt 80 km/t, (15) 0,8 km med 88 km/t mod tilladt 50 km/t, (16) 1,5 km med 92 km/t mod tilladt 50 km/t, (18) 1 km med 97 km/t mod tilladt 50 km/t, (22) 0,8 km med 96 km/t mod tilladt 50 km/t, (23) 1,5 km med 153 km/t mod tilladt 80 km/t og (28) 5,3 km med 154 km/t mod tilladt 80 km/t.

I 2 sager skete frakendelse. Sag (3, U 78.867) 2,3 km med 103 km/t mod tilladt 60 km/t, (7, KD 83.280) 4,1 og 0,7 km med henholdsvis 125 km/t mod tilladt 80 km/t og 109 km/t mod tilladt 60 km/t.

Det er vanskeligt at finde et afgørende mønster i denne praksis. Specielt bemærkes, at anklagemyndigheden i sagerne (15), (23) og (28) påstod frifindelse. I sag (23) var forholdet i byretten også påstået henført under § 126, stk. 1, nr. 3, da det var 7. gang, tiltalte meget væsentligt overtrådte hastighedsreglerne inden for 5½ år. Efter praksis kunne dette meget vel have resulteret i betinget frakendelse, men anklagemyndigheden påstod som nævnt frifindelse.

2) Kørsel med mindre end dobbelt hastighed

Tilsvarende synes overtrædelsen i sag (28) fuldt så frakendelsesværdig som i de 2 sager, der resulterede i frakendelse. Omvendt er det nærliggende at anse frakendelserne i sag (3, U 78.867) og (7, KD 83.280) for forældede som stridende mod senere praksis.

Der er derfor næppe grund til at antage, at kørsel med næsten dobbelt hastighed selv over en længere strækning isoleret set kan begrunde frakendelse. Det bemærkes, at tiltalte i disse tilfælde naturligvis ofte vil have foretaget overhalinger, der ikke har været farlige.

I flere sager med frakendelse foreligger mere eller mindre farlige overhalinger og/eller kørsel med dårlige oversigtsforhold i forbindelse med hastighedsovertrædelserne. Sag (1, U 77.1015) 13 km med 145 km/t mod tilladt 80 km/t og flere overhalinger med overskridelse af fuldt optrukne spærrelinier, (12) 4 km med 150 km/t mod tilladt 80 km/t med overhalinger og 2 uoverskuelige kurver, (14) 8 km med 155 km/t mod tilladt 80 km/t og 8 uoverskuelige kurver, (6, KD 83.280) 0,4 km med 135 km/t mod tilladt 80 km/t og bl.a. overhaling af bus, der holdt for at sætte skolebørn af og (20) 7,2 km på motorcykel med 159 km/t mod tilladt 80-90 km/t og overhaling af 8-10 biler under følgeskab af en anden motorcyklist. I sag (29) kørte tiltalte – uden at vide det – 2 km på motorcykel efterfulgt af politibil med udrykning. Tiltalte overskred spærrelinier og kørte i bymæssig bebyggelse med tilladt 50 km/t op mod 100 km/t. Forholdet henført under § 126, stk. 1, nr. 1, og ikke under stk. 2, nr. 1. Tilsvarende kørte tiltalte i sag (19) over adskillige kilometer efterfulgt af en politibil uden at være klar over, at det var politiet. Han kørte bl.a. frem over hjånder uden at nedsætte farten og foretog engangsoverhaling af 4 biler. I byretten skete ubetinget frakendelse, medens landsretten fandt, at da kørslen ikke var forbundet med konkrete faresituationer, kunne det ikke antages, at tiltalte forsætligt havde fremkaldt nærliggende fare for person- eller tingsskade. Frakendelsen ændredes til betinget frakendelse. Frakendelsen i sag (25) synes at vedrøre en tilsvarende situation. I sag (9) skete derimod frifindelse. Tiltalte havde kørt ca. 6 km med 90 km/t mod tilladt 60 km/t og herunder kørt ud i 2. vognbane, så en bilist dér måtte bremse op, ligesom tiltalte kørte ind over en tankstation for at undgå rødt lys.

I 4 sager er der sket frakendelse p.g.a. andre skærpende omstændigheder. I sag (4, U 79.544) mistede tiltalte i et vejsving herredømmet over bilen under kørsel med 90 km/t (egen forklaring) mod tilladt 50 km/t.

Sag (5) vedrører en tiltalt, der angiveligt kørte ca. 60 km/t i en kurve i by, og overså en advarselstrekant, således at han måtte blokadebremse for ikke at påkøre en delvis tværstillet falckvogn. Tiltaltes bil skred, men det lykkedes ham at passere falckvognen uden at ramme denne eller personer på vejbanen og fortovet. Kørslen blev henført under § 126, stk. 1, nr. 1.

Hastighed

I sag (27) kørte tiltalte 2,5 km med 155 km/t mod tilladt 80 km/t på en konstruktivt ændret motorcykel i en tilstand, hvor den ikke ville kunne indregistreres. I sag (24) blev tiltalte standset efter at have kørt 137 km/t mod tilladt 80 km/t, men fortsatte og blev 13 minutter senere taget for at køre 151 km/t mod tilladt 80 km/t. Landsretten foretog betinget frakendelse under henvisning til § 126, stk. 1, nr. 1 og 3.

Denne specielle kumulation er også anvendt i sag (13) med betinget frakendelse for kørsel med 190-195 km/t mod tilladt 100 km/t, idet tiltalte havde 4 tidligere sager for overtrædelse af hastighedsreglerne. Som nævnt ovenfor kan dommen måske tydes som en lempelse af dobbelthastighedskravet ved motorvejskørsel. Den specielle kumulation er nævnt i kapitlet om recidiv eller flere forhold, afsnit c.

Domme

1. VL 30.8.77, 6. afd., nr. 1396/1977 (U 77.1015).
2. ØL 13.6.78, 12. afd., nr. 124/1978 (U 78.859).
3. ØL 26.6.78, 12. afd., nr. 94/1978 (U 78.867).
4. HR 21.5.79, nr. I 49/79 (U 79.544).
5. ØL 4.12.84, 4. afd., nr. 317/1984.
6. ØL 7.5.85, 10. afd., nr. 415/1984 (KD 83.280).
7. ØL 8.5.85, 10. afd., nr. 20/1985 (KD 83.280).
8. VL 9.5.85, 7. afd., nr. 283/1985.
9. VL 12.11.85, 9. afd., nr. 1317/1985.
10. VL 3.12.85, 2. afd., nr. 1049/1985.
11. VL 19.8.86, 3. afd., nr. 1376/1986.
12. ØL 28.10.86, 8. afd., nr. 219/1986.
13. VL 10.3.87, 3. afd., nr. 2565/1986.
14. VL 3.4.87, 3. afd., nr. 2382/1986.
15. VL 16.9.87, 3. afd., nr. 334/1987.
16. VL 12.10.87, 6. afd., nr. 1236/1987.
17. VL 9.2.88, 4. afd., nr. 2519/1987.
18. VL 10.2.88, 4. afd., nr. 2600/1987.
19. VL 8.3.88, 6. afd., nr. 57/1988.
20. ØL 24.5.88, 13. afd., nr. 135/1988.
21. VL 14.6.88, 1. afd., nr. 1385/1987.
22. VL 25.10.88, 5. afd., nr. 1595/1988.
23. VL 24.5.89, 7. afd., nr. 620/1989.
24. VL 18.9.89, 3. afd., nr. 137/1989.

3) Kørsel med tiltale efter straffelovens § 241 eller § 249

- 25. VL 22.2.90, 2. afd., nr. 791/1989.
- 26. VL 16.8.90, 4. afd., nr. 1059/1990.
- 27. VL 21.11.90, 2. afd., nr. 1268/1990.
- 28. VL 16.4.91, 7. afd., nr. 2181/1990.
- 29. ØL 23.1.92, 17. afd., nr. 340/1991.

3) Kørsel med tiltale efter straffelovens § 241 eller § 249

I flere afsnit er gjort særskilte bemærkninger om kørselsuheld, som har resulteret i tiltale for uagtsomt manddrab eller uagtsom legemsbeskadigelse. At et uheld har haft så alvorlige følger, har ofte en synlig indflydelse på frakendelsesspørgsmålet. Om dette er i overensstemmelse med forarbejderne til færdselslovens § 126, er behandlet i det indledende kapitel.

Meget ofte optræder kørsel med for høj hastighed sammen med overtrædelser af andre af færdselslovens bestemmelser, f.eks. i tilfælde, hvor tiltalte har kørt så hurtigt, at han ikke har været i stand til at holde tilbage for rødt lys eller ikke har kunnet nå at bremse før påkørsel af fodgængere. Disse tilfælde, hvor hastighedsovertrædelser kombineret med et typetilfælde af frakendelseskørsel har resulteret i uagtsom alvorlig personskade, behandles under de pågældende typetilfælde. I det følgende behandles således kun 11 sager, hvor hastighedsovertrædelser synes at være om ikke den eneste overtrædelse, så dog den helt centrale.

Sagerne vedrører ikke – eller ikke primært – overskridelse af eksakte fartgrænser, men kørsel med en højere hastighed end forholdene tillader. Undertiden er der ikke nogen angivelse af hastigheden – (7) og (9, FM 91.46) – undertiden er den anslåede hastighed ikke højere end den på stedet normalt tilladte – (1), (4) og (5). Hastigheden er ifølge sagens natur ikke målt med radar eller ved andre af de ovenfor i afsnittet om målemetoder nævnte fremgangsmåder, bortset fra sag (6), hvor hastigheden er fastslået ud fra fartskriveren. I øvrigt er hastigheden anslået ud fra de afgivne forklaringer – primært de tiltaltes egne – eller ved hjælp af beregninger foretaget af bilinspektører.

I 4 sager er sket frifindelse. I sag (1) kørte en politiassistent efter anmeldelse om løsslupne heste i en tågebanke med ca. 60 km/t i et vejsving i grøften og ramte en el-mast og en stenkiste. Kollegaen fik brud på begge fodled. I sag (4) rutschede tiltaltes motorcykel i et vejsving ind i autoværnet. Der skete total frifindelse, idet det ikke ansås for bevist, at hastigheden var årsag til uheldet.

I sag (7) kørte en bybus frem i en speciel busgade. Chaufføren var advaret om, at der var vejarbejde i den ene side, og passerede en lastbil venstre om, men påkørte en hydraulisk kurv, der var svinget fra lastbilen ind over modsat vejbane. Kurvens underkant var 2,8 m over vejen. Buschaufføren overså

Hastighed

kurven. Begge arbejdere i kurven fik § 249-skader. Landsretten fandt, at arbejdet kunne være udført mere sikkert, og frikendte tiltalte. I de øvrige sager er sket domfældelse efter straffeloven og betinget eller ubetinget frakendelse, bortset fra sag (2), jfr. nedenfor.

6 sager vedrører tilfælde, hvor tiltalte mister herredømmet over bilen, der dernæst bliver påkørt af en modkørende bil. I 2 af disse – (3) og (6) – har anklagemyndigheden påstået ubetinget frakendelse. Påstanden er fulgt i sag (3), hvor tiltalte i glat føre kørte 100 km/t mod tilladt 60 km/t. Efter overhaling af en knallert mistede han herredømmet over bilen. Føreren af den modkørende bil blev dræbt, og 2 af tiltaltes passagerer pådrog sig § 249-skader. Førerretten blev i medfør af § 126, stk. 2, nr. 1, frakendt i 1 år. Efter anklagemyndighedens påstand blev straffen på 10 dagbøder stadfæstet.

I sag (6) kørte tiltalte i vådt føre en lastbil med anhænger med 103 km/t mod tilladt 70 km/t, da en personbil måske lidt brat bremsede ned for at dreje til højre. Bilen bagved denne og foran tiltalte undveg, medens tiltaltes bil væltede i modsat kørebane ned over en personbil. En blev dræbt, og 3 personer fik § 249-skader. I byretten skete frakendelse for 5 år, i landsretten omend med dissens alene betinget frakendelse. Tiltalte idømtes 40 dages fængsel.

Også i sag (2) er det lagt til grund, at tiltalte har kørt med betydelig højere hastighed end den generelt tilladte: 110 km/t mod tilladt 70 km/t. Kort før tiltalte i en kurve mistede herredømmet over bilen, havde han lige passeret en jernbaneoverskæring og ifølge et vidne herunder kørt med en hastighed, så alle 4 hjul lettede fra asfalten. Muligheden heraf blev bekræftet af bilinspektøren. En af tiltaltes passagerer blev dræbt, og en fik § 249-skader. I byretten blev førerretten frakendt ubetinget i 6 mdr. og tiltalte idømt 10 dages hæfte. I landsretten påstod anklagemyndigheden den ubetingede frakendelse ophævet og den idømte frihedsstraf ændret til bøde. Den ubetingede frakendelse blev ophævet og bøden fastsat til 20 dagbøder à 50 kr. P.g.a. en mellemliggende frakendelse for spirituskørsel påstod anklagemyndigheden heller ikke betinget frakendelse.

I sag (5) kørte tiltalte i bymæssig bebyggelse trods vådt føre bil med nedslidte forhjulsdæk. Da bilen foran ville bremse, var tiltalte for tæt på og mistede herredømmet, og bilen kørte over i modsat vejbane. En passager hos tiltalte blev dræbt. Førerretten blev frakendt betinget.

I 2 sager har anklagemyndigheden påstået frihedsstraf og betinget frakendelse. I sag (9, FM 91.46) fortsatte tiltalte efter en overhaling i overhalingsbanen og foretog senere så brat indkørsel, så vognen kom i slinger og skred ind foran en modkørende bil, væltede og rullede ud på en mark. En af tiltaltes passagerer pådrog sig halshvirvelbrud med lammelse til følge. Førerretten blev frakendt betinget og tiltalte idømt 7 dages hæfte. I sag (10) kørte tiltalte med

3) Kørsel med tiltale efter straffelovens § 241 eller § 249

højre hjul i rabatten og forsøgte uden at nedsætte farten at få bilen op på vejen. 3 personer blev dræbt. Landsretten stadfæstede den betingede frakendelse og bødestraffen med bemærkning, at der ikke var påvist særligt skærpende omstændigheder ved kørslen.

Også i sagerne (8) og (11, U 91.741) mistede tiltalte herredømmet over bilen. I sag (8) kørte tiltalte med ikke under 90 km/t mod tilladt 50 km/t ind i en vejkurve og mistede herredømmet, så bilen på højre fortov kørte ind i en lygtepæl og et stendige. En passager fik § 249-skade. Anklagemyndigheden påstod ubetinget frakendelse, men førerretten blev alene frakendt betinget. I sag (11, U 91.741) mistede tiltalte, der erkendte at have kørt ca. 90 km/t mod generelt tilladt 80 km/t, herredømmet p.g.a. glat føre. Tiltalte påkørte en varevogn, der var standset op p.g.a. et færdselsuheld. En blev dræbt, og en fik § 249-skade. Efter påstand skete betinget frakendelse.

Ifølge sagens natur er disse sager meget konkrete og derfor lidet egnet til en skematisk behandling som denne. Imidlertid forekommer Østre Landsrets bemærkninger i sag (10) om, at der kun idømmes frihedsstraf, hvis der er særligt skærpende omstændigheder ved kørslen overbevisende. Dette kunne meget let lede til en sammenhæng mellem frihedsstraf og ubetinget frakendelse. Det må erkendes, at retspraksis ikke tegner et sådant mønster. Det synes imidlertid i høj grad at kunne tilskrives anklagemyndighedens tiltalepraksis, i hvilken forbindelse bemærkes, at specielt sag (2) er vanskelig forståelig.

Domme

1. ØL 17.12.87, 10. afd., nr. 410/1987.
2. VL 27.1.88, 3. afd., nr. 2074/1987.
3. VL 27.9.88, 1. afd., nr. 842/1988.
4. VL 28.10.88, 3. afd., nr. 1490/1988.
5. ØL 4.7.89, 13. afd., nr. 193/1989.
6. VL 24.1.90, 3. afd., nr. 1969/1989.
7. VL 14.3.90, 1. afd., nr. 2106/1989.
8. ØL 15.6.90, 5. afd., nr. 142/1989.
9. ØL 27.11.90, 4. afd., nr. 387/1990 (FM 91.46).
10. ØL 8.1.91, 4. afd., nr. 367/1990.
11. ØL 1.5.91, 7. afd., nr. 416/1990 (U 91.741).

4) Flugt- og kapkørsel

Materialet omfatter 23 sager, hvoraf alene (3), (13) og (19) vedrører kapkørsel, medens de 20 øvrige vedrører flugtkørsel.

a. flugtkørsel

Det karakteristiske for sagerne om flugtkørsel er dels tiltaltes intentioner og dels selve kørslen, der foregår over en længere strækning, hvor tiltalte er fulgt af politiet, således at der ligger en ret præcis beskrivelse af kørslen, der typisk har bestået af en kraftig hastighedsovertrædelse kombineret med en række andre overtrædelser, først og fremmest med ulovlig fremkørsel trods rødt lys eller hajtænder, hasarderede overhalinger undertiden venstre om helleanlæg.

Det kan i sagens natur være vanskeligt at bevise, at tiltalte vidste, at politiet jagtede ham. I flere sager har tiltalte bestridt, at han var klar over, at det var politiet, der var bag ham. I sagerne (12), (16) og (22) forkastes tiltaltes forklaring. I sag (23) hævdede tiltalte, at han troede, at det var en bil fra et privat vagtværn, der forfulgte ham. Byretten konstaterede, at tiltalte, der forfulgtes i forbindelse med et tyveri, søgte at unddrage sig en lovlig anholdelse, og frakendte førerretten for 6 mdr. Landsretten frakender alene førerretten betinget, idet det findes »overvejende betænkeligt at karakterisere kørslen som sket på særlig hensynsløs måde«. Det er ikke muligt at se, om landsretten har tillagt den nævnte tvivl om tiltaltes forklaring om forfølgerens identitet betydning. Sagen adskiller sig fra de fleste øvrige sager ved, at tiltaltes hastighed ikke er oplyst. Det samme er tilfældet i sag (6), der er den eneste anden sag med betinget frakendelse.

Sag (18) afvises p.g.a. tiltaltes udeblivelse, og sag (7) vedrører 7 flugtkørsler. I de resterende 16 sager er det i de 13 lagt til grund, at tiltalte har kørt med ca. dobbelt hastighed eller mere.

I sag (1), der er fremmet efter § 925, er hastigheden ikke præciseret, men tiltalte kørte frem for rødt lys, påkørte en politibil, fortsatte og påkørte endnu en politibil. Førerretten blev frakendt for 1 år. I sag (22) er tiltaltes hastighed heller ikke oplyst, men tiltalte kørte frem for rødt lys og overhalede med begge hjulpar på venstre side af dobbelte spærrelinier. Om hastigheden siges alene, at tiltalte kørte »væsentlig hurtigere end den tilladte hastighed«. Førerretten blev frakendt for 1 år. I sag (12) kørte tiltalte i lastbil ca. 110 km/t og kørte flere gange ind i kryds uden at respektere sin vigepligt. Førerretten blev frakendt i 1 år. I alle de 3 nævnte sager er kørslen henført under § 126, stk. 2, nr. 1. I sagerne (1) og (22) har tiltalte kørt i frakendelsestiden, medens han i sag (12) har kørt i den betingede frakendelsestid.

I de 12 sager, hvor tiltalte kørte med dobbelt hastighed og desuden frem for rødt lys eller lignende, er der i 5 sager – (2), (5), (15), (16) og (21) – sket

4) Flugt- og kapkørsel

frakendelse i 6 mdr. I 7 sager – (4), (8, U 88.95), (9), (10), (11), (17) og (20) – er sket frakendelse i 1 år.

I samtlige sager med 6 mdr.'s frakendelse er tiltalte uden relevante forstraffe, medens tiltalte i sag (4) på gerningstidspunktet havde en betinget frakendelse med udløbet prøvetid. Denne nævnes i landsrettens dom. I sag (9) har tiltalte en betinget frakendelse efter gerningstidspunktet men før dom, i sag (10) er gerningstidspunktet 4½ år efter udløbet af tidligere 6 mdr.'s frakendelse, og i sag (17) har tiltalte kørt efter udløbet af frakendelsestiden. Der er således tilsyneladende en tendens til at lægge større vægt på forstraffe, jfr. sag (4), end normalt. I sagerne (8, U 88.95), (11) og (20) idømmes 1 års frakendelse, uden at det er muligt at forklare, at disse sager er grovere end sagerne, hvor der alene idømmes 6 mdr.'s frakendelse. Det bør bemærkes, at anklagemyndigheden i 3 – (2), (5) og (16) – af de 4 tilfælde, hvor byretten havde frakendt i 6 mdr., påstod stadfæstelse. Kun i sag (21) påstod anklagemyndigheden skærpelse. Tiltalte havde her i en brugsstjål vogn kørt med dobbelt hastighed og herunder passeret 7 kryds for rødt lys og kollideret med en politibil. Det er vanskeligt at se, at denne kørsel er mindre farlig end i sagerne (8, U 88.95), (11) og (20).

Det tillægges næppe særlig betydning, om kørslen er foregået om natten (kl. 00-07). I sagerne (14) og (15) havde byretten alene foretaget betinget frakendelse bl.a. med henvisning hertil. Begge domme ændredes i landsretten til 6 mdr.'s ubetinget frakendelse. Sag (11), der uden forstraffe resulterede i 1 års frakendelse, var også natkørsel, ligesom den allerede nævnte sag (23), hvor der skete betinget frakendelse. I de 8 natkørsler er dette den eneste betingede frakendelse.

b. kapkørsel

Da det ikke er muligt at drage nogen konklusion ud fra dette begrænsede materiale, refereres de 3 afgørelser kort:

Sag (3): To unge tiltalte var i byretten frakendt førerretten i 6 mdr. for kapkørsel. I landsretten påstod anklageren betinget frakendelse, hvilket de tiltalte tilsluttede sig og erkendte sig skyldige efter anklageskriftet, herunder at have kørt i tættere bebygget område med en gennemsnitshastighed ikke under 83 km/t. Det er ikke muligt at se, hvorfor anklagemyndigheden påstod betinget frakendelse.

Sag (13): På en længere hovedvejsstrækning, herunder gennem bymæssig bebyggelse med hastighedsbegrænsning på 70 km/t, kørte en 23-årig tiltalt om kap med en tilfældig bilist. Tiltaltes hastighed var målt til varierende mellem ca. 150 og ca. 190 km/t. Førerretten blev i medfør af § 126, stk. 2, nr. 1, frakendt i 6 mdr. I landsrettens præmisser hedder det: »Uanset at der ikke

Hastighed

har været konkrete faresituationer, findes tiltaltes kapkørsel over en strækning med flere vejkryds med den målte hastighed at have indebåret en betydelig fare for den øvrige trafik«.

Sag (19): 22-årig tiltalt kørte ca. kl. 21.40 med en hastighed på 110 km/t mod tilladt 60 km/t i Holstebro om kap med en anden bilist på en vejstrækning med vejsving og vejkryds. Under en opbremsning før vejkryds, hvor en modkommende bybus havde påbegyndt svingning til venstre, mistede tiltalte herredømmet over sin bil og påkørte bussen. En passager i tiltaltes bil blev dræbt. Tiltalte blev i byretten frifundet for overtrædelse af Strfl. § 241 med den begrundelse, at der forelå ligeværdig medvirken hos buschaufføren, og førerretsfrakendelse blev undladt. Landsretten, der også dømte tiltalte for overtrædelse af Strfl. § 241, frakendte tiltalte førerretten, dog kun betinget.

Domme

1. ØL 23.7.84, 12. afd., nr. 134/1984.
2. ØL 11.2.85, 3. afd., nr. 262/1984.
3. VL 19.2.85, 7. afd., nr. 1840/1984.
4. ØL 23.4.85, 8. afd., nr. 68/1985.
5. ØL 17.1.86, 6. afd., nr. 284/1985.
6. VL 28.1.86, 7. afd., nr. 2343/1985.
7. ØL 29.10.86, 2. afd., nr. 377/1986.
8. ØL 16.9.87, 10. afd., nr. 199/1987 (U 88.95).
9. ØL 21.10.87, 14. afd., nr. 295/1987.
10. VL 15.12.87, 7. afd., nr. 1539/1987.
11. VL 6.9.88, 2. afd., nr. 881/1988.
12. VL 15.9.88, 5. afd., nr. 766/1988.
13. VL 4.11.88, 8. afd., nr. 1962/1988.
14. VL 22.11.88, 5. afd., nr. 1942/1988.
15. VL 7.12.88, 1. afd., nr. 1889/1988.
16. VL 24.8.89, 5. afd., nr. 963/1989.
17. VL 29.11.89, 5. afd., nr. 1378/1989.
18. ØL 18.4.90, 15. afd., nr. 97/1989.
19. VL 6.11.90, 7. afd., nr. 2114/1990.
20. VL 20.3.91, 7. afd., nr. 2360/1990.
21. ØL 29.5.91, 12. afd., nr. 525/1990.
22. VL 26.8.91, 4. afd., nr. 891/1991.
23. ØL 4.9.91, 9. afd., nr. 143/1991.

5) Konklusion

Sammenfattende kan om hastighedsovertrædelser konkluderes, at reglen om betinget frakendelse ved kørsel med mindst det dobbelte af den lovlige hastighed i materialet efter 1985 er meget markant og anvendes, uanset om der er tale om dag- eller natkørsel, og uanset om hastighedsbegrænsningen – er permanent eller skyldes vejarbejde. Derimod skal der ekstraordinære grunde til at medføre frakendelse ved mindre hastighedsoverskridelser, bortset fra tilfælde, hvor der samtidig sker overtrædelse af straffelovens §§ 241 eller 249, i hvilke tilfælde der kan ske ubetinget frakendelse. I tilfælde af flugtkørsel sker der normalt ubetinget frakendelse for 6 mdr. eller 1 år, medens det er vanskeligere at afgøre, om normalfrakendelsen ved kapkørsel er betinget eller ubetinget.

Målinger med radar eller police-pilot godtages som altovervejende hovedregel, hvorimod der i retspraksis udvises betydelig skepsis over for hastighedsmålinger ved hjælp af en forfølgende politibils speedometer.

Chikanekørsel

I dette afsnit behandles en række sager, vi har fundet det rimeligt at betragte som chikanekørsel. I det følgende afsnit behandles anden hensynsløs kørsel. I modsætning til de øvrige afsnit om hastighed, højresving o.s.v. er disse to her behandlede kategorier uden faste grænser. I særdeleshed er grænsedragningen mellem chikanekørsel og anden uforsvarlig kørsel flydende. Læseren vil således desværre ofte være nødt til at se efter i begge afsnit for at finde det tilfælde, der kommer tættest på læserens egen sag.

Vi har imidlertid fundet, at begrebet chikanekørsel er så almindeligt anvendt, at det er rimeligt at forsøge at udskille denne særlige kategori. Vi anser chikanekørsel for at være karakteriseret ved at være udslag af tiltaltes intention om eller hensigt til at genere andre. Det er typisk medtrafikanter, hvis kørsel tiltalte er blevet irriteret over eller personer, han af andre grunde har aversion imod. I enkelte tilfælde har tiltaltes kørsel ikke været udslag af nogen aversion, men er begået i en slags kådhed. Tiltalte har tilsyneladende følt det tiltrækkende at genere andre blot for sjov. Endvidere ligger nok i begrebet chikanekørsel en overgrænse. Hvis tiltalte har ønsket at give en medtrafikan en mindre bule, kan det nok opfattes som chikane, men hvis tiltalte har tilstræbt at smadre modpartens bil eller har påkørt en cyklist for at dræbe denne, er det ikke naturligt at tale om chikane. En række meget alvorlige forhold er af denne grund behandlet i afsnittet om anden uforsvarlig kørsel.

Chikanekørsel

Til gruppen om chikanekørsel henføres 43 afgørelser, heraf 39 med og 4 uden frakendelse. Den ene af frifindelserne – sag (30) – er begrundet med anklageskriftets udformning og behandles derfor alene ovenfor i afsnittet om anklageskrift. Materialet består af 25 domme fra Østre Landsret og 18 domme fra Vestre Landsret. Der er sket påkørsel eller andet uheld i 26 sager, heraf 4 med tiltale og domfældelse tillige efter straffelovens § 291 og 3 med tiltale tillige efter straffelovens § 252, men alene domfældelse herfor i én sag. 26 chikanekørsler er af landsretterne henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, og 13 under stk. 1, nr. 1. I 2 af de førstnævnte sager – (18) og (37) – er i medfør af færdselslovens § 126, stk. 3, idømt betinget frakendelse. Om dette problem henvises til det indledende afsnit om betinget frakendelse p.g.a. særlig formildende omstændigheder.

Langt de fleste chikanekørsler er foretaget i forbindelse med overhalinger og er begået dels af bagfrakommende tiltalte før, under og/eller efter indsvingning dels af forankørende tiltalte, der vil hindre overhaling. Uden for overhalings-situationen foreligger 2 tilfælde af chikane over for modkørende tiltalte og 8 tilfælde af forsætlig påkørsel bl.a. efter standsning og skænderi om de tiltaltes eller modparternes forudgående kørsel.

a. chikane over for forankørende

Brat indsvingning efter overhaling

Herunder foreligger 4 afgørelser, 3 med påkørsel og 1 alene med gene.

Sag (5, U 80.270) angår 3 overhalinger – 2 med gene og 1 med påkørsel – og er henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. Sagerne (28), (41) og (43), der er henført under stk. 1, nr. 1, angår henholdsvis gene ved en bybus' indsving foran en 13-årig cyklist, indsvingning på cykelsti foran cyklist, der strejfes og vælter, samt en lastbils overhaling med skade på modparts bildør til følge.

Opbremsning efter brat indsvingning

Der er herom 6 afgørelser, heraf 4 med påkørsel. 5 af sagerne er henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. I sag (10) er forholdet, der er begået over for en tidligere samlever, der kører på knallert og ikke kan undgå påkørsel, efter anklagemyndighedens påstand henført under stk. 1, nr. 1. Sagerne (1, U 76.250) og (7) angår chikanekørsel henholdsvis mod nabouven, der presses til påkørsel, og mod en modpart, der angiveligt skal have generet tiltaltes svigerinde, og som kun udsættes for gener. I sag (3, U 77.909) bragte tiltalte modparten til standsning og udgav sig for at være politimand. I sag (11) snittede tiltalte modpartens kofanger under en overhaling og blokadebremsede kort efter, således at modparten ikke kunne undgå påkørsel, og i sag (14)

standsede tiltalte 6 cyklende skoleelever i stor fart ned ad bakke med skade til følge.

Presning ind mod højre vejside

2 afgørelser, begge med påkørsel, vedrører denne kategori. Sag (13), der angår en tiltalt, der »for at give en lærestreg« med sit lastvognstog »klemmer« og herunder påkører en modparts bil, der snurrer rundt, blev henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. Sag (16) angår snæver overhaling af cyklist, der rammes af tiltaltes bil og lander på fortovet, da bilen skrider ud. Landsretten henførte forholdet under stk. 1, nr. 1. Tiltalte fandtes ikke forsætligt at have påkørt eller fremkaldt fare for cyklisten. Under hensyn til »tiltaltes ringe hastighed under den manøvre, hvor tiltalte ramte cyklisten« fandtes kørslen heller ikke særlig hensynsløs.

Utilstrækkelig afstand til forankørende

Herom foreligger 8 sager, hvor tiltalte har presset eller forsøgt at presse forankørende til at sætte farten op. 5 sager er henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, heraf 3 med påkørsel, 3 sager under stk. 1, nr. 1, heraf én med påkørsel.

De 5 sager med ubetinget frakendelse er følgende:

I sag (6) kører tiltalte uden ringeste anledning tæt op bag og flere gange op på siden af og presser en bil med 3 damer ud i højre vejside. Sag (23) angår kørsel dels tæt bag forankørende bil og forbikørsel under brug af vedvarende signal, dels senere presning og påkørsel bagfra af en anden forankørende bil. Tiltalte stikker af efter påkørslen bl.a. ved at køre i vejbanen for modkørende færdsel.

I sag (17) holder tiltalte for kort afstand til forankørende og påkører denne, der nedsætter hastigheden for at svinge til venstre. Umiddelbart efter påkører tiltalte på en servicestation forsætligt modpartens bil 2 gange og skubber den ca. 10 m.

Sag (24) angår vognbaneskift til højre, hvorved tiltaltes bils sidespejl berører modpartens sidespejl. Tiltalte forfølger herefter modparten og skubber hans bil »over en ikke ubetydelig strækning med en hastighed af væsentligt over 60 km/t«. Straffen fastsattes til hæfte i 14 dage betinget. (Dissens af 2 af 6 voterende for ubetinget hæfte).

Sag (19) angår forfølgelsen med bil af cyklist på cykelsti i en afstand af ca. 1 m med en hastighed af 20-25 km/t.

I 2 af de 3 sager med betinget frakendelse var der af anklagemyndigheden nedlagt påstand om ubetinget frakendelse. Sag (9) angår kørsel med lastbil i en afstand til forankørende af under 5 m over en strækning af 850 m. I sag

Chikanekørsel

(35) forfølger tiltalte en knallertkører i en afstand af indtil 30-40 m og påkører herunder med ca. 35 km/t 2 gange ganske let knallertkøreren, der vælter. I overensstemmelse med anklagemyndighedens påstand er der endvidere i sag (31), der angår kørsel med lastbil i en afstand af højst 10 m til forankørende over en strækning på 4.200 m, sket betinget frakendelse.

b. chikane over for bagvedkørende for at hindre overhaling

Til denne gruppe henføres 11 sager, der efter chikanens art kan opdeles som følger:

Forøgelse af hastighed

Der foreligger herom 3 sager, alle uden uheld. Henført under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, er sag (21), hvor en tiltalt for at hindre overhaling sætter sin hastighed op til 90-100 km/t og efter at være overhalet optager forfølgelsen og kører tæt bagefter modparten med langt lys tændt. Tiltalte blev i medfør af stk. 2, nr. 3, idømt ubetinget frakendelse. Sagerne (22) hastighedsforøgelse og presning til venstre ud mod autoværn og (25) 2 tiltalte, der i hver sin bil i forening forhindrer overhaling ved dels at overhale hinanden og dels at øge hastigheden, blev begge henført under stk. 2, nr. 1.

Opbremsning

En af 3 sager herom er henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, de øvrige 2 under stk. 1, nr. 1.

Sag (38) med ubetinget frakendelse angår en tiltalt hyrevognschaufførs bratte opbremsning med påkørsel bagfra til følge af kollega, som han var uvenner med.

I sag (32) foretager en hyrevognschauffør på en længere strækning på Amager 4 umotiverede opbremsninger foran en SAS-bus samt undlader efter stop for rødt lys i kryds at køre frem for grønt lys, indtil lige før lyskurven skifter til gult lys. Forholdet blev af anklagemyndigheden påstået henført under stk. 1, nr. 1. Sag (40) angår 4 opbremsninger, hver med efterfølgende acceleration, når den bagvedkørende prøvede at overhale.

Presning over mod venstre vejside

2 afgørelser herom, den ene (33) med uheld, er henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, medens der i et tilfælde (42) er sket frifindelse. I sag (29) øger tiltalte hastigheden og trækker til venstre, så der kun er få cm's afstand mellem køretøjerne. Sag (33) angår en tiltalt, der med sit vogntog presser føreren af en personbil, der foretager overhaling trods spærrelinier, ud i en blød rabat. Tiltalte blev tillige dømt for overtrædelse af straffelovens § 252.

c. Chikane over for modkommende

Straffen fastsattes til hæfte i 10 dage. (Dissens af 1 af 6 voterende for frifindelse også for frakendelse af førerret).

I sag (42) skete frifindelse p.g.a. mangel på bevis for tilregnelser. Under en overhaling trak tiltalte ud til venstre, således at hans bils sidespejl berørte den overhalende bils sidespejl. Modparten ville i retten ikke udelukke, at tiltalte blev »overrasket« under overhalingen, og landsretten fandt det »betænkeligt at lægge til grund, at tiltaltes manøvre var sket med vilje«. Eneste bevis for tiltaltes chikanekørsel var således vidneforklaring af den politiassistent, der først havde afhørt tiltalte. Ifølge politiassistentens forklaring i byretten havde tiltalte forklaret ham, at han havde foretaget manøvren for at give den overhalende bilist »en lærestreg«. I byretten skete ubetinget frakendelse netop med henvisning til denne forklaring. Politiassistenten blev ikke afhørt i landsretten. Forklaringen er end ikke nævnt i dommen. I den ovenfor under presning ind mod højre vejside omtalte sag (13) henviser landsretten som bevis for tiltaltes forsæt netop til en tilsvarende forklaring afgivet i byretten af den rapportoptagende politiassistent. I begge sager bestred tiltalte at have forklaret som hævdet af politiet.

Vognbaneskift

Herom foreligger 3 afgørelser. I sag (2, U 76.780) undlod landsretten frakendelse med den tvivlsomme begrundelse, at tiltalte allerede var frakendt førerretten for bestandig, jfr. ovenfor under afsnit b om nyt forhold inden 5 år.

Sag (20) vedrører en tiltalt, der efter overhaling nedsætter hastigheden og kører zig-zag kørsel, fordi »modparten var for længe om at komme i gang«, og som efter modpartens overhaling bagfra påkører denne 2 gange. Forholdet henført under stk. 2, nr. 1. (Dissens af én af 6 dommere for at anvende stk. 1, nr. 1). Sag (36) angår vognbaneskift med lastbil med anhænger til gene for bagfrakommende bilist, som tiltalte har set sig gal på. Fortsætter sin kørsel med 88 km/t mod tilladt 50 km/t. Landsretten henførte forholdet under stk. 1, nr. 1 (med én dissens for stk. 2, nr. 1), da »det ikke med sikkerhed kan fastslås, at vognbaneskiftet blev gennemført med forsæt til farefremkaldelse«.

c. chikane over for modkommende

2 afgørelser kan henføres herunder. Sag (12) angår kørsel i venstre kørebanelhalvdel med stor hastighed for at skræmme modparten, med hvis forældre tiltalte havde haft nabostridigheder. Modparten måtte køre ud i rabatten og standse op, og tiltalte undveg først, da han var umiddelbart foran den standsede vogn. Forholdet blev henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. Som det eneste tilfælde i dette afsnit blev frakendelsestiden uden forstraffe fastsat til 1 år. I alle øvrige sager med ubetinget frakendelse uden tidligere

frakendelse er der sket frakendelse for 6 mdr., meget ofte efter anklagemyndighedens påstand. Sag (26) angår dels en overhaling, hvorunder tiltalte presser modparten ud i højre side, så denne må standse, dels at tiltalte lidt senere vender sin vogn, tænder fjernlys og 2 arbejdslygter på vogntaget og under kraftig acceleration kører henimod den tidligere overhalede modpart, som han først undviger i en afstand af 3-4 m. Forholdet blev henført under stk. 1, nr. 1. I landsretten opretholdt anklagemyndigheden ikke påstanden om ubetinget førerretsfrakendelse.

d. forsætlig påkørsel af anden trafik

Såvel foran i dette afsnit som i det næste afsnit om anden uforsvarlig kørsel findes adskillige afgørelser, der vedrører forsætlig påkørsel. De i dette afsnit om chikane anførte afgørelser synes at adskille sig fra afgørelserne i næste afsnit ved, at baggrunden for hændelserne her så udpræget er tiltaltes opfattelse af modpartens kørsel eller færden som særlig kritisabel.

Der foreligger 8 afgørelser, heraf 6 med frakendelse. Alle 6 frakendelser henføres under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, dog således at der i sagerne (18) og (37) i medfør af stk. 3 alene er idømt betinget frakendelse. Der er sket skade i samtlige forhold, og i 4 sager – (8), (15), (18) og (34) – er tillige rejst tiltale og sket domfældelse for overtrædelse af straffelovens § 291.

I sag (18) forlader tiltalte sin bil og efter et skænderi med modparten om forudgående kørsel, sparker han på dennes bildør og bakker lidt efter sin bil ind i den bagved holdende modparts bil. Der ses ikke i dommen anført noget om de »særlig formildende omstændigheder«, der er landsrettens begrundelse for at anvende stk. 3. Sag (37) angår påkørsel bagfra af bilist, der holder for rødt lys og ikke straks kører frem for grønt lys. Stk. 3 er her anvendt på grund af modpartens forudgående chikanekørsel over for tiltalte, for hvilken han ved en upåanket byretsdom var blevet frakendt førerretten betinget. Om denne specielle anvendelse af § 126, stk. 3, se afsnittet om flere forhold.

I sag (4, U 78.1006) fører tiltalte efter venstresvingning i et lysreguleret gadekryds sin bil gennem et fodgængerfelt, hvor der befandt sig fodgængere, og hvor mindst én fodgænger, som tiltalte »ville give en lærestreg«, fordi denne gik for langsomt, blev lettere ramt af bilen. Sag (8) angår en buschauffør, der 2 gange bagfra påkører en personbil, der holder stille på grund af anden trafik, og sag (15) en buschauffør, der påkører en varevogn, der for rødt lys holder stille på tværs af en busbane. Sag (34) angår en hyrevognschauffør, der efter et skænderi med modparten bakkede ind i hans bil. Tiltalte, der senest for overtrædelse af straffelovens § 252 og bl.a. vigepligtsreglerne var frakendt førerretten i et år og idømt hæfte i 14 dage, blev nu frakendt førerretten i 2 år

og idømt hæfte i 10 dage, der blev gjort betinget på grund af sagens alder (mere end 2 år).

I sagerne (39) og (27) skete frifindelse for frakendelse. Sag (39) angår påkørsel bagfra med skade til følge af én af 3 ældre damer, der en aften færdes på en til- og frakørselsbane i forbindelse med et stort parkeringsanlæg. Landsretten, der lagde til grund, at der var betydelig trafik og mange gående, således at færdselsforholdene var uoverskuelige, samt at tiltalte havde kørt med meget lav hastighed og flere gange blinket med lyset, fandt det – med dissens af én af 3 voterende for frakendelse – betænkeligt at frakende førerretten. Afgørelsen kan virke overraskende i betragtning af, at påkørte brækkede en arm ved påkørslen. Muligvis har landsretten fundet, at påkørte havde en vis egen skyld. I hvert fald fremhæves, at påkørslen skete »midt på til-/frakørselsbanen«. Sag (27) angår en tiltalt, der ved et vejkryds med rødt lys kørte langsomt frem og ganske let påkørte en foranholdende cyklist, der mistede balancen og stod af cyklen, hvorefter tiltalte kørte ind over cyklen. Af 6 voterende stemte 3 for frifindelse, 2 for ubetinget frakendelse og én for betinget frakendelse. Det er bemærkelsesværdigt, at de 3 frifindende dommere statuerer, at tiltaltes skadeforvoldelse har været forsætlig. Men den findes ikke at være sket under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Muligvis menes, at påkørslen ikke har udgjort nogen fare for, at cyklisten skulle komme til skade. Det er forståeligt, at andre dommere havde en anden opfattelse. Tankegangen, at der i visse tilfælde kan være tale om så ufarlig chikane, at der i hvert fald ikke er grundlag for ubetinget frakendelse, synes som nævnt at ligge bag afgørelsen i sag (40), jfr. ovenfor under opbremsning.

e. konklusion

Det er på grund af disse sagers forskellighed ikke muligt at angive nogen rimelig præcis konklusion. Der er som nævnt i indledningen til afsnittet to elementer i chikanekørslen: dels et forsæt til at genere eller skade andre og dels en gene eller skade. Kun i én sag (42) er der sket frifindelse p.g.a. manglende bevis for forsæt. Det var i dette tilfælde ikke tilstrækkeligt bevis, at tiltalte ifølge den rapportoptagende politiassistent over for ham havde erkendt forsættet. Færdselssituationen var til gengæld atypisk, idet den påsigtede handling var en enkelt handling, og modparten var i tvivl, om tiltalte bevidst fremkaldte faren.

I de øvrige sager, hvor der har været ført bevis for forsæt, har reaktionen typisk været ubetinget frakendelse. I alle tilfælde bortset fra sag (12) har frakendelsestiden i førstegangstilfælde været 6 mdr., uanset at nogle af kørslerne har været betydeligt farligere og mere hensynsløse end andre. I et vist omfang må dette tilskrives anklagemyndighedens påstande.

Som nævnt er 13 af sagerne endt med betinget frakendelse. I sagerne (31) og (32) henvises direkte til, at anklagemyndigheden har påstået betinget frakendelse. Ud over disse 2 sager har anklagemyndigheden påstået betinget frakendelse i sagerne (10) og (26). Det lader sig næppe med en enkelt formel angive, hvorfor der alene er sket betinget frakendelse i de sidste 9 sager, hvor anklagemyndigheden har påstået ubetinget. I sag (43) blev det lagt til grund, at tiltalte under overhaling med sin lastbil kører så tæt på den overhalede personbil, at lastbilens ene dæk afsætter mærker på personbilen. Landsretten fandt ikke, at »tiltalte forsætligt har voldt skade på personbilen, og der er således ikke grundlag for ubetinget frakendelse efter færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1«. At overhale en personbil så snært, at denne situation opstår, vil de fleste nok betragte som særlig hensynsløs kørsel, jfr. § 126, stk. 2, nr. 1. I sag (13) om en rimeligt analog situation anfører landsretten, at der ikke er ført bevis for tiltaltes forsæt til at volde skade, og stadfæster byrettens ubetingede frakendelse p.g.a. »groft hensynsløs« kørsel. 3 af de betingede frakendelser – (16), (35) og (36) – er udtrykkeligt begrundede med, at tiltalte ikke havde haft forsæt til at fremkalde fare, hvilket harmonerer med ordlyden af § 126, stk. 2, nr. 1. I tilfælde af forsæt kan den aktuelle fare være så ringe, at der alene sker betinget frakendelse, jfr. sag (40). Der er ikke i materialet noget, der tyder på, at det har betydning for domstolenes anvendelse af § 126, stk. 1, nr. 1, eller stk. 2, nr. 1, om man har fundet tiltaltes irritation over modparten velbegrunderet eller grundløs.

Domme

1. ØL 19.11.75, 7. afd., nr. 172/1975 (U 76.250).
2. ØL 27.4.76, 13. afd., nr. 453/1975 (U 76.780).
3. ØL 30.6.77, 4. afd., nr. 166/1977 (U 77.909).
4. ØL 4.9.78, 14. afd., nr. 183/1978 (U 78.1006).
5. ØL 8.10.79, 16. afd., nr. 167/1978 (U 80.270).
6. VL 26.6.84, 7. afd., nr. 678/1984.
7. VL 11.7.84, 3. afd., nr. 722/1984.
8. ØL 17.7.84, 12. afd., nr. 158/1984.
9. VL 17.10.84, 1. afd., nr. 1154/1984.
10. VL 24.4.85, 4. afd., nr. 332/1985.
11. ØL 25.10.85, 6. afd., nr. 169/1985.
12. VL 20.2.86, 3. afd., nr. 2406/1985.
13. ØL 26.2.86, 8. afd., nr. 388/1985.
14. ØL 13.5.86, 11. afd., nr. 39/1986.

15. ØL 30.7.86, 12. afd., nr. 159/1986.
16. ØL 13.8.86, 4. afd., nr. 103/1986.
17. VL 3.9.86, 6. afd., nr. 1078/1986 (KD 83.286).
18. ØL 21.1.87, 12. afd., nr. 456/1986.
19. ØL 6.5.87, 12. afd., nr. 109/1987.
20. ØL 4.11.87, 9. afd., nr. 190/1987.
21. VL 10.12.87, 3. afd., nr. 939/1987.
22. ØL 11.3.88, 6. afd., nr. 224/1987.
23. ØL 24.3.88, 3. afd., nr. 18/1988.
24. ØL 30.3.88, 12. afd., nr. 442/1987.
25. ØL 17.5.88, 10. afd., nr. 528/1987.
26. ØL 7.9.88, 2. afd., nr. 357/1988.
27. VL 25.10.88, 1. afd., nr. 1593/1988.
28. VL 27.10.88, 1. afd., nr. 1120/1988.
29. VL 11.4.89, 7. afd., nr. 340/1989 (KD 87.304).
30. ØL 23.6.89, 5. afd., nr. 202/1989.
31. VL 7.9.89, 1. afd., nr. 88/1989.
32. ØL 26.9.89, 15. afd., nr. 208/1989.
33. VL 24.10.89, 3. afd., nr. 1418/1989.
34. ØL 17.4.90, 13. afd., nr. 648/1989.
35. ØL 2.10.90, 4. afd., nr. 230/1990.
36. ØL 8.10.90, 5. afd., nr. 154/1990.
37. VL 16.1.91, 4. afd., nr. 1858/1990.
38. ØL 29.1.91, 13. afd., nr. 171/1990.
39. VL 31.1.91, 7. afd., nr. 2190/1990.
40. VL 26.2.91, 6. afd., nr. 2905/1990.
41. VL 13.3.91, 3. afd., nr. 2180/1990.
42. VL 26.6.91, 8. afd., nr. 929/1991.
43. VL 10.9.91, 2. afd., nr. 2533/1990.

Anden hensynsløs kørsel

Herunder henføres 37 afgørelser, heraf 32 med og 5 uden førerretsfrakendelse. Materialet består af 28 domme fra Østre Landsret og 9 fra Vestre Landsret. Karakteristisk for sagerne under dette afsnit er, at der er sket forsætlig påkørsel eller lignende af personer eller køretøjer, eller at der forsætligt er fremkaldt fare herfor. Som ovenfor nævnt er grænsen over for chikanekørsel ikke skarp, hvorfor det kan være nødvendigt også at læse dette afsnit.

Anden hensynsløs kørsel

Vi har imidlertid fundet, at de i afsnittet om anden hensynsløs kørsel medtagne afgørelser adskiller sig fra chikanekørslerne, først og fremmest fordi de er grovere, men også fordi der ikke specielt er tale om et »øjeblikkeligt opgør« mellem trafikanter på grund af og under kørsel.

Påkørsel er sket i 27 af de 32 afgørelser med frakendelse. Meget ofte optræder kørslerne sammen med overtrædelse af straffelovsbestemmelser. Domfældelse for overtrædelse af straffelovens §§ 119, 252 og 291 er således tillige sket i henholdsvis 7, 21 og 7 tilfælde. Herudover er domfældelse sket for overtrædelse af straffelovens §§ 237, 241, 244, 245, 249, 253 og 266 i enkelte sager. Sag (11) er den eneste, hvor forholdet er henført under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. Samtlige øvrige forhold er henført under stk. 2, nr. 1, dog således at der i sagerne (4), (36) og (37) omend med dissens alene skete betinget frakendelse i medfør af færdselslovens § 126, stk. 3. Om denne anvendelse af § 126, stk. 3, henvises til det indledende afsnit om betinget frakendelse p.g.a. særlig formildende omstændigheder.

Sag (35) er ganske atypisk, idet der i denne sag skete frifindelse for straf i medfør af straffelovens § 13, stk. 2, ligesom der skete frifindelse for frakendelse. Sagen angår en hyrevognschauffør, der kørte frem mod og pressede sig ind mellem deltagerne i en cykeldemonstration, hvoraf flere måtte springe af cyklerne, som tiltalte kørte henover, og en enkelt person blev påkørt og pådrog sig en mindre skade. Under tiltaltes fremkørsel blev hans bil ramt af cykler, der blev kastet hen mod denne. Dissens af 1 af 6 voterende for ikke at anvende straffelovens § 13, stk. 2, men dømme for overtrædelse af § 252 og frakende førerretten i 1 år.

a. forsætlig påkørsel eller lignende af personer, der i tjenstligt anliggende havde rettet henvendelse til tiltalte

Der foreligger herom 10 afgørelser. Gruppen dækker – ligesom den efterfølgende gruppe b – ud over direkte påkørsel og slæbning af personer med vogn, der bliver sat i gang, også tilfælde, hvor der alene foreligger farefremkaldelse herfor.

I 3 tilfælde var den anden part polititjenestemænd. Sag (15) angår en politiassistent, der på en losseplads ville standse en tiltalt, der nægtede at betale afgift for affaldslæs. Tiltalte kørte frem mod politiassistenten, der måtte springe til side, og som derefter gennem en åbenstående siderude greb fat i tiltalte, der accelererede, hvorfor politiassistenten, der ikke turde give slip på grund af tæt passage forbi en portstolpe, blev slæbt med over en strækning på ca. 25 m. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 1, og § 252 idømt hæfte i 30 dage og frakendt førerretten i 6 mdr.

Sag (22) angår accelererende kørsel frem mod en politibetjent, der var tilkaldt for at bistå ved tvangsfjernelse af et 1-årigt barn, og som ville forhindre tiltalte – barnets morfar – i at køre bort med dette. Straffen for overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 1, og § 252 blev fastsat til hæfte i 20 dage, der på grund af tiltaltes alder (70 år) blev gjort betinget, og frakendelsestiden til 6 mdr. I sag (31) skete frifindelse. Sagen angår bakning med personbil til gene for 2 politifolk og en arrestant, der passerede bag om bilen. Efter henvendelse til tiltalte kørte denne pludselig frem og påkørte den ene politiasistent, der havde stillet sig foran bilen, og som blev kastet op på dennes kølerhjul. Tiltalte forklarede i landsretten, at den mand, der pludselig sprang ind foran bilen ikke blev ramt, idet hun forinden havde bragt vognen til standsning. Der blev ikke i landsretten ført vidner, og landsretten lagde herefter »som sagen er forelagt« tiltaltes forklaring til grund og frifandt, da tiltalte herefter ikke fandtes at have forset sig som i anklageskriftet anført.

I 2 sager var den anden part ansatte i DSB. Sag (19) angår kørsel henimod en DSB-rangerformand, der havde tilkendegivet standsning på grund af, at tog nærmede sig, og som måtte hoppe op på bilens køler og hang her under 2-3 m's kørsel. Tiltalte blev frifundet for overtrædelse af straffelovens § 252, da landsretten på grund af tiltaltes ringe hastighed fandt, at der ikke havde foreligget nærliggende fare, men idømtes dagbøder for overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 1, og blev frakendt førerretten i 6 mdr. (Dissens af 3 voterende for 10 dages hæfte).

I sag (28) påkørte tiltalte, der uden reservation ønskede at komme om bord på en færge, en DSB-portør, der ville standse ham. Med portøren liggende på kølerhjelm fortsatte tiltalte sin kørsel få meter. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 1, idømt hæfte i 10 dage og frakendt førerretten i 6 mdr.

Også parkeringsvagter har været genstand for påkørsel. Sag (26) angår påkørsel af en parkeringsvagt, der ville standse tiltalte, der placerede sin bil i en forkert kørebane. Parkeringsvagten blev slynget op på kølerhjelm og faldt ned herfra efter ca. 40 m's kørsel. Tiltalte blev bl.a. for overtrædelse af straffelovens § 252 dømt til psykiatrisk behandling på psykiatrisk hospital samt frakendt førerretten i 6 mdr. Sag (34) angår trusler om vold mod og senere påkørsel af en parkeringsvagt, der stående foran tiltaltes ølvogn i en afstand af ca. 1½ m påtalte, at tiltalte holdt ulovligt (mod færdselsretningen og halvt inde på en cykelsti). P-vagten pådrog sig mindre skader på skulder og underben. Straffen for overtrædelse af straffelovens § 119, stk. 1, og § 245, stk. 1, jfr. tidligere § 244, stk. 2, fastsattes til fængsel i 40 dage og frakendelsestiden til 1 år. I sag (16) skete frifindelse. Sagen angår bakning i retning mod en parkeringsvagt, der var i færd med at notere tiltalte for ulovlig

Anden hensynsløs kørsel

parkerings. Landsretten fandt ikke at kunne fastlægge, hvor parkeringsvagten stod, da tiltalte bakkede, men antog, at han kunne have flyttet sig, således at tiltaltes manøvre havde været til ulempe for ham. Frifindelse for overtrædelse af straffelovens §§ 252 og 119, stk. 1, skete med den begrundelse, at det ikke var godtgjort, at tiltalte havde fremkaldt nærliggende fare eller overfaldet nogen med vold eller trusler herom.

De sidste 2 tilfælde vedrører personer ansat ved vejvæsenet. I sag (36) kørte tiltalte bl.a. på fortovet og uagtet skiltning om indkørselsforbud under acceleration henimod vejformand, der ville standse tiltalte, men måtte springe til side for at undgå påkørsel. For overtrædelse af straffelovens § 252 idømtes tiltalte hæfte i 7 dage. Forholdet blev henført under færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, men frakendelsen blev gjort betinget i medfør af stk. 3 (1 af 6 voterende stemte for ubetinget frakendelse). Sag (11) er den eneste afgørelse under dette afsnit, hvor forholdet er henført under færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1. Sagen angår langsom kørsel henimod og påkørsel af en vejarbejder, der var sat til at dirigere færdslen i forbindelse med vejarbejde i et vejkryds. Tiltalte blev frifundet for overtrædelse af straffelovens § 252, idet landsretten ikke fandt det bevist, at påkørslen skete forsætligt, eller at tiltalte havde haft forsæt til at overtræde denne bestemmelse. Straffen fastsattes til bøde for overtrædelse af bl.a. færdselslovens § 9, stk. 1.

b. forsætlig påkørsel eller lignende af andre trafikanter efter skænderi eller anden kontrovers

Der foreligger herom 14 afgørelser. I 5 tilfælde er der sket direkte påkørsel. I sag (12) indfandt tiltalte sig i en DSB-bus for at klage over dennes kørsel på en parkeringsplads. Da tiltalte nægtede at forlade bussen, begyndte chaufføren at køre. Tiltalte slog ud efter chaufføren, greb ham i den ene arm og trak rattet til højre, hvorved bussen kom ind på fortovet og strejfede en fodgænger. Straffen efter straffelovens § 119, stk. 1, og § 252 fastsattes til hæfte i 14 dage betinget og frakendelse af førerretten til 6 mdr. Tiltalte blev altså anset som »fører« af bilen. (Dissens af 1 af 6 voterende for ubetinget frihedsstraf). Sag (13) angår direkte påkørsel på fortov med 10 km/t af 2 af 3 personer, med hvem tiltalte forinden havde haft et skænderi om tyveri af et æble, og som herunder kastede en brosten i retning mod tiltalte. Der skete mindre skader på de 2 påkørte personer. For overtrædelse af straffelovens § 252 blev tiltalte idømt hæfte i 30 dage. Frakendelsestiden fastsattes til 1 år. Sag (24) angår påkørsel to gange af en person, der blev ramt på benene, og derefter kørsel henimod 2 andre personer, hvoraf den ene, der opholdt sig på fortovet, ikke blev ramt, og den anden måtte springe til side for at undgå påkørsel, alt efter at tiltalte havde forvoldt sammenstød ved at køre ind i et vejkryds uden at

b. forsætlig påkørsel el.lign. af andre trafikanter ...

iagttage sin ubetingede vigepligt. 3 uger senere tilsidesatte tiltalte på ny sin ubetingede vigepligt med sammenstød til følge og foretog overhaling med overskridelse af spærrelinier. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 252 idømt hæfte i 14 dage. Førerretten blev i anledning af det først refererede forhold frakendt i 1 år. Sag (25) angår forfølgelse over 50-100 m og påkørsel med »ikke ganske ringe hastighed« af en beruset person, som tiltalte en nat i taxa havde transporteret fra Hjørring til Hirtshals, og som mod forventning ikke var i stand til at betale for kørslen. Straffen for overtrædelse af straffelovens § 252 blev fastsat til hæfte i 14 dage, der »på grund af den særlige baggrund for tiltaltes handling« blev gjort betinget. Førerretten blev frakendt i 6 mdr.

Sag (29) angår flere tætte og generende forbikørsler – både for- og bagfra – af en gruppe unge, der gik på fortovet, og som tiltaltes søn, der er med i bilen, to dage før havde været i slagsmål med. Ved den sidste forbikørsel, der skete med højre hjulpar på fortovet og højre vogndør åben, blev en af de unge ramt. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 252 idømt hæfte i 10 dage. Førerretten frakendtes i 6 mdr. I sag (9) skete frifindelse. Tiltalte førte under u-vending sin bil ind på en cykelsti i retning mod 2 drenge, der havde kastet snebolde efter tiltalte. Den ene dreng blev ramt ganske let. Landsretten fandt det »overvejende betænkeligt at anse det for bevist, at tiltalte forsætligt er kørt op på cykelstien«. Tiltalte frifandtes også for overtrædelse af straffelovens § 252.

3 forhold vedrører slæbning af eller kørsel med person efter pludselig påbegyndt kørsel. Sag (7) angår fremkørsel mod modpart, der efter et færdselsuheld ønskede oplysninger om tiltaltes forsikringsforhold og derfor stillede sig foran tiltaltes bil. For at undgå påkørsel sprang han op på fronthjelmen af tiltaltes bil og blev slæbt med ca. 20 m. For overtrædelse af straffelovens § 252 blev tiltalte idømt hæfte i 10 dage, der bl.a. på grund af tiltaltes personlige forhold og alder (65 år) samt forholdets baggrund blev gjort betinget, samt en tillægsbøde på 3.000 kr. Frakendelsestiden fastsattes til 6 mdr. I sag (18) standsede tiltalte og steg ud af sin bil og greb fat i en kvindelig cyklist, der havde »givet ham fingeren«. En anden trafikant blandede sig, og medens han talte med tiltalte, der havde sat sig ind i sin bil, kørte tiltalte frem og slæbte den pågældende, der med højre arm mellem venstre siderude og taget hang fast, ca. 10 m. For overtrædelse af straffelovens § 252 idømtes tiltalte hæfte i 14 dage og blev i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1 og 3 (begået i prøvetid for tidligere betinget frakendelse), frakendt førerretten i 1 år. Sag (37) angår en hyrevognschauffør, der efter en mindre ordveksling med bestilleren af vognen, der havde bedt om at få sendt en bestemt chauffør til at køre for sig, kørte frem mod en foranstående person, som måtte lægge sig

Anden hensynsløs kørsel

ind over vognens motorhjul og efter ca. 60 m's kørsel faldt ned foran vognen, da tiltalte bremsede. Med 4 stemmer mod 2 blev tiltalte fundet skyldig i overtrædelse af straffelovens § 252. Tiltalte blev i medfør af færdselslovens § 126, stk. 3, idømt betinget frakendelse. (3 voterende stemte for ubetinget frakendelse).

De 3 sidste sager vedrører alene farefremkaldelse. I sag (10) blev tiltalte, der holdt stille for rødt lys, stærkt provokeret af en motorcyklist, fordi han ikke straks kørte frem for grønt lys. Ved næste stop for rødt lys forlod tiltalte sin lastbil og tildelte motorcyklisten, der på ny holdt ved siden af tiltalte, adskillige knytnæveslag i ansigtet og på kroppen. Tiltalte førte derefter sin lastbil til venstre og kørte henimod og over motorcyklen, som motorcyklisten var sprunget af for at undgå at blive ramt. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens §§ 244, stk. 4, 252 og 291, stk. 2, anset med fængsel i 3 mdr. og i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1 og 4 (spirituskørsel i 1980), frakendt førerretten i 1 år. I sag (17) kørte tiltalte med stor hastighed over i sin venstre vejside og blokadebremsede tæt på sin brors tidligere samlever og dennes barn og nye samlever og udtalte: »Pas på der ikke bliver en mindre i familien« eller lignende, hvorefter han vendte bilen og kørte direkte henimod de pågældende og standsede ca. ½-1 m foran dem efter blokadebremsning. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 266 og færdselslovens § 117, stk. 5 (2 kørsler m.v.), idømt hæfte i 30 dage og i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1 og 4, frakendt førerretten i 2 år. I sag (20) skete frifindelse med 3 dissenser for ubetinget frakendelse. Sagen angår en tiltalt, der efter selv at være blevet påkørt bagfra af modpart, der kørte ud i rabatten og holdt stille, påkørte den holdende bil. 3 voterende fandt det »ikke med tilstrækkelig sikkerhed bevist, at tiltalte forsætligt havde påkørt« modpartens bil.

c. forsætlig påkørsel eller lignende og forsætlig farefremkaldelse tilsyneladende uden forudgående skænderi eller kontrovers

4 afgørelser kan henføres herunder. I sag (2, U 78.749) påkørte tiltalte en aften bagfra uagtsomt 2 cyklister, der begge kom til skade. Tiltalte fortsatte sin kørsel, hvorunder den ene af cyklisterne over en strækning på ca. 33 m hang fast i bilens højre forskærm. Tiltalte, der bortfjernede sig fra uheldsstedet, blev efter straffelovens §§ 249, stk. 1, 252 og 253, nr. 1, idømt fængsel i 30 dage. Førerretten frakendtes i 2 år. Sag (5) angår kørsel med ca. 60 km/t henimod to 12-årige drenge, der opholdt sig i tiltaltes venstre vejside, med standsning eller retningsændring, da han var tæt på drengene, der sprang til side for at undgå at blive påkørt. Tiltalte erkendte, at han tidligere havde gjort noget tilsvarende, og at formålet var at forskrække drengene. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 252 idømt hæfte i 14 dage og frakendelsestiden

d. anden hensynsløs kørsel med alvorlige personskader

fastsat til 1 år og 6 mdr. Tiltalte havde netop generhvervet førerretten efter frakendelse p.g.a. spirituskørsel. Sag (30) angår fremkørsel med hyrevogn på gågaden i Nyhavn mod en fodgænger, der af frygt for at blive kørt ned satte sig op på bilens kølerhjul. Tiltalte accelererede og bremsede efter ca. 5 m's kørsel, hvorved fodgængerens faldt af. Tiltalte blev frifundet for overtrædelse af straffelovens § 252, da hastigheden havde været meget moderat, og det derfor fandtes »betænkeligt at statuere, at der har været nærliggende fare for liv eller helbred«, omend tiltalte havde »tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og forsætligt fremkaldt fare for skade«. Tiltalte blev idømt bødestraf, og førerretten frakendtes i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1 og 4, for et tidsrum af 6 mdr. Også i denne sag var tiltalte tidligere frakendt førerretten p.g.a. spirituskørsel.

I sag (33) bakkede tiltalte, der havde holdt stille for at afvente 3 fodgængeres passage i fodgængerfelt, med stor hastighed sin bil op på fortovet, hvorved en af de 3 fodgængere var lige ved at blive ramt og sammen med to andre måtte træde til side for at undgå påkørsel. Efter dette tildelte tiltalte en af fodgængerne flere knytnæveslag i ansigtet. Straffen efter straffelovens § 252 og § 244 blev fastsat til fængsel i 50 dage. I medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1 og 3 (tidligere frakendelse med ikke udløbet prøvetid), skete fælles frakendelse af førerretten i 1 år.

d. anden hensynsløs kørsel med alvorlige personskader

4 sager er specielle allerede, fordi kørslerne optræder sammen med overtrædelse af straffelovens §§ 237, 241 og 249, stk. 2.

Sag (1, U 78.419) angår drab ved, at tiltalte efter voldsudøvelse to gange kørte over den angrebne person, som blev dræbt. For overtrædelse af straffelovens § 237 og for andre voldsforhold idømtes tiltalte fængsel i 12 år, inkluderende en udsat straffastsættelse vedrørende forhold af anden art. Førerretten frakendtes tiltalte for bestandig. I sag (14) foretog en sindssyg tiltalt med brugsstjålet bil dels flere genekørsler, dels med drabsforsæt påkørsel af 3 cyklister og en knallertkører på cykelsti samt af en fodgænger i et fodgængerfelt, der blev dræbt. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 237, tildels jfr. § 21 (3 tilfælde), dømt til anbringelse på hospital for sindslidende. Førerretten frakendtes tiltalte for bestandig. I sag (27, KD 87.175) førte tiltalte, der ikke havde erhvervet kørekort, efter et natligt slagsmål personbil ind på et fortov og kørte med ca. 40 km/t bagfra henimod 3 personer, der sammen havde deltaget i slagsmålet og nu var gået bort fra stedet. En af de tre personer, der ikke nåede at springe til side, blev ramt af bilen og pådrog sig svære beskadigelser af hjernen. Tiltalte blev efter straffelovens tidligere § 245, stk. 2, jfr. § 244, stk. 2 og 4, tildels jfr. § 21, idømt

Anden hensynsløs kørsel

fængsel i 1 år og 6 mdr. og frakendtes i medfør af færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1, jfr. stk. 1, nr. 1 og 3 førerretten i 1 år. (Tiltalte havde en betinget frakendelse, men henvisningen til stk. 1, nr. 3, er næppe rigtig, jfr. nedenfor i afsnittet om denne bestemmelse). Sag (21) angår indkørsel med 70-80 km/t i et vejkryds, hvor lysreguleringen var ude af drift. Tiltalte påkørte en fra venstre kommende bil, der var standset op, hvorved 1 person i denne bil blev dræbt og flere påført skader, der blev henført under straffelovens § 249, stk. 1. Landsretten, der lagde til grund, at tiltalte i kådhed havde til hensigt at fortsætte lige gennem krydset uden væsentligt at nedsætte hastigheden, fastsatte straffen for overtrædelse af straffelovens § 241 og § 249, stk. 1, til fængsel i 30 dage samt frakendte førerretten i 2 år.

e. kørsel med hærværk som direkte formål

6 afgørelser er henført under denne gruppe. I sag (3) forfulgte tiltalte sin fraseparerede hustrus bil, spærrede vejen og standsede hustruen, hvorefter han, der ville ødelægge hendes bil, påkørte og beskadigede denne, medens hun sad i bilen. Forholdet blev henført under straffelovens §§ 252 og 291, stk. 2, og tiltalte blev herfor samt for 3 tidligere begåede hærværk mod hustruens bil og indbo samt for flere overtrædelser af straffelovens § 265 idømt straf af fængsel i 60 dage, der efter det om hans personlige forhold oplyste og under hensyn til, at han havde været undergivet varetægtsfængsling, blev gjort betinget. (Dissens af 1 voterende for ubetinget fængselsstraf). Førerretten blev i byretten frakendt i 1 år, hvilket ikke blev anfægtet i landsretten. Sag (4) angår 2 påkørsler af en parkeret bil. Det ses ikke af dommen, hvad anledningen til de forsætlige påkørsler har været. Tiltalte blev idømt hæfte i 20 dage for overtrædelse af straffelovens § 291, stk. 1. Med 3 dissenser for ubetinget frakendelse blev frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 3, gjort betinget. I sag (6) beskadigede tiltalte meget svært 1 bil og 10 motorcykler, der af medlemmer af en motorcykelklub var parkeret på en parkeringsplads, medens medlemmerne opholdt sig på en kro, dels ved med en traktor at påkøre køretøjerne, dels ved med en stor sten at slå på køretøjernes instrumenter og benzintanke m.v. Tiltalte blev for overtrædelse af straffelovens § 291, stk. 2, idømt fængsel i 40 dage, og førerretten blev frakendt i 6 mdr.

Sag (8) angår forsætlig påkørsel og skubning 7-8 m ud i et vejkryds af en bil, der holdt for rødt lys. Ved næste vejkryds med rødt lys slog tiltalte en bule i taget på den samme vogn. P.g.a. tiltaltes anden kriminalitet har strafudmålingen ingen interesse. Tiltalte, der tidligere var frakendt førerretten i 1 år bl.a. for hastighedsovertrædelse, blev nu frakendt førerretten i 5 år. Tiltalte blev dømt for overtrædelse af færdselsloven vedrørende 2 andre situationer, der dog

efter praksis ikke kunne begrunde en frakendelse. Byretten fastsatte frakendelsestiden til 1 år og 6 mdr. med udtrykkelig fremhævelse af, at alle 3 forhold var taget i betragtning. Det er svært at se nogen harmoni mellem de 5 års frakendelse i denne sag og den øvrige retspraksis. I sag (23) overhalede og standsede tiltalte en cyklist, med hvem han umiddelbart forinden havde skændtes. Tiltalte bakkede herefter ca. 5 m, kørte frem og påkørte »med relativ lav hastighed« modpartens cykel, så cyklisten måtte springe ind på fortovet for at undgå at blive ramt. Tiltalte blev frifundet for overtrædelse af straffelovens § 252, da landsretten ikke fandt, at »der var voldt nærliggende fare«, men efter straffelovens § 291, stk. 1, idømt dagbøder samt frakendt førerretten i 6 mdr. Sag (32) vedrører 2 forskellige kørsler. I det første forhold førte tiltalte på en strandbred sin bil henimod et selskab og påkørte en tom barnevogn, et bord og flere stole, efter at selskabet var løbet fra stedet. I det andet forhold hindrede tiltalte på motorvej en politibil med udrykningssignaler i at overhale ved 3-4 gange at dreje ind foran denne med en hastighed af ca. 100 km/t. Det første forhold blev henført under straffelovens § 252 og færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 1. I det andet forhold skete frifindelse for overtrædelse af straffelovens § 252, da det »ikke kan anses for godtgjort, at tiltalte under denne kørsel har voldt nærliggende fare«, men forholdet blev henført under § 126, stk. 2, nr. 1, og den fælles ubetingede frakendelse fastsat til 1 år efter § 126, stk. 2, nr. 2. Tiltalte blev idømt hæfte i 20 dage.

f. konklusion

På grund af sagernes forskellighed er det ikke muligt i dette afsnit at angive nogen præcis konklusion. Hvis der føres bevis for tiltaltes forsæt til at skade eller skabe væsentlig risiko for modparten, sker som absolut hovedregel ubetinget frakendelse. Bevismæssigt er sagerne ofte komplicerede og forudsætter ofte en betydelig bevisførelse også i landsretten, jfr. frifindelsen i sag (31). De fleste afgørelser resulterer i 6 mdr. frakendelse, men i flere tilfælde er frakendelsestiden 1 år, ligesom den i særlige tilfælde kan være både 2 og 5 år. For de alvorligste tilfælde, hvor påkørslen er foretaget med drabsforsæt, er frakendelse sket for bestandig.

Domme

1. ØL 20.1.78, 6. afd., nr. 454/1977 (U 78.419).
2. ØL 20.4.78, 7. afd., nr. 32/1978 (U 78.749).
3. ØL 24.8.83, 12. afd., nr. 70/1983.
4. ØL 18.1.84, 2. afd., nr. 401/1983.

U-vending og/eller forsætlig kørsel mod færdselsretningen

5. ØL 25.1.84, 13. afd., nr. 378/1983.
6. VL 18.6.85, 9. afd., nr. 730/1985.
7. ØL 3.12.85, 1. afd., nr. 224/1985.
8. ØL 24.1.86, 14. afd., nr. 116/1985.
9. ØL 29.1.86, 2. afd., nr. 353/1985.
10. VL 17.4.86, 5. afd., nr. 437/1986.
11. ØL 7.5.86, 12. afd., nr. 35/1986.
12. VL 11.9.86, 8. afd., nr. 1480/1986.
13. ØL 19.12.86, 5. afd., nr. 231/1986.
14. ØL 15.1.87, 1. afd., nr. 329/1986.
15. VL 29.1.87, 5. afd., nr. 2262/1986 (KD 87.303).
16. ØL 28.7.87, 12. afd., nr. 212/1987.
17. VL 19.8.87, 5. afd., nr. 705/1987 (KD 87.303).
18. ØL 20.8.87, 5. afd., nr. 38/1987.
19. VL 30.10.87, 2. afd., nr. 1733/1987.
20. ØL 1.12.87, 13. afd., nr. 222/1987.
21. ØL 16.12.87, 14. afd., nr. 431/1987 (KD 87.303).
22. ØL 1.6.88, 2. afd., nr. 214/1988.
23. VL 1.9.88, 8. afd., nr. 949/1988.
24. ØL 9.9.88, 10. afd., nr. 81/1988.
25. VL 11.10.88, 6. afd., nr. 1174/1988.
26. ØL 21.12.88, 15. afd., nr. 367/1988.
27. ØL 25.1.89, 2. afd., nr. 535/1988 (KD 87.175).
28. ØL 31.1.89, 15. afd., nr. 123/1988 (KD 87.299).
29. ØL 7.2.89, 4. afd., nr. 403/1988.
30. ØL 29.3.89, 2. afd., nr. 641/1988.
31. ØL 29.1.90, 4. afd., nr. 502/1989.
32. ØL 17.8.90, 8. afd., nr. 411/1989.
33. ØL 20.8.90, 14. afd., nr. 548/1989.
34. ØL 12.9.90, 12. afd., nr. 592/1989.
35. ØL 1.11.90, 15. afd., nr. 166/1990.
36. ØL 14.11.90, 12. afd., nr. 27/1990.
37. VL 19.2.91, 3. afd., nr. 1859/1990.

U-vending og/eller forsætlig kørsel mod færdselsretningen

Materialet omfatter 31 afgørelser, heraf 23 fra Østre og 8 fra Vestre Landsret. Hovedparten vedrører kørsel i bymæssig bebyggelse, i alt 20, medens 7 vedrører motorvejskørsel.

a. u-vending i bymæssig bebyggelse

Det fremgår ikke direkte af alle domme, om kørslen er foregået i bymæssig bebyggelse. Men ud fra gerningsstedsbeskrivelse m.v. synes de 20 tilfælde at vedrøre denne kategori. I samtlige sager er der sket uheld. Bortset fra 1 atypisk tilfælde, hvor 2 andre biler stødte sammen i forbindelse med den enes undvigelsesmanøvre, er tiltalte under vendingen blevet påkørt i 17 tilfælde af en trafikant med samme færdselsretning, i 2 tilfælde af en modkørende. I nogle af sagerne er hævdet, at tiltalte havde undladt at blinke til venstre, men spørgsmålet ses ikke at have haft afgørende betydning.

I alle sager er nedlagt påstand om betinget frakendelse, og i 16 af de 20 sager er der sket frakendelse. Tiltalte har før svingningen typisk holdt stille eller kørt meget langsomt i vejens højre side og angiveligt orienteret sig grundigt både fremad og bagud. I 8 af tilfældene har tiltalte ført hyrevogn. I et tilfælde (10) er tiltalte polititjenestemand og foretog u-vendingen som led i en skygningsopgave, hvilket dog ikke blev tillagt betydning. I enkelte andre sager har tiltalte påstået egenskyld hos modparten enten i form af for høj hastighed eller manglende lygteføring. I de domme, hvor der foretages frakendelse, er disse forhold ikke direkte omtalt i præmisserne, men tavsheden skal sandsynligvis opfattes således, at landsretten ikke har fundet bevismæssigt grundlag for tiltaltes påstand.

I de 3 af de 4 tilfælde – (8), (16), (25) og (30) – hvor der er sket frifindelse, er der derimod klart henvist til modpartens forhold. I (8) henvises til modpartens forklaring, som bl.a. indeholdt oplysning om, at modparten forud for tiltaltes svingning havde undret sig over, at tiltalte over 50-60 m kørte i den højre af 2 vejbaner og blinkede til venstre. I de 2 andre Østre Landsretsdomme – (16) og (25) – henvises direkte til, at modpartens hastighed, der i første sag iflg. en bilinspektørerklæring med visse forbehold må antages at have været 71-81 km/t og i den anden sag iflg. et vidne har været 70-80 km/t, må anses for at have været betydeligt højere end de tilladte 50 km/t.

Sag (30) adskiller sig fra de øvrige sager, ved at tiltalte foretog vendingen i et lysreguleret kryds. Hun holdt stille for rødt og sikrede sig, at der ikke var forbud mod u-vending. Kørte derefter frem for grønt og svingede til venstre, standsede for at sikre sig, at der ikke kom modkørende, hvorefter hun fortsatte sin vending, men straks blev påkørt af en modkørende bilist. Med stemmerne 2-1 undlod landsretten frakendelse.

Samtlige 20 sager er fra Østre Landsret, hvilket kunne tyde på forskellig tiltalepraksis i og uden for Jylland.

Med betydelig sikkerhed kan praksis angives som: *betinget frakendelse ved færdselsuheld efter u-vending i bymæssig bebyggelse, medmindre der er*

U-vending og/eller forsætlig kørsel mod færdselsretningen

væsentlige indicier for, at modparten har kørt betydeligt hurtigere end tilladt eller har vist betydelig uagtsomhed. Den nævnte praksis vedrører ikke vending i vejkryds.

b. motorvej

Denne gruppe omfatter 7 sager – (4), (5), (15), (18), (19), (27) og (29). Kun i 2 tilfælde – (5) og (15) – er der sket uheld. I sag (5) blev tiltalte påkørt af en medkørende bilist, og i sag (15) forsøgte en lastbilchauffør, lige efter at hovedvejen var gået over til motorvej, vending, men blev påkørt af en anden lastbil. I begge sager blev førerretten efter påstand frakendt betinget. I de 5 øvrige sager er der ikke sket uheld. I 3 af sagerne – (4), (18) og (27) – er der efter påstand sket betinget frakendelse. I sag (4) vendte tiltalte sin motorcykel i nødsporet og kørte 100 m tilbage til en frakørselsvej. Landsretten citerer fra politirapporten den rapportoptagende politiassistent for, at kørslen ikke var til ulempe for andre. Der skete frakendelse med stemmerne 2-1. Sag (19) er eneste sag, hvor der frifindes for betinget frakendelse. Tiltalte 1's bil gik i stå på motorvejen. Han ringede efter sin far, tiltalte 2. Tiltalte 2 trak tiltalte 1's bil 180° rundt i nødsporet, således at bilerne under selve vendingen var inde på vejbanen. Bilerne kørte herefter kort (25-100 m) i nødsporet mod færdselsretningen og op ad en tilkørselsvej, stadig i nødsporet og adskilt af spærreflade. En passager var ude af bilen for at holde øje med evt. modkørende trafik. Frifindelse i denne sag er vanskeligt forenelig med den øvrige praksis, specielt sag (4).

I sag (29, FM 91.139) havde tiltalte i april ved 02-tiden vendt og kørt 15 km mod færdselsretningen med højre hjulpar i midterterrabbatten. Han havde mødt flere biler, herunder en lastbil, der måtte bremse op og foretage undvigemanevrene. I modsætning til de øvrige sager påstod anklagemyndigheden ubetinget frakendelse og førerretten blev frakendt i 1 år.

Det forekommer rimeligt, selvom materialet er spinkelt, at konkludere, at *u-vending på motorvej med efterfølgende kørsel mod kørselsretningen medfører frakendelse, uanset om der sker uheld.*

Om frakendelsen skal være ubetinget, belyses dårligt af praksis, fordi der i 6 af sagerne alene er påstået betinget frakendelse, selvom denne manøvre vel netop på motorvej må anses for særdeles farlig og som værende i eklatant modstrid med vejens indretning.

At frakendelsestiden i den eneste sag, hvor der påstås ubetinget, fastsættes til 1 år, tyder på en for mild tiltalepraksis.

c. andre tilfælde

En sag (26) vedrører en personbil, hvis fører forsøgte at foretage vending på motortrafikvej lige efter at være kommet ud på den og således prøvede at komme tilbage. Tiltalte blev påkørt af en bus bagfra og fik frakendt førerretten betinget. Som noget forholdsvis sjældent ændredes bøden på 500 kr. i byretten til 1000 kr. i landsretten »under hensyn til den betydelige farlighed, som tiltaltes kørsel har indebåret«. Tiltalte var en 66-årig folkepensionist. I sag (11) forsøgte tiltalte vending på en hovedvej, men blev bagfra påkørt af en personbil. Et vidnes forklaring om modpartens betydelige hastighed blev imødegået af bilinspektøren, men tiltalte blev frifundet for frakendelse med den begrundelse, at han kunne være blevet vildledt af en bagved kørende bil, der ville svinge til højre, og som måske havde dækket udsynet til modparten. Sag (9) er atypisk ved, at tiltalte under kørsel med lastbil med sættevogn ikke direkte forsøgte et u-sving, men prøvede at vende ved først at bakke nedad en sidevej og herunder blev påkørt af modkørende. Manøvren blev foretaget på landevej med hurtig trafik, og tiltalte frakendtes førerretten betinget. At modparten forklarede, at han havde undret sig over, at tiltaltes lygter, som modparten opfattede som tegn på en modkørende bil, ikke bevægede sig, er ikke tillagt vægt, jfr. den ovenfor nævnte sag (8). I sag (3) opdagede tiltalte efter 100 m, at han var kommet på den forkerte side af en trekantet spærreflade ved en udflætning og vendte sin personbil og kørte således mod ensretningen ca. 100 m. Forholdet blev observeret af politiet. Der skete betinget frakendelse.

Også på andre veje end motorvej synes u-vending uden for bymæssig bebyggelse at medføre betinget frakendelse, hvis kørslen medfører uheld. I tilfælde med kørsel mod ensretning kan der ske frakendelse, selvom kørslen ikke har forårsaget uheld.

Domme

1. ØL 15.6.84, 18. afd., nr. 89/1984.
2. ØL 28.9.84, 10. afd., nr. 317/1984.
3. VL 24.10.84, 9. afd., nr. 1832/1984.
4. VL 13.2.85, 9. afd., nr. 2466/1984.
5. ØL 22.5.85, 16. afd., nr. 71/1985.
6. ØL 29.8.85, 10. afd., nr. 175/1985.
7. ØL 5.9.85, 10. afd., nr. 148/1985.
8. ØL 29.11.85, 17. afd., nr. 302/1985.
9. VL 13.2.86, 6. afd., nr. 2300/1985.

Kortvarig kørsel i modsat vejbane

10. ØL 14.2.86, 5. afd., nr. 152/1985.
11. VL 27.2.86, 6. afd., nr. 2471/1985.
12. ØL 15.8.86, 10. afd., nr. 198/1986.
13. ØL 11.9.86, 7. afd., nr. 60/1986.
14. ØL 27.11.87, 10. afd., nr. 280/1987.
15. VL 12.4.88, 7. afd., nr. 336/1988.
16. ØL 4.7.88., 12. afd., nr. 181/1988.
17. ØL 6.7.88, 12. afd., nr. 195/1988.
18. ØL 5.9.88, 14. afd., nr. 130/1988.
19. VL 14.9.88, 6. afd., nr. 1158/1988.
20. ØL 10.2.89, 10. afd., nr. 466/1988.
21. ØL 3.5.89, 10. afd., nr. 503/1988.
22. ØL 23.6.89, 10. afd. nr. 588/1988.
23. ØL 11.7.89, 12. afd., nr. 81/1988.
24. ØL 26.7.89, 12. afd., nr. 275/1989.
25. ØL 14.11.89, 10. afd., nr. 17/1989.
26. ØL 4.4.90, 16. afd., nr. 544/1989.
27. VL 9.10.90, 4. afd., nr. 1444/1990.
28. ØL 14.1.91, 6. afd., nr. 282/1990.
29. VL 14.5.91, 4. afd., nr. 339/1991 (FM 91.139).
30. ØL 2.10.91, 16. afd., nr. 57/1991.
31. ØL 21.10.91, 10. afd., nr. 199/1991.

Kortvarig kørsel i modsat vejbane

I afsnittet om U-vending er behandlet både tilfælde, hvor vendingen forårsager uheld, og tilfælde, hvor den største fare har været kørslen imod færdselsretningen f.eks. på motorvej. Afsnittet om overhaling vedrører naturligvis også kørsel i modsat vejbane.

De 6 afgørelser i dette afsnit vedrører derimod tilfælde, hvor tiltalte uagtsomt kortvarigt kommer over i modsat vejbane og dér forårsager frontalt sammenstød, medens den sidste – sag (7) – er atypisk og minder meget om kørsel på motorvej imod færdselsretningen. Tiltalte kørte her ind på hovedvej med græsrabat, således at han uden at vide det kom på den forkerte side af rabatten og altså kørte mod færdselsretningen over 1,4 km. Han mødte flere modkørende, der blinkede med lyset og blev til sidst standset af politiet. Førerretten blev frakendt betinget.

I sagerne (2, U 76.1000), (3, U 83.840), (4), (5) og (6) kørte tiltalte enten ligeud eller i en svag kurve over i modsat vejbane og stødte sammen med

modkørende. I sag (2, U 76.1000) kørte begge implicerede biler på grund af kortvarig uopmærksomhed i en svag uoverskuelig kurve med ca. halvdelen af vognene over vejmidten. 3 personer blev dræbt, og 2 personer blev tilføjet § 249-skade. Begge frakendtes førerretten betinget, men blev frifundet for overtrædelse af straffeloven. I sag (3, U 83.840) blev frakendelse undladt. Tiltalte rakte i en svag højrekurve ud efter papirer på højre forsæde og kom derfor over i modsat vejbane. Frakendelse blev undladt med begrundelse i, at uheldet skyldtes et kort øjebliks uopmærksomhed. I de 3 sidste sager – (4), (5) og (6) – skete betinget frakendelse, og i de to første sager dømtes også for overtrædelse af straffeloven, medens der ikke var personskeade i sag (6). I sag (4) kørte tiltalte, der 3 år før var straffet for spirituskørsel, galt om morgenen efter en lang værtshusnat, og kørselsbeskrivelsen kunne tyde på, at tiltalte var faldet i søvn. Tiltalte kørte i venstre vejbane frontalt ind i en modkørende, der fik § 249-skade. I sag (5) kørte tiltalte i en blød bue over mod modsat vejbane og kørte frontalt ind i en modkørende, der blev dræbt. I sag (6) kørte tiltalte uden påviselig grund over i venstre side og forårsagede frontalt sammenstød. I sag (1, U 76.450) kørte tiltalte ind i et kryds med så høj hastighed, at hans højresving blev for stort og han stødte frontalt sammen med en modkørende. Der skete betinget frakendelse.

Der synes således at være en klar landsretspraksis for, *at den, der forårsager frontalt sammenstød ved uagtsomt at køre helt eller delvis over i modsat vejbane, frakendes førerretten betinget. Eneste undtagelse er sag (3), der kan være vanskelig at forklare.*

Som nævnt i indledningen inddrages normalt ikke sager vedrørende spirituskørsel. Netop vedrørende dette emne foreligger imidlertid 3 højesteretsdomme, der tager stilling til, om kørsel i modsat vejbane er omfattet af ordlyden i § 126, stk. 1, nr. 1. I U 82.823 kørte tiltalte med en alkoholpromille på 2,29 over i modsat vejbane og forårsagede frontalt sammenstød. Tiltalte forklarede uheldet med, at han var kommet ud i højre rabat og herved mistede herredømmet over bilen, der så skred over og forårsagede uheld i modsat vejbane. Landsretten fandt ikke denne kørselsfejl omfattet af ordlyden af § 117, stk. 2, nr. 3 (samme formulering som § 126, stk. 1, nr. 1), hvilket Højesteret stadfæstede. U 82.825 vedrører en tiltalt, der med mindst 1,01‰ alkohol i et venstregående vejsving mistede herredømmet over bilen, der ramte kantstenen i højre side og derefter kørte mod en kantsten i venstre side og blev kastet tilbage til højre side af vejen, hvor den ramte et vejskilt. Heller ikke i denne sag fandt Højesteret kørslen omfattet af ordlyden i § 126, stk. 1, nr. 1. Endelig vedrører U 82.1017 en tiltalt, der med en alkoholpromille på mindst 0,96 kører

Påkørsel i højre side

ind i en vejkurve. Hans baghjul skrider ud, og han forsøger at rette bilen op ved at dreje mod venstre og støder derved frontalt sammen med en modkørende. Ifølge den modkørende havde tiltalte kørt i den forkerte side over ca. 100 m. Heller ikke denne kørselsfejl fandt Højesteret omfattet af ordlyden i § 126, stk. 1, nr. 1.

Det karakteristiske for de 3 højresvingninger er, at tiltaltes kørsel i den modsatte vejbane er en følge af en mindre fejl begået i højre side. Konklusionen må derfor modificeres til, *at den, der forårsager frontalt sammenstød ved uden anden påviselig grund end for høj hastighed eller uopmærksomhed helt eller delvis at køre over i modsat vejbane, frakendes førerretten betinget.*

Domme

1. ØL 27.1.76, 3. afd., nr. 364/1975 (U 76.450).
2. ØL 1.9.76, 14. afd., nr. 310/1976 (U 76.1000).
3. ØL 19.5.83, 18. afd., nr. 83/1983 (U 83.840).
4. VL 21.11.85, 7. afd., nr. 1343/1985.
5. ØL 15.2.88, 14. afd., nr. 320/1987.
6. VL 28.8.90, 1. afd., nr. 2921/1990.
7. VL 11.10.90, 8. afd., nr. 1142/1990.

Påkørsel i højre side

Materialet omfatter 9 sager. De 6 vedrører påkørsel af en medkørende cyklist eller knallertkører, medens de 3 sidste vedrører påkørsel af personbiler og af en fører ved en redningsvogn.

I sagerne (2, U 82.736), (4), (5) og (7) er der intet at bebrejde den påkørte. I sag (5), der vedrører en holdende knallertfører, bemærker landsretten dog, at det ikke kan anses for bevist, at knallertens lys var tændt. Uheldet skete kl. 06.45 i februar, men knallerten var ifølge vidner let synlig. I de sidste 3 sager blev den påkørte dræbt, i sag (2) er oplyst, at han kom alvorligt til skade, uden at der er rejst tiltale efter straffeloven. I alle 4 sager er forholdet henført under § 126, stk. 1, nr. 1. I sag (5) skete påkørslen efter det oplyste tilsyneladende, fordi tiltalte, der troede, at en bil bag hende ville overhale, kørte ind til siden for at give plads. I sag (7) påberåbte tiltalte sig, at han var blændet af en modkørende. I sag (4) påkørte tiltalte en cyklist på en hovedvej. Der er ikke i dommen anført nogen undskyldning for påkørslen.

I sag (3, KD 83.157) var en 11-årig cyklist netop sammen med 2 drenge svinget ud på hovedvejen, da han bagfra blev påkørt og dræbt af tiltalte, der kørte op imod 140 km/t mod tilladt 80 km/t. Tiltalte havde set de 3 drenge køre mod hovedvejen, men undlod at nedsætte farten. I stedet søgte han lidt mod venstre på kørebanen, hvilket imidlertid ikke var tilstrækkeligt på grund af cyklistens for store sving. Selve kørslen blev henført til § 126, stk. 1, nr. 1, men p.g.a. tiltaltes med forstraffe meget belastede fortid blev forholdet også henført til stk. 1, nr. 3, og stk. 2, nr. 3, med en frakendelsestid på 2 år.

Sag (8) vedrører påkørsel af en cyklist, der p.g.a. vejarbejde på cykelstien netop var kørt ud på vejbanen og bagfra blev påkørt af tiltalte, der kørte 70-80 km/t og følte sig blændet af solen. Tiltalte hævdede, at han ikke havde ventet cyklisten på vejbanen. Skiltningen for vejarbejdet blev af politiet betegnet som kaotisk, bl.a. var advarselsskiltet for bilister anbragt efter uheldsstedet. Tiltalte blev frifundet for uagtsomt manddrab og for påstanden om betinget frakendelse.

I sag (1, U 76.198) troede tiltalte, at et redningskøretøj, der med nærlys eller fjernlys og blåt blink holdt med front mod ham, kørte mod ham i rette vognbane. For sent så han, at det holdt i hans egen vognbane, og han passerede det højre om ved at køre op på fortovet, hvor han ramte føreren. Forholdet henført under § 126, stk. 1, nr. 1.

Sag (6, U 88.86) vedrører en lastbilsfører, der i det tidligere DDR om natten i tæt tåge på motorvej påkørte en personbil holdende i højre side, uden at der var opstillet advarselstrekanter. To passagerer dræbtes ved påkørslen. Tiltalte fortsatte til Danmark og meldte sig til politiet. Forholdet medførte 1 års frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, og 40 dages fængsel.

I sag (9, FM 91.141) forsøgte en 18-årig tiltalt, der kørte ca. 115 km/t, først at overhale en bil, der holdt for venstresving, højre om og dernæst venstre om, men da der ikke var mulighed herfor, påkørte tiltalte den holdende bil. En passager hos tiltalte blev dræbt, og 2 personer i den påkørte bil fik § 249-skade. Efter påstand frakendtes tiltalte førerretten betinget og idømtes hæfte i 30 dage, som landsretten med stemmerne 4-2 p.g.a. kørselens beskaffenhed og følgerne undlod at gøre betinget, herunder af samfundstjeneste.

Det er bemærkelsesværdigt, at der i materialet er 3 domfældelser for overtrædelse af færdselslovens § 9. I sag (2), hvor der ikke er tiltale efter straffeloven, idømmes tiltalte 7 dages hæfte, i sag (6) 40 dages fængsel for de 2 uagtsomme manddrab og flugten, og i sag (4) 40 dages hæfte for uagtsomt manddrab, flugt, kørsel i frakendelsestiden og ophold og arbejde uden tilladelse.

Påkørsel af krydsende cyklist

Om praksis kan alene konkluderes, at påkørsel bagfra af cyklister som hovedregel medfører frakendelse.

Domme

1. VL 16.10.75, 5. afd., nr. 2908/1975 (U 76.198).
2. ØL 24.2.82, 13. afd., nr. 217/1981 (U 82.736).
3. VL 15.6.83, 9. afd., nr. 2714/1982 (KD 83.157).
4. VL 6.11.84, 1. afd., nr. 1736/1984.
5. ØL 27.8.85, 6. afd., nr. 178/1985.
6. ØL 2.9.87, 14. afd., nr. 196/1987 (U 88.86).
7. VL 30.8.88, 6. afd., nr. 1081/1988.
8. ØL 1.5.90, 6. afd., nr. 141/1989.
9. VL 26.6.91, 6. afd., nr. 1323/1991 (FM 91.141).

Påkørsel af krydsende cyklist

I dette afsnit behandles 3 domme, hvor tiltalte har påkørt og dræbt en cyklist, der krydsede vejen uden for vejkryds.

I sag (1) kørte tiltalte med en hastighed »noget over 60 km/t« i bymæssig bebyggelse på en ca. 8 m bred vej med ret tæt fyraftenstrafik. På hans højre side cyklede en kvinde med bæreposer på styret og derfor muligvis noget usikkert. Til højre for kvinden var parkede biler. Uden at give tegn svingede hun pludselig til venstre. Afstanden til tiltaltes vogn er ikke angivet. Tiltalte påkørte og dræbte kvinden, der blev slynget op på bilen. Efterfølgende kolliderede tiltalte med en modkørende bil. Bilinspektøren forklarede bl.a., at han aldrig havde set så svære skader på en bil efter påkørsel af en person. Efter påstand blev tiltalte idømt bøde for uagtsomt manddrab og frakendt førerretten betinget med begrundelse, »at den nævnte hastighed væsentligt har oversteget det efter stedet og forholdene forsvarlige«.

I sag (2) kørte tiltalte på en 4-sporet vej i bymæssig bebyggelse med en hastighed et godt stykke over de tilladte 70 km/t. Han påkørte og dræbte herunder en 14-årig dreng, der kom cyklende tværs over vejen fra tiltaltes venstre side. Der var ingen trafik, som nedsatte tiltaltes mulighed for at se drengen. Tiltalte anslog selv, at han første gang så drengen ved vejmidten på 30 m's afstand. I landsretten skete med stemmerne 3-3 frifindelse for uagtsomt manddrab og for frakendelsespåstanden.

Sag (3) vedrører en tiltalt, der i bymæssig bebyggelse førte hyrevogn med ikke under 80 km/t mod tilladt 60 km/t og påkørte og dræbte en cyklist, der krydsede vejen fra tiltaltes venstre side. Cyklisten, som tiltalte angiveligt først så midt på vejen, havde en alkoholpromille på mindst 1,63. Førerretten blev frakendt betinget og tiltalte idømt bøde for uagtsomt manddrab.

De 3 afgørelser lader sig ikke forene til nogen entydig konklusion. I øvrigt kan det virke, som om praksis på dette område er strengere over for tiltalte end ved påkørsel af fodgængere, der krydser kørebanen uden for fodgængerfelt, selvom tilfældene synes at ligne hinanden bortset fra, at cyklisten kommer meget hurtigere og derfor mindre forudsigeligt for tiltalte.

Domme

1. ØL 10.12.84, 8. afd., nr. 331/1984.
2. ØL 30.6.86, 11. afd., nr. 129/1986.
3. ØL 13.9.89, 2. afd., nr. 41/1989.

Kørsel på cykelsti eller fortov

I dette afsnit behandles alene tilfælde, hvor der ikke er sket påkørsel på fortov, eller har været betydelig fare herfor. Disse konkret farlige tilfælde er behandlet under påkørsel uden for fodgængerfelt. Materialet omfatter herefter alene 5 afgørelser.

I 3 sager – (1), (3, KD 87.298) og (4) – foretager tiltalte kørslen for sjov. I sag (1) kører han i personbil 2 gange på cykelsti med 40-50 km/t. Første strækning er ca. 100 m, anden strækning antageligt noget kortere. Cykelstien var for cyklister i begge retninger, og kørslen skete om foråret kl. 14.45, men der var ingen cyklister på det pågældende tidspunkt. (Sagen er refereret af J.O. Skov-Madsen i Dansk Politi 1985.127). I sag (3, KD 87.298) kørte tiltalte i maj måned kl. 19.45 sin motorcykel dels på en gangsti og dels på en kombineret gang- og cykelsti med adskillige mennesker. Tiltalte speedede noget op, men ingen fodgængere var i fare. I sag (4) kunne tiltalte ikke stå for fristelsen til at afprøve sin nye 4-hjulstrækker og kørte ved et kryds varevognen op over den i højre side sammenskrabede sne og fortsatte dernæst ned over fortov og cykelsti, hvor 2 mennesker måtte træde tilbage og blev passeret i måske 4 m's afstand. Tiltalte kørte langsomt, men oversigtsforholdene var meget dårlige. I alle 3 sager skete betinget frakendelse.

Bakning

Sag (2) vedrører en hyrevognschauffør, der ved et kryds holder for rødt lys bag flere biler. Han overhaler disse højre om ved at køre først delvist og siden helt op på cykelstien. En cyklist må bremse og undvige op på fortovet. Efter påstand blev førerretten frakendt betinget.

I sag (5) kørte tiltalte i bymæssig bebyggelse for hurtigt og tæt på en forankørende bil, der nedsatte farten for at køre ind i en indkørsel til højre. Tiltalte undveg venstre om, og på grund af modkørende kørte han op på cykelsti og fortov i venstre side. Der var ingen fodgængere eller cyklister. Idet retten lagde vægt på hele forløbet, blev førerretten frakendt betinget.

Domme

1. ØL 23.1.85, 10. afd., nr. 358/1984.
2. VL 10.6.86, 6. afd., nr. 621/1986.
3. VL 27.1.88, 3. afd., nr. 2124/1987 (KD 87.298).
4. ØL 26.5.88, 17. afd., nr. 172/1988.
5. VL 10.3.92, 7. afd., nr. 1736/1991.

Bakning

Materialet omfatter kun 6 afgørelser. I alle sager er der sket uheld under bakningen. I 3 tilfælde er der dræbt en person og i et tilfælde er forårsaget § 249-skade.

I sagerne (2) og (6) har tiltalte foretaget langsom bakning i bymæssig bebyggelse, i sag (2) for at finde en parkeringsplads og i sag (6) for at komme over i en anden vognbane. I begge tilfælde har tiltalte orienteret sig bagud over højre skulder og påkørt en fodgænger, der kom fra venstre side og således har passeret det meste af vejen. I sag (2) påføres § 249-skade, medens fodgængerens i sag (6) dræbes. I begge tilfælde skete betinget frakendelse og domfældelse for overtrædelse af straffeloven. I sag (3, KD 87.158) foregår bakningen på en parkeringsplads, og en 78-årig påkøres og dræbes. Tiltalte blev dømt for uagtsomt manddrab, men frifundet for påstanden om betinget frakendelse.

Både sag (1) og sag (4, KD 87.299) vedrører tiltalte, der i tæt tåge bakker en lastbil – i sag (4, KD 87.299) med påhængsvogn – tværs over en landevej mod en indkørsel. I begge tilfælde påkøres lastbilen af en personbil, der i hvert fald i sag (1) sandsynligvis har kørt hurtigere, end forholdene tillod. I sag (1) blev føreren af personbilen dræbt, hvorimod der ikke i sag (4, KD 87.299) er

oplysninger om personskade. I begge tilfælde skete betinget frakendelse og i sag (1) domfældelse efter § 241.

I sag (5) bakkede tiltalte i en langsom glidende bevægelse men uden at standse op sin hyrevogn ind på en anden vej og blev der påkørt af en i samme retning kørende bil. Førerretten blev frakendt betinget.

Domme

1. ØL 26.10.83, 8. afd., nr. 229/1983.
2. ØL 24.3.86, 10. afd., nr. 61/1986.
3. VL 11.12.86, 5. afd., nr. 1767/1986 (KD 83.158).
4. VL 19.1.89, 2. afd., nr. 2168/1988 (KD 87.299).
5. ØL 4.12.89, 4. afd., nr. 501/1989.
6. ØL 6.2.92, 15. afd., nr. 291/1991.

Jernbaneoverskæring

I 2 sager er tiltalte frakendt førerretten betinget for i en jernbaneoverskæring at have påkørt et tog. I sag (2) så tiltalte p.g.a. lavtstående sol ikke blinklyset og først togbommen umiddelbart før påkørslen. I sag (1) så tiltalte af samme grund meget sent det røde blinklys og valgte at speede op, men påkørte en motorvogn. Der var ikke personskade i nogen af sagerne.

Domme

1. ØL 25.2.88, 8. afd., nr. 354/1987.
2. VL 25.10.88, 6. afd., nr. 1599/1988.

Parkering og standsning

Materialet omfatter kun 4 sager, heraf en Højesteretsdom. I højesteretssagen (2, U 85.900) kørte tiltalte den 31. oktober kl. 05.15 med et vogntog læsset med en gravemaskine. For at læsse denne af var det ifølge tiltalte nødvendigt i ca. 5 minutter at holde på tværs af vejen, således at vogntoget dækkede alle 3 vognbaner undtagen 1,5 m. Bilens roterende gule blinklys og haveriblinket var tændt og synligt på 500 m's afstand. Der var reflekser på sættevognen. En

Parkering og standning

taxa kom kørende mod vogntoget, og chaufføren troede, at lastbilen kørte imod ham i modsat vejbane. For sent opdagede han sættevognen, og både han og en passager fik § 249-skade. Højesteret fandt alene grundlag for betinget frakendelse.

Sag (1, U 75.1022) og sag (4) vedrører begge lastbilchauffører, der i mørke havde efterladt en påhængsvogn uden lys og uden advarselstrekant i højre vejside af en uoplyst vej uden for bymæssig bebyggelse. I sag (1) var den væsentligste del af påhængsvognen inde på selve kørebanen og i sag (4) næsten hele vognen. I begge tilfælde blev påhængsvognen påkørt, og i begge tilfælde skete betinget frakendelse.

I sag (3) var tiltalte under en kørsel på en 6 m bred uoplyst landevej punkteret. Hun efterlod kl. 12.30 bilen i højre vejside uden advarselstrekant og lys, og således at bilen fyldte 1 m af vejbanen. Bilen stod der endnu efter mørkets frembrud. Der skete ingen påkørsel. I byretten skete betinget frakendelse. I landsretten påstod anklagemyndigheden frakendelsen ophævet, hvilket skete uden videre begrundelse.

Domme

1. ØL 25.7.75, 14. afd., nr. 252/1975 (U 75.1022).
2. HR 29.8.85, I. afd., nr. 259/1985 (U 85.900).
3. VL 6.9.90, 7. afd., nr. 1224/1990.
4. VL 3.12.90, 8. afd., nr. 2329/1990.

III. Mangler ved køretøjet

Køretøjets generelle tilstand

I de følgende afsnit behandles en række specifikke mangler f.eks. ved bremses eller styretøj. I mange tilfælde er der tale om ældre ikke-vedligeholdte biler også med andre mangler, der typisk kun er tillagt begrænset betydning.

I 12 sager er frakendelsespåstanden ikke begrundet i en enkelt mangel ved køretøjets sikkerhedsudstyr, men synes snarere at knytte sig til køretøjets generelle tilstand. I 6 sager – (2), (5), (6), (7), (10) og (12) – er der tale om stærkt rusttærede biler, i andre 5 sager – (1), (3), (4, KD 83.284), (8) og (9) – om stærkt ombyggede køretøjer. Sag (11) vedrører en uindregistreret bil, som tiltalte havde besluttet at ophugge. Afgørelsen hører sandsynligvis til førstnævnte gruppe, men hverken byrets- eller landsretsdom indeholder nogen brugbar begrundelse herom.

a. rusttæring

Vedrørende de tærede biler har anklagemyndigheden i 4 tilfælde – (5), (7), (10) og (12) – påstået ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 1, og fået medhold i de to førstnævnte. I sag (7) var hovedmanglen kraftig tæring af rammebunden med overhængende fare for sammenbrud ved kraftig opbremsning og undvigemanøvre – selv ved lave hastigheder som f.eks. 40 km/t. Tiltalte havde søgt at bedre på forholdene med et nylonreb. Sag (5) vedrørte en gammel Volvo, som tiltalte var ved at renovere. Den havde kraftige tæring, men ikke med aktuel risiko for sammenbrud. Benzintanken var erstattet med en plastikdunk foran passagersædet og med rørtilførsel gennem bunden. Bremsene var ikke sikre, men virksomme. Den tredje sag (10), hvor anklagemyndigheden påstod ubetinget frakendelse, endte med betinget frakendelse. Tiltalte havde som autoreparatør netop hentet og kørt 6 km med personbil med så kraftige tæring, at højre side p.g.a. sammenbrud var 10 cm lavere end venstre. Mangler ved styretøj og bremses var begrænsede. Medens byretten antog, at tiltalte som autoreparatør var bekendt med de alvorlige mangler, fandt landsretten det betænkeligt at antage, at tiltalte havde sådant kendskab, og ændrede derfor byrettens ubetingede frakendelse til betinget. Også i sag (12) påstod anklagemyndigheden ubetinget frakendelse. Tiltalte

Køretøjets generelle tilstand

havde kørt i en 16 år gammel personbil, hvis bagtøj var så rustent, at det kunne falde af og blokere baghjulene med øjeblikkelig udskridning til følge. Landsretten frakendte førerretten betinget med den begrundelse, at nok kunne tiltalte høre, at der var noget galt, men at det var betænkeligt at statuere, at han var klar over fejlens alvorlige karakter.

I 2 sager – (2) og (6) – blev forholdet efter anklagemyndighedens påstand alene henført under § 126, stk. 1, nr. 1, uden at det umiddelbart kan ses, at disse sager vedrører mindre grove forhold. Således var den ene bil (6) 15 år gammel og så tæret, at højre forsædepassager kunne træde foden igennem til vejbanen, og med risiko for sammenbrud, ligesom højre forhjul kunne skydes frem og tilbage i kørselsretningen. Den anden (2) vedrører en 11 år gammel bil med kraftige tæring. Tiltalte havde fortsat kørslen efter at have hørt et bump, der viste sig at skyldes sammenbrud af højre underskærm omkring forhjulets ophængs befæstelse, hvilket var umiddelbart synligt og havde nedsat styresikkerheden betydeligt.

b. konstruktive ændringer

I gruppen af ombyggede køretøjer har anklagemyndigheden i 3 sager – (1), (4, KD 83.284) og (8) – påstået ubetinget frakendelse og i 2 sager – (3) og (9) – alene betinget frakendelse. Ingen af køretøjerne var indregistrerede. Bortset fra sag (3) er påstanden fulgt.

I sag (1) havde tiltalte forsynet en uindregistreret motorcykel med en uoriginal lang forgaffel uden støddæmpet affjedring, og endvidere var der p.g.a. bremsedefekt risiko for fastlåsning af forhjulsbremsen. Tiltalte var standset 2 gange af politiet, og landsretten henviser til, at han ved 2. kørsel var klar over de alvorlige fejl ved bremsen og styretøj. Sag (4, KD 83.284) vedrører et knallertstel, som tiltalte bl.a. havde forsynet med en scootermotor, således at køretøjet, der i øvrigt var uden forhjulsbremse, iflg. bilinspektøren kunne køre 110 km/t, iflg. tiltalte 60 km/t. I den tredje sag (8) havde tiltalte på en motorcykel bl.a. udskiftet forgafflen og givet den nye en hældning på 45° samt udstyret den med et meget højt styr. Ved hastigheder under 70 km/t var styresikkerheden ifølge bilinspektøren betydeligt nedsat og sikkerhedsmæssigt at sammenligne med en motorcross-motorcykel. Efter udskiftning af forgafflen og ændring af andre mindre betydningsfulde forhold ville cyklen kunne indregistreres. Der skete konfiskation af motorcyklen og ubetinget frakendelse i 6 måneder. Afgørelsen er atypisk, idet det under landsretssagen viste sig, at tiltalte havde en overset betinget dom for promillekørsel. Landsretten bemærker udtrykkeligt, at anklagemyndigheden ikke har påstået skærpelse, idet det fastslås, at stadfæstelsen af de 6 måneders frakendelse er en fælles frakendelse.

De øvrige 2 køretøjer er specialbyggede til andet end almindelig persontransport. Sag (9) vedrører en selvbygget »dragster«, et køretøj beregnet til meget høj acceleration og med bremses, der i forhold til disse hastigheder betegnes som utilstrækkelige og livsfarlige. Førerretten frakendte betinget efter kørsel ved Rådhuspladsen. Den anden sag (3) drejer sig om en 23 år gammel Fiat 600, som var bygget helt om, så den ifølge bilinspektøren var helt uegnet til persontransport på vej. Bl.a. var akselafstanden forkortet ved bortskæring af en del af bunden. Tag og vinduer var fjernet. Bilen var ifølge bilinspektøren nærmest at anse for legetøj. Den var fundet parkeret af politiet, og tiltalte forklarede alene at have kørt 400 m på offentlig vej med meget nedsat fart (under 30 km/t). Bilinspektøren havde udtalt, at bilens styre- og bremseudstyr ved kørsel med denne fart var forsvarligt, og at sådan kørsel ikke kunne betegnes som en overtrædelse af § 126, stk. 1, nr. 1. Landsretten frifandt tiltalte for betinget frakendelse med den begrundelse, at der ikke var ført bevis for, at tiltalte havde kørt hurtigere end af ham selv forklaret. Afgørelsen er atypisk, idet tiltaltes forklaring om sin forsigtige og meget begrænsede kørsel ikke i de andre sager om mangler er tillagt betydning. Den tilsyneladende afvigelse fra praksis kan skyldes, at bilen blev fundet parkeret, og at det klart drejede sig om et køretøj, der ikke var konstruktivt ændret med henblik på kørsel under færdselslovens område.

Praksis synes at vise, at er tiltaltes vogn så kraftigt tæret af rust, at den til dels er brudt sammen, eller der er risiko for sammenbrud, frakendes førerretten. I tilfælde, hvor tiltalte har udbedret manglerne med utilstrækkelige eller farlige hjemmeløsninger, frakendes førerretten ubetinget. I øvrigt er ubetinget frakendelse formentlig hovedreglen, hvis tiltalte var klar over manglerne. Såfremt tiltalte alene burde have været klar over manglerne, frakendes førerretten betinget.

Foretager tiltalte konstruktive ændringer på køretøjet og derved nedsætter dettes færdselssikkerhed betydeligt for at gøre det hurtigere eller smartere, frakendes førerretten ubetinget med risiko også for konfiskation. Er der tale om kortvarig brug af selvbyggede eller ombyggede køretøjer, der overhovedet ikke er tænkt anvendt på færdselslovens område, kan der ske betinget frakendelse, men den konkrete situation kan have betydning.

I øvrigt tillægges det ingen betydning, hvorledes køretøjet har været anvendt i den konkrete situation.

Domme

1. ØL 28.6.84, 8. afd., nr. 101/1984.
2. VL 14.9.84, 2. afd., nr. 1389/1984.
3. VL 26.3.85, 4. afd., nr. 2617/1984.
4. VL 29.10.85, 1. afd., nr. 588/1985 (KD 83.284).
5. ØL 29.5.86, 10. afd., nr. 351/1985.
6. ØL 23.6.86, 5. afd., nr. 112/1986.
7. VL 29.3.88, 3. afd., nr. 2288/1987.
8. ØL 17.5.88, 10 afd., nr. 133/1988.
9. ØL 6.7.89, 12. afd., nr. 277/1989.
10. VL 24.6.91, 6. afd., nr. 398/1991.
11. ØL 2.12.91, 4. afd., nr. 281/1991.
12. VL 13.2.92, 5. afd., nr. 2338/1991.

Mangler ved bremserne

Materialet omfatter 57 landsretsafgørelser, heraf 31 fra Vestre Landsret og 26 fra Østre Landsret. Forskellene mellem de forhold, der begrunder frakendelse, er så store mellem personbiler (og varebiler), lastbiler (og busser) og motorcykler, at hver kategori gennemgås hver for sig.

a. bremser ved personbiler

Materialet omfatter 43 landsretsdomme. I de 32 sager har anklagemyndigheden påstået førerretten frakendt ubetinget. Dette er sket i 21 sager, medens der i de 11 sidste er sket betinget frakendelse. I 11 sager er der alene nedlagt påstand om betinget frakendelse. Påstanden er fulgt i de 9 sager. Der har i sagerne ud over fejl ved bremserne ofte været andre mangler ved bilerne, men kun i få tilfælde har disse mangler overhovedet haft betydning. Specielt bemærkes, at bilen i sag (53) var så kraftigt tæret i bærende dele, at bundpladen flere steder var sunket 8 cm, så førersædet hang nedad. P.g.a. tæring sad venstre dør alene fast i øverste hængsel. Tæringen resulterede også i, at bremsepedalen fik for stor vandring. Disse forhold er øjensynligt ikke tillagt betydning ved siden af den virkningsløse forhjulsbremse.

Påstand om ubetinget frakendelse

Virkningsløs ved første nedtræden

I de 32 sager, hvor der har været nedlagt påstand om ubetinget frakendelse, har driftsbremsen i de 15 sager været virkningsløs ved 1. nedtræden. Beviset

herfor er erklæring fra bilinspektøren typisk kombineret med en vidneforklaring af samme. Dette faktum har tilsyneladende ikke voldt bevisproblemer. I et tilfælde (33) er et bremserør sprængt ved bilinspektørens test, men efter reparation af denne fejl er bilens bremses afprøvet på ny med det resultat, at bilinspektøren fastslår, at driftsbremsen også før testen har været virkningsløs ved første nedtræden. Hovedproblemet i disse sager har været, om tiltalte var bekendt med bremsernes tilstand. Også på dette punkt er det typisk bilinspektørens erklæring og/eller vidneforklaring, der er det afgørende bevis.

I 4 tilfælde – (8), (11), (19) og (40) – hvor der alene sker betinget frakendelse trods virkningsløs bremse, kan dette i de 2 – (8) og (11) – direkte henføres til bilinspektørens forklaring om, at det ikke er sikkert, at bremsen tidligere har været virkningsløs. I sag (19) drejede det sig om en mangel, der var opstået gradvis, således at føreren ikke havde haft mulighed for at erkende fejlen. Tiltalte var hverken ejer eller daglig bruger af bilen, men havde lånt den af en vens mor. Bilinspektøren præciserede i landsretten, at hans bemærkning om manglens kendskab for føreren ikke gjaldt den, der kun benyttede bilen ved en enkelt lejlighed. Tiltalte præsterede endog at køre ind i den politibil, hvorfra han netop var beordret til at standse! Dette er lige så lidt i denne sag, som i 4 andre sager – (1, U 76.196), (11), (14) og (56) – hvor bremsemanglen har resulteret i uheld, tillagt nogen betydning. Ligeledes ses det ikke tillagt betydning af landsretterne, om tiltalte kun har villet køre en kort eller en længere tur, eller om han har kørt særlig forsigtigt. At parkeringsbremsen har været i orden, er efter praksis næppe heller relevant og er alene nævnt som formildende omstændighed i sag (19), hvor landsretten bl.a. nævner, at håndbremsen »havde en bremseevne på grænsen af det krævede«. I sag (40) spiller håndbremsen dog en noget speciel rolle. Bremsepedalen kunne trædes i bund uden virkning. Forhjulsbremsekredsen var virkningsløs p.g.a. utæthed og baghjulsbremsekredsen p.g.a. manglende justering. Belægningerne var opslidt på begge bremses. Parkeringsbremsen var ligeledes virkningsløs. Dog kunne den i trukket tilstand kompensere for den manglende justering af baghjulsbremserne, således at bremseevnen blev målt til 10 m ved 30 km/t. Tiltalte var klar over disse forhold og blev i byretten frakendt førerretten ubetinget. Imidlertid fandt 4 af 6 dommere i landsretten, at »køretøjets bremseevne efter bilinspektørens erklæring må antages at have været nogenlunde acceptabel«, hvorfor førerretten alene frakendtes betinget. Afgørelsen harmonerer ikke med den øvrige praksis.

En vis virkning ved første nedtræden

Også i de 17 sager, hvor der har været en vis bremseeffekt ved første nedtræden, er sagerne bortset fra 2 – (16) og (30) – afgjort primært ud fra

Mangler ved bremserne

denne effekt. I sag (30) er bremselængden ved 30 km/t angivet til 8 m. Imidlertid gjaldt dette kun, hvis bilen var kold. Ved opvarmning af bremseanlægget kunne bremserne vise sig helt virkningsløse f.eks. ved nedbremsning fra 60 km/t. Der skete ubetinget frakendelse. Også i sag (16) fraviges det almindelige princip om bremselængden ved første nedtræden. Bremselængden angives til 40 m, medens den ved anden nedtræden angives til 5,5 m. Tiltalte forklarede, at han var klar over, at bremsen skulle pumpes en gang, og indrettede sin kørsel herefter. Landsretten anfører: »..., at den ekstra nedtrædning, der var nødvendig for at opnå denne bremselængde, kun tog tiendedele af et sekund«. Alene med henvisning til denne begrundelse stemmer 5 dommere for kun at frakende førerretten betinget. Afgørelsen lader sig ikke forene med den øvrige praksis.

I de øvrige 15 sager, hvor der har været nedlagt påstand om ubetinget frakendelse, fordi bremselængden ved første nedtræden har været for stor, varierer den målte bremselængde naturligvis meget. I fire tilfælde – (14), (47), (53) og (56) – har den været målt til 8-11 m. I de to første sager var baghjulsbremserne helt virkningsløse. De tiltalte var henholdsvis automekanikerlærling og udlært automekaniker. I sag (14) havde tiltalte selv koblet baghjulsbremserne fra, medens retten i sag (47) statuerede, at tiltalte ikke var klar over baghjulsbremsernes manglende effekt. I begge sager skete betinget frakendelse. Samme udfald fik sag (53) vedrørende virkningsløse forhjulsbrems og bremselængde på 10,9 m. Landsretten henviser til bilens bremseevne som begrundelse for ikke at henføre forholdet under § 126, stk. 2, nr. 1. I sag (56) var tiltalte kørt i grøften, fordi bremserne pludselig svigtede. Senere fik han bilen op på vejen og fortsatte forsigtigt efter at have checket, at bremserne virkede. Bremselængden blev målt til 11 m. Under henvisning til, at der ikke var risiko for total bremsesvigt, stadfæstede landsretten, at frakendelsen var gjort betinget.

Den korteste bremselængde med ubetinget frakendelse er 12 m i sag (18), hvor frakendelsen da heller ikke er begrundet alene med bremselængden, men »..., at tiltalte var klar over, at bremsen var så mangelfuld, at den når som helst kunne svigte helt«. I sag (36) skete ubetinget frakendelse under henvisning til, dels at tiltalte var klar over bilens ringe bremseevne (ved 30 km/t: 14 m), dels at der forelå alvorlige tæringsangreb og mangler bl.a. ved lygter.

I sag (21) skete ubetinget frakendelse ved en bremselængde på 16 m med anførslen: »navnlig under henvisning til de konstaterede mangler ved bremsesystemet«. De øvrige mangler bl.a. ved parkeringsbremse og lygter var trukket mere frem i byrettens præmisser, selvom de ikke var af en karakter, der normalt anses for væsentlige. Det er nærliggende at læse landsrettens afgørelse således, at manglerne ved bremsesystemet var tilstrækkelige (eller næsten

tilstrækkelige) til at begrunde en ubetinget frakendelse. I øvrigt har hovedproblemerne i sagerne været beviset for tiltaltes kendskab til den ringe bremseevne.

7 afgørelser resulterer alene i betinget frakendelse. De 4 sager – (14), (47), (53) og (56) – med 8-11 m's bremselængde er omtalt. Ligeledes den atypiske afgørelse (16), der lægger vægt på pumpningsmuligheden. De 2 sidste afgørelser – (2, U 76.251) og (23) – begrundes med henvisning til tiltaltes manglende kendskab til manglerne. Bremselængderne ved 30 km/t var henholdsvis 23 og 35 m.

Praksis for ubetinget frakendelse synes at være, at hvis tiltalte har været klar over, at driftsbremsen ved første nedtræden var virkningsløs, eller hvis bremseevnen var så ringe, at bremselængden ved 30 km/t var mindst den dobbelte af de tilladte ca. 16 m (nogenlunde svarende til 3 gange normal bremselængde), og tiltalte var klar over bremsernes tilstand, frakendes han førerretten ubetinget. Andre alvorlige mangler kan medføre en sænkelse af den nævnte bremselængde, f.eks. tiltaltes kendskab til risiko for total bremsesvigt eller alvorlige gennemtæringer.

Påstand om betinget frakendelse

I 11 sager har anklagemyndigheden alene nedlagt påstand om betinget frakendelse af førerretten. I 4 af disse sager – (12), (26), (27) og (37) – var driftsbremsen ved første nedtræden virkningsløs. I sag (26) forklarede tiltalte, at det kun var i de sidste 8 dage, at driftsbremsen havde været virkningsløs ved første nedtræden. Påstanden var ubetinget frakendelse, men førerretten blev i byretten alene frakendt betinget og anklagemyndighedens påstand var i landsretten stadfæstelse! I sag (37) statuerede landsretten det »ubetænkeligt at forkaste tiltaltes forklaring om, at bilen kunne bremse uden pumpning af driftsbremsen, da han påbegyndte kørslen med bugsering af et andet køretøj«. I begge sager burde der efter den ovenfor nævnte praksis være nedlagt påstand om ubetinget frakendelse af førerretten. Tilsvarende i sag (27) (varebil), hvor tiltalte forklarede, at bremserne havde været ødelagt i 2 dage. Også her skete betinget frakendelse.

I 3 sager, hvor der efter påstand skete betinget frakendelse, er bremselængden ikke angivet. I sag (50) sprængtes bremserøret ved bilinspektørens undersøgelse p.g.a. tæring, og i sag (44) bestod fejlen i, at bremserne ved særlig kraftig nedtræden kunne være uden virkning. I sag (55) havde tiltalte fyldt bremsevæske på det utætte system og kørte forsigtigt mod værkstedet, da han blev standset.

Mangler ved bremserne

Tre sager – (24), (43) og (51) – vedrører virkningsløse for- eller baghjulsbremser. I sag (24) var bremselængden 8 m og frakendelse undladt alene med henvisning til »det foreliggende«. Sagen ligner meget sagerne (14) og (47), hvor der i begge skete betinget frakendelse. I sag (43) var bremselængden 12 m, og her skete frakendelse bl.a. med henvisning til, at tiltalte måtte være bekendt med forhjulsbremsernes tilstand. I sag (51) var bremselængden 9 m og forhjulsbremserne virkningsløse. Tiltalte havde for anden gang lånt bilen af en kærester og kendte angiveligt ikke manglerne. Der skete frifindelse.

Sag (57) vedrører en bil med så kraftige tæringer, at der var risiko for sammenbrud. Bagenden havde bl.a. på grund af tæringer sat sig 6 cm, og bilen bremsede skævt p.g.a. overbremset bagaksel (ALB ventil hang). Den afhørte bilassistent betegnede bilens tilstand således, at »den i en given situation ville være direkte livsfarlig«. Landsretten tiltrådte betinget frakendelse med bemærkning om, at tiltalte »må have været bekendt med bilens manglende bremseevne«.

Praksis for betinget frakendelse tegner et noget mere usikkert billede end for ubetinget. Dog kan anføres, at i sager, hvor manglen objektivt er til ubetinget frakendelse, men hvor det ikke kan bevises, at tiltalte kendte manglen, frakendes førerretten betinget, hvis tiltalte burde have kendt manglen. Hvis enten forhjulsbremserne eller baghjulsbremserne er uden virkning, og bremselængden derfor forøget i forhold til det normale, og tiltalte vidste eller burde have vidst dette, frakendes førerretten sandsynligvis. I øvrigt vil atypiske defekter ved bremserne i visse tilfælde kunne medføre frakendelse.

b. bremser ved lastbiler, busser og traktorer

Materialet omfatter 11 afgørelser, hvoraf kun én (38) vedrører busser: En bus med 59 passagerer havde problemer med bremsesystemet og søgte mekanikerassistance i Frederikshavn. Baghjulsbremsen var uvirksom, hvilket bevirkede, at parkeringsbremsen automatisk blokerede på baghjulene. For at få bussen kørt til værkstedet koblede mekanikeren baghjulsbremsen fra, og bussen blev med lav hastighed kørt til værkstedet, hvor det viste sig, at det kunne tage hele aftenen at finde fejlen. Tiltalte besluttede derfor at køre videre og kørte ved Viborg ind i en foranholdende bil, der skulle svinge til venstre. Det blev lagt til grund, at tiltalte af mekanikeren klart var advaret mod at køre med bussen med baghjulsbremserne koblet fra. Bremselængden var ved 30 km/t 39 m mod tilladt 10,9 m og ved 80 km/t 250 m mod tilladt 62 m. Tiltalte var efter dette uheld frakendt førerretten betinget for en vigepligtsforseelse og blev nu frakendt førerretten i 2 år.

b. bremses ved lastbiler, busser og traktorer

Sag (54) vedrører en traktor med anhænger. Traktoren havde alene baghjulsbremses, og den højre var virkningsløs, medens bremseevnen for anhængerens var nedsat. Vogntogets bremselængde var 25 m mod tilladt 12 m. Ved bremseprøve med 10 km/t skred traktoren 30° til venstre. Tiltalte havde fortsat sin kørsel efter at have konstateret, at bremseevnen var nedsat. Efter påstand blev førerretten frakendt betinget.

De sidste 9 sager vedrører lastbiler

I 2 af sagerne – (6, U 78.265) og (46) – er der sket ubetinget frakendelse. I (6, U 78.265 Ø) kørte tiltalte i en uindregistreret lastbil med afmonteret forbindelse fra pedal til bremsecylinder og forårsagede et uheld ved at køre ud over højtender. I sag (46) var bremserne på både venstre for- og mellemhjul uden virkning, ligesom bremseevnen på højre for- og mellemhjul var svag. Ved venstre forhjul var bremsecylinder og stødstang afmonteret og bremseslangerne bundet sammen med reb. I begge sager statuerede retten, at tiltalte var bekendt med manglerne.

I 4 – (17), (28, KD 83.287), (29) og (42, KD 87.297) – af de tilfælde, hvor der er påstået betinget frakendelse, har sættevognen haft svagere bremser end forvognen, således at der ved opbremsning har været risiko for saksning (udskridning). I sag (17) mistede tiltalte ved opbremsning herredømmet over vogntoget og påkørte en signalstander. Da han burde have undersøgt bremserne ved en prøve, frakendtes førerretten. I sag (29) angives foruden nævnte saksningsrisiko bremselængden ved 30 km/t til 16,9 m (tilladt 10,9 m) og ved 60 km/t til 61,8 m (normalt vedligeholdet 32 m). Her skete frifindelse, medens der i sag (42, KD 87.297), hvor det anføres, at bremselængden ved 30 km/t for hele vogntoget var forøget med 35 m, skete betinget frakendelse. Om tiltalte anses for at have kendt manglen eller blot handlet uagtsomt, er svært at se. I sag (28, KD 83.287) kørte tiltalte i lastbil med en uindregistreret anhænger med uvirksomme bremser. Maksimal hastighed med lovlige bremser var 70 km/t og for lovlig bugsering med bremseløst køretøj 30 km/t. Tiltalte havde kørt op til godt 100 km/t og afsluttede kørslen med et uagtsomt manddrab ved tilsidesættelse af vigepligt. Bremselængden blev isoleret takseret til betinget frakendelse, som af anklageren påstået.

I sag (35) kørte tiltalte med lastbil sættevogn med 26% overlæs til trods for, at bremsen p.g.a. fejl kun havde effekt som ved ulæst vogn og derfor ved 70 km/t havde en bremselængde på 95 m mod tilladt 43 m. Tiltalte havde ringet til sin vognmand og nævnt fejlen, men havde fået ordre til at køre videre. I sag (52) var venstre forhjulsbremse så svag, at bilen ved opbremsning trak til venstre, hvad tiltalte havde bemærket. Desuden risiko for total bremsesvigt. I begge sager fulgte landsretten anklagemyndighedens påstand

Mangler ved bremserne

om betinget frakendelse. I sag (45) kørte tiltalte i en lastbil med et tæret bremsesystem og antagelig uden virksomt kontrolllys for bremsesystemet uden at nedsætte farten ud over hjaltænder og påkørte en modpart. Tiltalte hævdede, at uheldet skyldtes momentant bremsesvigt. I byretten skete frakendelse. Landsretten ophævede frakendelsen alene med henvisning til anklagemyndighedens påstand!

Det er næppe på baggrund af ovenstående, herunder anklagemyndighedens påstande, muligt at angive noget mønster for frakendelse ved kørsel med lastbil og sættevogne med bremsemangler.

c. bremser ved motorcykler

Materialet omfatter kun 3 afgørelser, hvoraf den ene (5) er offentliggjort i U 77.802. I sagen var fodbremsen virkningsløs, da akslen, som bremsepedalen drejer om, var brækket af. Håndbremsen, der virker på forhjulet, var mangelfri, så bremselængden ved 30 km/t var normal, men ved 60 km/t var den 32 m mod normalt 20 m. I øvrigt betegnede bilinspektøren hovedproblemet som vælterisiko ved opbremsning til hjulblokade. Førerretten blev frakendt ubetinget for 6 måneder. I sagen (34, U 88.445) var det forhjulsbremsen, der var virkningsløs, da kablet var afmonteret. Påstanden var her (isoleret for dette forhold) alene betinget frakendelse. Forholdet blev henført til § 126, stk. 1, nr. 1. I den tredje sag (49) var der fejl ved begge bremser. Forhjulsbremsen havde en bremselængde på 25 m mod tilladt maksimalt 8,9 m, og baghjulsbremsen 21,5 m mod maksimalt 11,2 m. Samlet bremselængde 15,7 m mod 6,95 m. Forhjulsbremsedefekten medførte i øvrigt risiko for blokering og styrt. Der skete ubetinget frakendelse af førerretten.

Domme

1. VL 15.10.75, 2. afd., nr. 1459/1975 (U 76.196).
2. ØL 19.11.75, 8. afd., nr. 380/1974 (U 76.251).
3. ØL 2.2.76, 14. afd., nr. 213/1975 (U 76.601).
4. ØL 16.3.76, 15. afd., nr. 514/1975 (U 76.617).
5. ØL 12.5.77, 14. afd., nr. 448/1976 (U 77.802).
6. ØL 15.11.77, 15. afd., nr. 390/1977 (U 78.265).
7. VL 9.2.84, 5. afd., nr. 2696/1983 (KD 83.283).
8. ØL 21.8.84, 11. afd., nr. 273/1984.
9. VL 11.9.84, 4. afd., nr. 1176/1984.
10. ØL 17.10.84, 9. afd., nr. 191/1984.
11. ØL 25.10.84, 7. afd., nr. 301/1984.

12. ØL 9.1.85, 15. afd., nr. 431/1984.
13. VL 4.3.85, 9. afd., nr. 32/1985.
14. ØL 16.4.85, 11. afd., nr. 43/1985.
15. ØL 18.4.85, 7. afd., nr. 2/1985.
16. ØL 4.6.85, 11. afd., nr. 501/1984.
17. ØL 18.6.85., 8. afd., nr. 193/1985.
18. VL 11.11.85, 6. afd., nr. 1655/1985.
19. ØL 11.12.85, 16. afd., nr. 364/1985.
20. VL 14.1.86, 4. afd., nr. 2289/1985.
21. VL 16.1.86, 8. afd., nr. 1783/1985.
22. VL 20.2.86, 1. afd., nr. 2318/1985.
23. VL 11.3.86, 7. afd., nr. 2340/1985.
24. ØL 10.6.86, 6. afd., nr. 13/1986.
25. VL 17.6.86, 5. afd., nr. 813/1986.
26. ØL 7.8.86, 7. afd., nr. 58/1986.
27. ØL 30.10.86, 16. afd., nr. 106/1986.
28. VL 20.11.86, 8. afd., nr. 2216/1986 (KD 83.287).
29. VL 4.6.87., 8. afd., nr. 240/1987.
30. VL 18.11.87, 3. afd., nr. 895/1987.
31. ØL 7.12.87, 8. afd., nr. 388/1986.
32. ØL 8.12.87, 5. afd., nr. 224/1987.
33. ØL 10.12.87, 8. afd., nr. 305/1986.
34. ØL 19.1.88, 13. afd., nr. 538/1987 (U 88.445).
35. ØL 1.2.88, 4. afd., nr. 353/1987.
36. VL 6.4.88, 8. afd., nr. 332/1988.
37. VL 1.7.88, 1. afd., nr. 52/1988.
38. VL 24.8.88, 8. afd., 985/1988.
39. ØL 26.8.88, 6. afd., nr. 290/1988.
40. VL 26.10.88, 6. afd., nr. 1998/1988.
41. VL 15.11.88, 1. afd., nr. 1337/1988.
42. VL 3.3.89, 8. afd., nr. 136/1989 (KD 87.297).
43. VL 1.3.90, 2. afd., nr. 2646/1989.
44. ØL 8.5.90, 15. afd., nr. 3/1990.
45. VL 21.8.90, 3. afd., nr. 865/1990.
46. VL 17.9.90, 2. afd., nr. 749/1990.
47. ØL 23.11.90, 5. afd., nr. 222/1990.
48. VL 26.11.90, 4. afd., nr. 1369/1990.
49. VL 28.11.90, 4. afd., nr. 2369/1990.
50. VL 10.12.90, 2. afd., nr. 2226/1990.
51. VL 28.2.91, 1. afd., nr. 1601/1990.

Styretøj

- 52. VL 25.6.91, 1. afd., nr. 2603/1990.
- 53. VL 20.8.91, 6. afd., nr. 252/1991.
- 54. VL 5.12.91, 8. afd., nr. 1561/1991.
- 55. ØL 6.2.92, 17. afd., nr. 260/1991.
- 56. VL 25.2.92, 7. afd., nr. 251/1991.
- 57. VL 1.4.92, 7. afd., nr. 336/1992.

Styretøj

Materialet omfatter kun 8 sager, hvor nedsat styresikkerhed er den afgørende faktor. Der er ikke færdselsuheld i nogen af sagerne. Sagerne kan deles i 4 – (1), (2), (5) og (7) – der primært vedrører et betydeligt ratslør og 4 – (3), (4), (6) og (8) – hvor et eventuelt ratslør har været af mindre betydning. I de 7 af sagerne er der tale om ældre rustærede person- eller varebiler, i den sidste (5) om en traktor.

Den ældste sag (1, U 80.459 Ø), vedrører en 12 år gammel bil med et ratslør målt til 32 cm (87°), heraf 40° fra slid i styrehuset og 47° fra tæring i chassissrammen med risiko for totalt styresvigt. Anklagemyndigheden havde p.g.a. tidligere dom for promillekørsel påstået ubetinget frakendelse, men havde også henvist til § 126, stk. 2, nr. 1, og må således have påstået, at forholdet isoleret set også burde medføre ubetinget frakendelse. Byretten undlod helt frakendelse. Landsretten frakendte ubetinget efter § 126, stk. 2, nr. 3, og henførte positivt forholdet til § 126, stk. 1, nr. 1, altså isoleret til betinget frakendelse.

Sag (2) vedrører en 9 år gammel kraftigt tæret bil med et ratslør på 180° og p.g.a. tæring meget lidt hjuldrejning selv ved 360°. Tiltalte blev standset på motorvej efter at have kørt 113 km/t mod tilladt 90 km/t. Ifølge bilinspektøren burde nummerpladerne fjernes, men ved en fejl blev bilen udleveret og tiltalte standset 1½ måned senere i bilen med samme mangler. Anklagemyndigheden påstod ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 2, nr. 2, og må altså have anset hver kørsel for sig til alene at kunne medføre betinget frakendelse. Landsretten stadfæstede byrettens ubetingede frakendelse i 6 måneder efter § 126, stk. 2, nr. 2, jfr. § 127.

Den tredje sag (5) vedrører en traktor med ca. 160° slør, som ifølge bilinspektøren gjorde den endnu vanskeligere at styre. Fejlen skyldtes manglende fastspænding af bolte. Endvidere var påhængsvogn efterspændt uforsvarligt. Tiltalte blev efter påstand frakendt førerretten betinget. I sag (7) skulle rattet p.g.a. tæring drejes en omgang (360°) for at påvirke hjulene. Der skete ubetinget frakendelse i 6 måneder.

Medens denne kategori af nedsat styresikkerhed vedrører fejl, som den tiltalte ifølge sagens natur har været bekendt med, vedrører de 4 andre sager ældre kraftigt rusttærede biler med risiko for styresvigt, dog synes betydeligt styresvigt allerede at være indtrådt i sag (8).

Sag (3) vedrører en bil med 15 cm (45°) ratslør, men med løs forbindelse til hjælpestyrearm og deraf følgende risiko for styresvigt ved hård påvirkning. I byretten skete frakendelse alene med henvisning til ratsløret. I landsretten vedrørte bevisførelsen den nævnte risiko. Tiltalte fremlagde kvittering for, at bl.a. styretøjet 5 måneder før var blevet repareret. Bilinspektøren betegnede fejlen som en klar mekanikerfejl (for dårlig fastspænding af bolt), der har resulteret i et gradvist voksende ratslør. Landsretten frifandt tiltalte for frakendelse under henvisning hertil og til, at det er uklart, »hvornår ratsløret må have nået et sådant omfang, at den opmærksomme bilist ville blive klar over, at der var noget galt«.

I sag (6) havde bilen angiveligt også været ved mekaniker. En kraftigt tæret personbil havde ikke betydeligt ratslør, men p.g.a. løst hjulophæng betydelig risiko for styresvigt. Manglen var ifølge bilinspektøren mærkbar for føreren ved styring under kørsel over ujævnheder. Desuden sad bilens batteri løst, da det ikke kunne fastgøres p.g.a. tæring. Tiltalte hævdede, at naboen, der var mekaniker, 4 dage før havde undersøgt bilens bremses herunder kørt i bilen uden at finde noget usædvanligt. Der skete som påstået betinget frakendelse. I sag (8) var derimod påstået ubetinget frakendelse. Venstre forhjul havde en »abnorm stilling« (hældede kraftigt indefter foroven). Triangelarmen var stærkt deformeret, og den ene bøsning var revet helt løs. Ifølge en passagers forklaring havde bilen fået defekten, kort før de blev standset af politiet. Passager og tiltalte var ude at se på hjulet og blev enige om at liste hjem, ca. 2 km. De angav hastigheden til 30 km/t. Politiet angav den til 80 km/t. Ifølge bilinspektøren ændredes bilens kørselsretning »voldsomt mod højre« ved blot moderat påvirkning af bremsepedalen ved langsom kørsel. Ved 80 km/t ville en opbremsning have katastrofal virkning. Landsretten ændrede byrettens ubetingede frakendelse til betinget uden anden begrundelse, end at det efter »de for landsretten foreliggende oplysninger (findes) betænkeligt at statuere, at tiltalte forsætligt har fremkaldt nærliggende fare for skade på andres person eller ting«.

Den fjerde sag (4) vedrører kørsel med en 21 år gammel Fiat 500, som flere personer var ved at rovere. Tiltalte kørte en kort tur i bilen og blev standset. Førersædet var ikke fastgjort og p.g.a. manglende bolt ved samlingen af rataksel og styrehus var der risiko for totalt styresvigt. Manglen var ikke givetvis mærkbar for føreren. Forholdet medførte sammen med en vigepligtsforseelse ubetinget frakendelse i 6 måneder efter § 126, stk. 1, nr. 2 jfr. stk. 1,

Tilisede ruder

nr. 1. Afgørelsen skal – uanset paragrafciteringen – nok læses således, at begge forhold isoleret er bedømt til betinget frakendelse og samlet til ubetinget efter stk. 2, nr. 2.

Praksis synes at vise følgende: *Ratslør, som tiltalte ifølge sagens natur må være bekendt med, på ca. 1/4 omgang (90°) eller mere medfører frakendelse, medens risiko for totalt styresvigt, som tiltalte burde have opdaget dels p.g.a. bilens alder og generelle tilstand og dels p.g.a. styretøjets reaktion i særlige situationer, medfører betinget frakendelse, medmindre fejlen skyldes mekanikerreparation og ikke har været særlig kendelig for tiltalte. Ratslør på 360° medfører ubetinget frakendelse, men det er uklart, i hvilket omfang nedsat styresikkerhed i øvrigt medfører ubetinget frakendelse.*

Domme

1. ØL 13.12.79, 14. afd., nr. 78/1979 (U 80.459).
2. ØL 30.10.84, 3. afd., nr. 372/1983.
3. VL 8.8.89, 7. afd., nr. 1187/1989.
4. ØL 17.1.90, 7. afd., nr. 431/1989.
5. ØL 19.6.90., 8. afd., nr. 122/1989.
6. VL 18.2.91, 4. afd., nr. 2673/1990.
7. VL 7.5.91, 6. afd., nr. 202/1991.
8. VL 19.2.92, 8. afd., nr. 2574/1991.

Tilisede ruder

Materialet omfatter 9 afgørelser. I ingen af sagerne er der sket uheld, og i alle sager har været nedlagt påstand om betinget frakendelse af førerretten. Påstanden er fulgt i de 7 sager. Den første afgørelse (1, U 85.956 V) adskiller sig fra de øvrige ved, at tiltalte ubestridt havde rensset hele forruden udvendigt og også til dels de forreste sideruder. Sagens problem var således i høj grad, om tiltaltes udsyn fremefter var godt nok. Den rapportoptagende politimand havde ikke sat sig ind i bilen for at kontrollere tiltaltes udsyn. Bilen var få minutter efter standsningen fotograferet udefra. Byretten foretog frakendelse, medens landsretten ikke anså »det for bevist, at tiltaltes udsyn var nedsat i en sådan grad, at frakendelsesbetingelsen var opfyldt«. Samme problem forelå i sag (7), hvor tiltalte dog efter politiets udsagn havde begået et par mindre væsentlige fejl (kørt mod højre kantsten og kørt for langt frem i et kryds før

højresvingning). Sagen endte med betinget frakendelse. Det er ifølge sagens natur ikke muligt at angive bevisforskellen. Sagerne er herved atypiske, fordi de vedrører spørgsmålet om, hvor tiliset forruden var.

I sag (8) var det intet at indvende mod forruden, men alle øvrige ruder var tilisede. Landsretten lagde til grund, at tiltalte til dels havde skrabet venstre siderude, men at den var frosset til under kørslen. Byrettens frakendelse blev ophævet.

I sag (2) erkendte tiltalte, at forruden ikke var afiset. Han havde kørt med åben dør og kunne alene orientere sig ud gennem døråbningen. Landsretten foretog betinget frakendelse. Der var ikke nedlagt påstand om ubetinget frakendelse.

De øvrige afgørelser vedrører alle tilfælde, hvor det er lagt til grund, at kun en del af forruden har været rensed (tilfredsstillende) og i alle sagerne er der sket betinget frakendelse. I 4 sager – (4), (5), (6) og (9) – har der alene været »huller« i forrude-isen (30 cm i diameter, 35 cm x 40 cm, 10 cm x 30 cm, og 35 cm x 35 cm, der dog ikke var helt afiset). Hele venstre halvdel indtil lidt til højre for midten var rensed i sag (3, KD 83.284), hvor tiltalte havde kørt 9 km til dels på hovedvej.

I sag (6) forklarede en passager som vidne, at han forud for kørslen, der havde varet 5-7 minutter, havde været med til at skrabe alle ruder af udvendigt, og godt kunne se ud under kørslen. Landsretten foretog frakendelse med henvisning til, at tiltalte alene havde udsyn gennem et 10 cm x 30 cm stort areal af forruden. I 4 sager – (1, U 85.956 V), (3, KD 83.284), (4) og (5) – er taget fotos af forruden. Det er i flere sager diskuteret, hvor hurtigt efter kørslen dette er sket, da forseelsen typisk begås i streng frost og forholdene derfor hurtigt ændres, men bevisproblemerne har i de 3 andre sager ikke været så store som i (1, U 85.956 V).

I praksis er sket betinget frakendelse, hvis alene en del svarende til godt venstre side af forruden er afrenset for is, således at resten af ruden reelt er uigennemsigtig, eller hvis udsynet gennem den afskrabede forrude har været væsentligt nedsat. Jørgen Nautrup behandler i Dansk Politi 1985, s. 51 f også spørgsmålet om ubetinget frakendelse.

Domme

1. VL 17.6.85, 6. afd., nr. 827/1985 (U 85.956).
2. ØL 12.12.85, 17. afd., nr. 312/1985.
3. VL 22.4.86, 7. afd., nr. 553/1986 (KD 83.284).

Læsning m.v.

4. VL 10.11.86, 3. afd., nr. 2064/1986.
5. ØL 22.1.87, 17. afd., nr. 195/1986.
6. ØL 7.12.87, 4. afd., nr. 311/1987.
7. ØL 7.11.88, 2. afd., nr. 343/1988.
8. ØL 13.1.92, 14. afd., nr. 276/1991.
9. VL 14.1.92, 4. afd., nr. 1281/1991.

Læsning m.v.

Materialet omfatter 12 afgørelser, som bedst kan deles i 5 – (4), (5), (7, KD 87.299), (9) og (12, U 92.1) – vedrørende løst læs, 2 – (1, U 76.423) og (2) – vedrørende udragende læs og 5 – (3), (6), (8, FM 90.96), (10) og (11) – med forringede køreegenskaber, herunder uforsvarlig trækning af andet køretøj.

a. løst læs

I sag (4) frakendes tiltalte førerretten ubetinget i 6 måneder for på en sættevogn at have kørt med en 16 t tung bulldozer, uden at denne var fastgjort. Under kørslen, der skete ved 05-tiden, tabte tiltalte bulldozeren, der beskadigede vejen. I sag (7, KD 87.299) tabte tiltalte under kørslen en ikke fastgjort 300 kg tung motorblok, der beskadigede en modkørende bil, og fik frakendt førerretten betinget.

Sag (5) vedrører en traktorkørsel med påhængsvogn med 18 rundballer halm à 200-250 kg, der var stablet, men ikke sikret på anden måde end ved 10 cm kant på vognen. Under kørsel i byen tabte tiltalte adskillige baller, hvoraf én ramte 2 fodgængere på fortovet. En af fodgængerne blev indlagt på sygehus i 13 dage. Tiltalte dokumenterede, at læsningen svarede til fremgangsmåden i en reklametryksag for en tilsvarende vogn og hævdede – i øvrigt ubestridt – at læsningen var sket i overensstemmelse med undervisningen på landbrugs-skole. Landsretten fandt ikke grundlag for at følge påstanden om betinget frakendelse.

Sag (9) vedrører kørsel med sættevogn læsset med byggeelementer (26 t) således, at der dels var tale om 29% overlæs på køretøjet, dels risiko for at elementerne kunne tabes ved atypiske manøvrer og dels væsentlig nedsat bremseevne, fordi man under fastgøringen havde bundet omkring et rør med trykluftforsyning til bremserne. Tiltalte havde ikke selv læsset vognen og blev frifundet for påstanden om førerretsfrakendelse, fordi det ikke var bevist, at han var bekendt med den nedsatte bremseevne eller med manglerne ved placeringen af elementerne.

I sag (12, U 92.1) kørte tiltalte med et læs opsavet træ på 7 t. Træet var ikke læsset mod forsmækken og ifølge bilinspektøren ikke surret tilstrækkeligt fast. Ved moderat bremseprøve demonstrerede bilinspektøren, at læsset forskød sig og anførte, at det ved hård opbremsning ville kunne ryge ud over vognens forende. Efter påstand blev førerretten frakendt betinget.

b. udragende læs

I (1, U 76.423 Ø) havde tiltalte foretaget 3 kørsler med sommerhuse, der var bredere end hans kørebane. Alle tre kørsler foretoges uden politiets tilladelse, den sidste endog efter at politiet 2 gange havde nægtet at give tilladelse. Under den første kørsel med et hus på 5,9 m i bredden på en 6 m bred vej blev tiltalte påkørt af en modkørende spritbilist (1,26 ‰), der blev dræbt. Ved de 2 andre kørsler skete intet uheld, men tiltaltes læs overskred klart spærrelinier undervejs. Tiltalte blev frifundet for overtrædelse af § 241, men blev frakendt førerretten ubetinget i 1 år for alle 3 kørsler.

Også sag (2) vedrører et for bredt køretøj, idet tiltalte ved midnatstid kørte med en traktor efterspændt en grøntsnyder og en påhængsvogn, således at vogntoget måske rakte 1,18 m ind over vejmidten til den modsatte vognbane, der var 3 m bred. En modkørende bilist med en alkoholpromille på 0,5 påkørte vogntoget. Føreren blev dræbt og hans passager blev kvæstet alvorligt. Tiltalte blev dømt efter straffelovens §§ 241 og 249 og blev som påstået af anklagemyndigheden frakendt førerretten betinget.

c. forringede køreegenskaber

Sag (6) vedrører en mangelfuld personbil med en trailer, hvorpå der var anbragt en Fiat 127. Ifølge bilinspektøren var overlæsset 125% med risiko dels for sammenbrud af traileren dels for eksplosion af højre hjul på traileren. Bremseevnen og styresikkerheden var betydeligt nedsat. Anklagemyndigheden påstod ubetinget frakendelse, men landsretten frakendte betinget. I sag (3) var en Skoda med et tov efterspændt en blokvogn uden bremses og lygter og 3,25 m bred mod tilladt 2,5 m. Det var meningen at køre 500 m, og kørslen foregik med 5-10 km/t. Efter påstand skete der betinget frakendelse. I sag (10) skulle en lastbil med for kort tov trække en ikke-registreret varevogn med uvirksomme bremses og uden el (f.eks. blinklys). Ved standsningen af politiet kørte vogntoget i tåge 45 km/t mod højst tilladt 30 km/t. Begge førere blev frakendt førerretten ubetinget i 6 måneder. I sag (8, FM 90.96) var førerkabinen i en kassevogn fyldt op med papkasser, så der ikke var udsyn til højre, og således, at udsigten gennem frontrudens højre side var begrænset. Også her skete betinget frakendelse. Endelig omhandler sag (11) en lastbil med 122% overlæs. Bilinspektøren havde beregnet, at dette havde bevirket en forøgelse af

Andre mangler

bremselængden fra 7,9 m til 17,5 m ved 30 km/t. Under henvisning til, at der ikke – trods mulighed herfor – var foretaget en konkret afprøvning af bremserne, undlod landsretten at frakende førerretten.

Det er næppe forsvarligt ud fra disse få og meget forskelligartede sager at drage nogen konklusion.

Domme

1. ØL 4.12.75, 14. afd., nr. 260/1975 (U 76.423).
2. ØL 9.5.84, 10. afd., nr. 14/1984.
3. ØL 20.3.86, 17. afd., nr. 311/1985.
4. ØL 7.3.88, 2. afd., nr. 474/1987.
5. VL 26.9.88, 3. afd., nr. 636/1988.
6. VL 25.4.89, 7. afd., nr. 352/1989.
7. ØL 20.11.89, 15. afd., nr. 306/1989 (KD 87.299).
8. VL 9.1.90, 7. afd., nr. 2157/1989 (FM 90.96).
9. VL 20.8.90, 2. afd., nr. 979/1990.
10. VL 24.9.90, 4. afd., nr. 1599/1990.
11. VL 23.1.91, 2. afd., nr. 2398/1990.
12. VL 6.9.91, 8. afd., nr. 730/1991 (U 92.1).

Andre mangler

Materialet omfatter 2 afgørelser – (1) og (3) – vedrørende lygteføring og 5 afgørelser – (2), (4), (5), (6, FM 90.143) og (7) – vedrørende mangler ved hjul og dæk.

a. lygteføring

I sag (1) kørte tiltalte i januar ved 21-tiden på hovedvej med slukkede lygter, fordi bilens motor satte ud, hvis lygterne var tændt. Tiltalte blev standset af en politipatrulje og hævdede at have tændt lyset, når der kom modkørende. Førerretten blev frakendt ubetinget i 6 måneder. I sag (3) kørte en traktor i november kl. 16.45 uden lygter og blev bagfra påkørt af en motorcyklist, der muligvis havde »kørt med noget for høj hastighed«. Motorcyklisten blev dræbt og tiltalte dømt for uagtsomt manddrab og fik efter påstand førerretten frakendt betinget.

b. hjul og dæk

Sag (2) vedrører en lastbilchauffør, hvis bils ene fordæk eksploderede, hvorved lastbilen kørte over i modsat vejbane og ramte en modkørende personbil frontalt. Føreren af personbilen blev dræbt og en passager alvorligt invalideret. Lastbilen kørte med 95-100 km/t mod højst tilladt 70 km/t. Efterfølgende undersøgelser godtgjorde, at eksplosionen skyldtes, at tiltalte selv for at reproducere det nedslidte dækmønster havde foretaget en uforvarlig udført opskæring af dækket. Tiltalte blev dømt efter straffelovens § 241 og § 249 og blev frakendt førerretten i 1 år. Sagen og opskæringsproblemet er udførligt omtalt af H.V. Bruhn (der var dommer i byretten) i Dansk Politi 1986 s. 195.

Også sag (4) vedrører en mangel, der udløste en ulykke. Tiltaltes bil mistede pludselig det ene forhjul, der ikke var spændt forsvarligt fast. Uheldet forårsagede betydelig materiel skade. Tiltalte havde været på ferie og aftalt med en mekanikeruddannet ven, at denne måtte låne bilen mod at sætte en låsemøtrik i hvert hjul. Da tiltalte kom hjem fra ferie, lå der 4 hjulmøtrikker på forsædet. Tiltalte regnede med, at bilen var i orden. Anklagemyndigheden påstod ubetinget frakendelse, men landsretten frifandt for førerretsfrakendelse netop med henvisning til, at arbejdet med hjulmøtrikkerne var udført af en mekaniker.

Sag (5) vedrører en treakslet trækker med en tanksættevogn med overlæs, der manglede hjul på 3. aksel, hvilket medførte kraftig ustabilitet med slingrende kørsel og nedsat bremseevne. Akslen var holdt oppe i højre baghjørne med lærredsstroppe. Tiltalte havde kørt med ca. 60 km/t og skulle angiveligt køre ca. 100 km. Efter anklagemyndighedens påstand blev førerretten frakendt betinget.

Sag (6, FM 90.143) vedrører en personbil, hvis forhjulsdæk var blankslidte, så styreapparatet virkede slingrende. Der var risiko for styresvigt og eksplosion af dækkene. Landsretten frakendte førerretten betinget. I sag (7) var den bolt, der holdt bærearmerne, hevet ud, så bilens venstre forhjul ikke var fornødent fastgjort og bl.a. blev stående ved en kort bakning. Kørslen var alene påstået henført til stk. 1, nr. 1, og påstanden blev fulgt. P.g.a. tidligere promillekørsel blev frakendelsen reelt ubetinget.

Sagsmaterialet gør det ikke forsvarligt at opstille nogen konklusion.

Domme

1. VL 11.9.84, 9. afd., nr. 921/1984.
2. VL 23.1.86, 6. afd., nr. 2293/1985.
3. ØL 11.8.87, 4. afd., nr. 113/1987.

Andre mangler

4. ØL 8.1.88, 10. afd., nr. 345/1987.
5. VL 11.2.88, 6. afd., nr. 2457/1987.
6. ØL 6.8.90, 7. afd., nr. 180/1990 (FM 90.143).
7. ØL 15.1.92, 14. afd., nr. 265/1991.

IV. Førerens tilstand

Materialet omfatter 27 afgørelser, hvoraf de 6 er trykt i Ugeskrift for Retsvæsen, medens 7 er refereret i Domme i Kriminelle Sager og 1 i Fuldmægtigen. Afsnittet er i vidt omfang skrevet på grundlag af disse offentliggjorte afgørelser, der ikke indeholder samme mængde af informationer som selve dommene, som vi ikke har modtaget. Materialet inddeles i 4 kategorier: træthed, medicinpåvirkning, medicin og alkoholpåvirkning samt kroniske lidelser. I artiklen Trafikkemi efter færdselslovens § 54 (U 89.B.160) redegør Bent Kæmpe, Retsmedicinsk Institut, København, for flere relevante forhold, herunder at det er blevet betydeligt hurtigere at få relevante oplysninger herfra.

a. træthed

Ud af 8 sager – (4, U 78.740), (10), (13), (17), (20), (21), (26, FM 91.98) og (27) – hvor træthed spiller en fremtrædende rolle, vedrører de 6 – (4, U 78.740), (10), (13), (20), (26, FM 91.98) og (27) – alene træthed. I 4 af disse sager – (10), (20), (26, FM 91.98) og (27) – er sket frifindelse for overtrædelse af § 54. I sag (10) er tiltalte set kørt stærkt slingrende. Ved de kliniske undersøgelser forklarede han, at han kun havde sovet 2 timer i det forudgående døgn, og blev skønnet påvirket svarende til middel grad. I retten hævdede tiltalte, at han havde sovet normalt, og blev frifundet. I sag (20) var tiltalte kørt over i modsat vejrbat og væltet kl. 06.25. Til rapport forklarede han telefonisk, at han ikke havde sovet denne nat. Ved senere afhøring ændredes dette til 3 timers søvn. I retten hævdede tiltalte at have sovet 7 timer, og at uheldet måtte skyldes ildebefindende. Også her sker frifindelse. I sag (26, FM 91.98) påkørte tiltalte i modsat vejbane en modkørende, hvorved dennes fører og en passager blev dræbt. Det ansås ikke for bevist, at uheldet skyldtes tiltaltes sløvheds- eller søvnliggende tilstand, men førerretten blev frakendt betinget, og tiltalte dømt for overtrædelse af bl.a. straffelovens § 241. I sag (27) var tiltalte en time efter afslutningen på en 24 timers vagt kørt i grøften i modsat side. Han fik bl.a. hjernerystelse og forklarede kort efter på hospitalet til politiet, at han var faldet i søvn og kun havde sovet 2 timer. I retten

Førerens tilstand

ændrede han forklaring. Tiltalte hævdede nu, at uheldet nok skyldtes en punktering. Efter uheldet var 1 hjul punkteret. Begge politifolk afgav forklaring. Under hensyn til at tiltaltes første forklaring var afgivet på hospital og på et tidspunkt, hvor han havde hjernerystelse, forkastede retten bevisførelsen og frifandt.

I (4, U 78.740) forklarede tiltalte i retten, at han kun havde sovet 2-3 timer pr. nat i de sidste 4 døgn. Under kørsel med en bus med passagerer havde tiltalte bl.a. trods rødt blinklys kørt frem og var blevet påkørt af et tog. Der skete frakendelse i 6 måneder. I sag (13) påkørte tiltalte kl. 05.40 uden at have sovet i 23 timer en modkørende knallertkører, der kørte korrekt på vejen, men blev dræbt. Tiltalte blev dømt for uagtsomt manddrab, men fik alene betinget frakendelse af førerretten.

I sag (21) forklarede tiltalte, at han i de sidste 4 døgn alene havde sovet 1-1½ time pr. døgn. Endvidere havde han indtaget stesolid, nok i større mængder end ordineret. Han blev af Retslægerådet skønnet at have været i en tilstand svarende til spirituspåvirket i mindst middel grad. Tiltaltes kørsel havde været stærkt slingrende. Førerretten blev frakendt i 6 mdr. Ifølge byretten ville frakendelsestiden have været længere, hvis ikke sagen på domstidspunktet havde været næsten 2 år gammel. Landsretten ytrer sig ikke om dette spørgsmål.

I sag (17) påkørte tiltalte om morgenen en modkørende bil i dennes vejbane uden selv at afsætte bremsespor. Tiltaltes alkoholpromille var under kørslen meget tæt på 0,80. Oplysningerne i dommen tyder på, at den muligt har været over 0,80, men der var alene rejst tiltale for overtrædelse af § 54. Tiltalte forklarede, at han havde sovet under 3 timer den pågældende nat. Retten lagde til grund, at tiltalte p.g.a. sin tilstand var faldet hen ved rattet, og han blev frakendt førerretten i 2 år som påstået af anklagemyndigheden og idømt 30 dages hæfte for uagtsomt manddrab vedrørende 2 personer i den påkørte bil.

Sammenfattende om praksis er det mest påfaldende, at det er vanskeligt at bevise, at tiltaltes kørselsfejl skyldes, at han har været søvnig. Tidligere »indrømmelser« over for politiet vil kun blive tillagt meget begrænset bevismæssig betydning, hvis tiltalte i retten nægter at være faldet i søvn. Hvis tiltalte forvolder alvorligt færdselsuheld p.g.a. bevislig træthed, frakendes førerretten antagelig som udgangspunkt alene betinget, selvom uheldet isoleret kunne bevirke samme resultat. Såfremt trætheden er kombineret med alkoholindtagelse, bedømmes forholdet betydeligt strengere.

b. medicinpåvirkethed

Materialet omfatter 9 afgørelser – (1, U 76.441), (3, U 77.921), (8, KD 83.272), (9, KD 83.272), (12), (14), (19, KD 87.275), (22, KD 87.276) og (25). I (1, U 76.441) påkørte tiltalte flere biler og skønnedes af retslægerrådet påvirket svarende til svær grad af stesolid modtaget af en kammerat. Han blev frakendt førerretten i 1 år og 6 måneder. I sag (14) blev tiltalte skønnet påvirket svarende til middel grad efter indtagelse af bl.a. hash og amfetamin. Anmeldt p.g.a. mærkelig kørsel men uden uheld. Frakendelse i 1 år. I (3, U 77.921) var tiltalte kørt ind i en mur og fortsat i en anden bil, hvorefter han påkørte en bus, en personbil, en stander og en cykel. Han skønnedes af retslægerrådet påvirket i let til middel grad efter indtagelse af samleverskes valium. Frakendelse i 8 måneder svarende til tiden for den administrative inddragelse af tiltaltes førerret. I sag (22, KD 87.276) blev tiltalte p.g.a. ordineret metadon og heroin eller morfin skønnet påvirket svarende til let til middel grad og var set kørende slingrende. Forholdet henført til § 126, stk. 2, nr. 1, hvorimod der alene skete betinget frakendelse i sag (8, KD 83.272), hvor tiltalte efter indtagelse af hash skønnedes påvirket svarende til middel grad. I sag (12) var tiltalte efter indtagelse af medicin skønnet påvirket i let grad. Hun blev under besøg i sin bank af personalet kraftigt frarådet at køre, men kørte og hævdede i retten, at medicinen først var indtaget efter kørslen og før anholdelsen. Forklaringen blev forkastet og førerretten frakendt betinget med 3 stemmer for ubetinget.

I sag (19, KD 87.275) tilsidesatte tiltalte sin ubetingede vigepligt. Uheld blev undgået ved modpartens opbremsning. Kort efter påkørte tiltalte en bilist og mistede herredømmet over sin bil. Tiltalte skønnedes påvirket svarende til let grad efter indtagelse af euforiserende stoffer. Førerretten frakendtes betinget. I sag (25), hvor tiltalte under indkørsel på parkeringsplads havde påkørt autoværn, blev også han skønnet påvirket svarende til let grad efter indtagelse af bl.a. dobbeltdosis Anafranil. I landsretten fremlagde forsvareren en erklæring fra medicinalfabrikanten, som frakendte den omtalte medicin de påståede bivirkninger, bl.a. sløvende effekt, i forhold til tiltalte. Erklæringen havde ikke bevirket fornyet forelæggelse for retslægerrådet, og under henvisning hertil frifandt landsretten tiltalte.

Sagerne (9, KD 83.272) og (22, KD 87.276) vedrører tiltalte, der tidligere er straffet for spirituskørsel. I sag (9, KD 83.272) er der én forstraf og frakendelse sker for 5 år, og i sag (22, KD 87.276) er der 2 forstraffe, hvorfor frakendelsen sker for 10 år. Hvad angår gentagelsesvirkning, ligestilles overtrædelser af § 53 og § 54 således tilsyneladende.

Førerens tilstand

Praksis kan nok sammenfattes til, at hvis tiltalte efter indtagelse af ikke lægeordineret medicin (eller i større kvanta end ordineret) skønnes påvirket i let til middel grad, sker ubetinget frakendelse. Det samme er tilfældet, såfremt tiltalte er advaret mod eller fortrolig med virkningen af medicinen. Er tiltalte alene påvirket i let grad, sker frakendelse muligvis alene betinget. Resultatet kan antageligt påvirkes af oplysninger om kørslen.

I relation til tidligere frakendelser efter spiritus/promillekørsel beregnes frakendelsestiderne som ved gentagen overtrædelse af § 53.

c. medicin og alkohol

I 7 sager – (5, U 79.223), (6), (7), (11, KD 83.272), (16), (23) og (24, KD 87.276) – er tiltalte påvirket af både alkohol og medicin.

I sagerne (5, U 79.223) og (11, KD 83.272) var alkoholpromillen i området for promillekørsel og tiltalte skønnet påvirket svarende til middel grad. I sag (5, U 79.223) havde tiltalte taget sin hustrus medicin, medens medicinen i sag (11, KD 83.272) var lægeordineret. I begge tilfælde forelå kørselsfejl, og førerretten blev frakendt i 1 år. I sag (11, KD 83.272) med bemærkning, at tiltalte havde taget medicinen i så lang tid, at hun havde haft kendskab til dens virkning. I sag (5, U 79.223) sker frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 1, jfr. stk. 2, nr. 1, og i sag (11, KD 83.272) efter § 126, stk. 1, nr. 1 og nr. 2, jfr. stk. 2, nr. 1.

I alle øvrige sager er kørslen henført til § 126, stk. 1, nr. 1, uanset tiltaltes påvirkethed. I sag (23) skønnedes tiltalte påvirket svarende til middel til svær grad. Som begrundelse for at gøre frakendelsen betinget anfører landsretten, at den indtagne alkoholmængde var begrænset (0,4‰), og at medicinen var lægeordineret. Det fremgår af sagen, at tiltalte ikke var advaret mod at køre efter indtagelse som sket. Også i sag (7) tillægger landsretten det afgørende betydning, om medicinen er ordineret, idet byrettens ubetingede frakendelse ændres til betinget frakendelse med henvisning til, at det ikke var oplyst, om medicinen var lægeordineret. I sag (6) var medicinen lægeordineret, og anklagemyndigheden påstod betinget frakendelse.

I sag (24, KD 87.276) er alkoholpromillen 0,66, og tiltalte har desuden indtaget euforiserende stoffer, så han er påvirket svarende til let til middel grad, i hvilken tilstand han har kørt med dobbelt hastighed og over for rødt lys. Kørslen er tilsyneladende alene henført til § 126, stk. 1, nr. 1, men p.g.a. en tidligere spiritusfrakendelse frakendes tiltalte førerretten ubetinget i 5 år. Sagen viser således, at i relation til gentagelsesvirkning efter dom for spirituskørsel kan frakendelse i disse tilfælde ligestilles med promillekørsel.

I sag (16) var tiltalte allerede frakendt førerretten for bestandig, og blev på ny frakendt den for bestandig, hvorfor dommen ikke giver noget fortolkningsbidrag.

I øvrigt forekommer det måske overraskende, at praksis viser meget begrænset tilbøjelighed til at henføre kørsel under påvirkning af alkohol og medicin til § 126, stk. 2, nr. 1. Det er ikke muligt ud fra det foreliggende materiale at afgøre, om dette skyldes anklagemyndighedens tiltalepraksis, men det må betegnes som påfaldende, hvis kombinationen af alkohol- og medicinpåvirkethed bedømmes mildere end ren medicinpåvirkethed.

Sammenfattende kan det omend med nogen usikkerhed konkluderes, at der i tilfælde, hvor tiltalte på grund af indtagelse af alkohol og ikke-lægeordineret medicin skønnes påvirket i mindst let til middel grad, sker ubetinget frakendelse, og at det samme sandsynligvis er resultatet, hvis medicinen er ordineret og tiltalte advaret mod eller i øvrigt fortrolig med virkningen. Er tiltalte i øvrigt påvirket af alkohol og medicin svarende til mindst let grad, sker alene betinget frakendelse. I relation til gentagelsesvirkning efter spiritusfrakendelse kan der ske ligestilling med promille-/spirituskørsel.

d. kroniske lidelser

I (18, U 87.867) havde tiltalte, der manglede venstre arm, kørekort til specialindrettet bil, men kørte trods nægtelse af kørekort hertil en almindelig bil. Førerretten frakendt betinget.

I (2, U 77.889) var en sukkersygepatient under kørslen udsat for et insulinchok og fortsatte herefter kørslen for at slutte med et solouheld. Tiltalte blev frifundet for den fortsatte kørsel under henvisning til straffelovens § 16, stk. 1, 1. pkt., om utilregnelighed. Uden at nævne, at kørslen uanset straffriheden kan bevirke frakendelse, frakendes tiltalte førerretten betinget under henvisning til, at han kørte på et tidspunkt – kort før spisetid – hvor han burde have indset faren for et insulinchok.

I sag (15, KD 83.287) kørte tiltalte ½ år efter, at kørekortet var administrativt inddraget p.g.a. epilepsi, ind i rækværket på en bro i forbindelse med et anfald. Førerretten blev frakendt betinget.

Domme

1. ØL 7.1.76, 15. afd., nr. 408/1975 (U 76.441).

Førerens tilstand

2. VL 27.7.77, 4. afd., nr. 1769/1977 (U 77.889).
3. ØL 27.7.77, 1. afd., nr. 186/1977 (U 77.921).
4. ØL 5.4.78, 8. afd., nr. 342/1977 (U 78.740).
5. ØL 12.10.78, 7. afd., nr. 387/1978 (U 79.223).
6. ØL 14.3.84, 12. afd., nr. 514/1983.
7. VL 18.12.84, 5. afd., nr. 981/1984.
8. ØL 18.2.85, 3. afd., nr. 45/1984 (KD 83.272).
9. ØL 18.2.85, 3. afd., nr. 75/1984 (KD 83.272).
10. ØL 10.4.85, 10. afd., nr. 40/1985.
11. VL 26.6.85, 1. afd., nr. 154/1985 (KD 83.272).
12. VL 29.1.86, 2. afd., nr. 2470/1985.
13. ØL 10.6.86, 2. afd., nr. 83/1986.
14. ØL 9.9.86, 10. afd., nr. 137/1986.
15. ØL 11.12.86, 8. afd., nr. 221/1986 (KD 83.287).
16. VL 3.2.87, 8. afd., nr. 1560/1986.
17. VL 18.5.87, 7. afd., nr. 412/1987.
18. ØL 18.6.87, 17. afd., nr. 413/1986 (U 87.867).
19. ØL 2.7.87, 12. afd., nr. 159/1987 (KD 87/275).
20. ØL 28.9.87, 12. afd., nr. 259/1987.
21. VL 12.11.87, 8. afd., nr. 842/1987.
22. VL 13.4.88, 3. afd., nr. 2648/1987 (KD 87.276).
23. ØL 10.5.88, 16. afd., nr. 490/1987.
24. ØL 9.1.89, 14. afd., nr. 307/1988 (KD 87.276).
25. ØL 13.6.90, 7. afd., nr. 471/1989.
26. ØL 21.2.91, 4. afd., nr. 509/1990 (FM 91.98).
27. VL 14.11.91, 5. afd., nr. 701/1991.

V. Aktuel og tidligere overtrædelser, § 126, stk. 1, nr. 3

Færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3, citeres i få domme sammen med stk. 1, nr. 1, som kumuleret hjemmel for en betinget frakendelse i tilfælde, hvor en kørsel er af så grov karakter, at den efter praksis *næsten* henføres til stk. 1, nr. 1. Denne lidt specielle anvendelse af bestemmelsen er diskuteret i kapitlet Recidiv eller flere forhold, afsnit c om samtidig pådømmelse. I det følgende medtages alene de tilfælde, der synes at svare til lovgivers intention med bestemmelsen.

Principielt vedrører færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3, ikke en speciel form for overtrædelser af færdselsloven. I praksis vedrører alle sager dog nok hastighed, i få tilfælde kombineret med andre overtrædelser blandt forstraffene. Materialet omfatter 35 afgørelser, hvoraf 1 er fra Højesteret, 7 fra Østre Landsret, og 27 fra Vestre Landsret. Materialet adskiller sig fra de øvrige grupper ved en meget markant kønsfordeling. I alle sagerne er tiltalte en mand, og i 29 af de 33 tilfælde, hvor tiltaltes alder er oplyst, er tiltalte mellem 30 og 60 år med klar hovedvægt på gruppen 35-45 år.

a. betingelserne for betinget frakendelse

I sag (2, U 78.255) foretages frakendelse over for en tiltalt, der aktuelt havde kørt knapt 40% for hurtigt. Han var i de sidste 5 år straffet 6 gange, heraf 5 gange for væsentlige hastighedsovertrædelser og for en vigepligtsforseelse. Der skete frakendelse. Afgørelsen har – sandsynligvis p.g.a. dens offentliggørelse – haft væsentlig betydning for senere praksis. Således synes hovedreglen at være, at ved 7. gangs overtrædelse inden for ca. 5 år sker der betinget frakendelse. Dette kriterium er direkte nævnt i præmisserne i sag (6, KD 87.301), (13, U 89.160), (22), (27) og (33). I sag (16) fremhæves, at anklagemyndigheden har erklæret sig enig i, at tilfældet burde betragtes som en 6. gangs overtrædelse, hvilket sandsynligvis skyldes, at 2 af de tidligere bødevedtagelser er sket samme dag. Landsretten ophævede herefter den betingede frakendelse, uanset at den aktuelle sag omfattede 2 overtrædelser på henholdsvis godt 30% og godt 80%. I alle sagerne er overtrædelserne typisk

væsentlige, altså ikke blot 10 km/t eller 10% hastighedsoverskridelse, men typisk mindst 30-40%. Dette væsentlighedskriterium fremhæves undertiden i præmisserne for alle eller næsten alle tidligere overtrædelser.

Det kan være svært at afgøre, om 5 års fristen regnes fra første afgørelse eller fra første kørsel. Spørgsmålet har næppe større betydning, da 5 års reglen ikke anvendes så kategorisk. I sag (33) bruger landsretten formuleringen, »i en periode på godt 5 år ialt 7 gange har gjort sig skyldig i væsentlige overtrædelser af hastighedsbestemmelserne,«. Den aktuelle kørsel var foretaget 5 år og 2 måneder efter den første kørsel.

I 2 sager er 5 års perioden klart udstrakt. I sagerne (10) og (14) sker der frakendelse for 7. overtrædelse inden for 6½ år fra første afgørelse. I sag (14) vedrørte den aktuelle sag en 80% hastighedsoverskridelse, og i sag (10) en 55% overskridelse. I sag (17) er første kørsel 5½ år før den første, aktuelle, idet tiltalte aktuelt havde 2 overtrædelser.

I sag (2, U 78.255) vedrørte den ene af de 6 forstraffe ikke hastighed men en vigepligtsforseelse. I alle øvrige sager, hvor der er sket frakendelse, er der 6 hastighedsforstraffe. I sag (31) var der inden for de sidste 5 år 6 forstraffe, heraf én for rødt lys og en ikke nærmere angivet hastighedsovertrædelse, og én for rødt lys med uheld og betinget frakendelse. Der var således kun 4 forstraffe for ordinær hastighedsovertrædelse, og landsretten ophævede byrettens frakendelse. I 8 sager har der været mindre end 6 forstraffe inden for de sidste 5 år. Der er sket frifindelse for frakendelse i alle sagerne. I sagerne (3, KD 83.286) og (18) er der sket frifindelse for henholdsvis 7. og 8. gangs overtrædelse. Disse 2 afgørelser er næppe forenelige med den øvrige praksis.

b. ubetinget frakendelse

Hvis tiltalte er frakendt førerretten betinget for en 7. gangs overtrædelse, men fortsætter sine overtrædelser, opstår spørgsmålet om, hvor mange overtrædelser der skal til for at udløse en ny betinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 3, og dermed en ubetinget frakendelse efter stk. 2, nr. 3. Kan en ny overtrædelse udløse en ny betinget frakendelse, hvis det er en 7. gangs overtrædelse inden for den nye 5 års periode, eller har tiltalte fået sin »straf« for de tidligere kørsler, således at de ikke kan bruges igen. 6 af afgørelserne vedrører problemet med overtrædelser efter en betinget frakendelse. De 5 landsretsafgørelser – (5), (11), (20), (31) og (32, U 92.181) – har næppe større betydning nu, idet Højesteret i U 92.129 (34) har haft spørgsmålet forelagt:

Tiltalte var den 31.1.1990 frakendt førerretten betinget for en 9. gangs overtrædelse inden for godt 5 år. Den 16.3.1990 kørte han 159 km/t mod

tilladt 100 km/t. Højesteret anfører: »Tiltalte har nu inden for prøvetiden gjort sig skyldig i en væsentlig hastighedsovertrædelse. Da der ikke er grundlag for at anvende § 126, stk. 3, tiltræder Højesteret herefter, at førerretten er frakendt tiltalte ubetinget i medfør af § 126, stk. 1, nr. 3, jfr. stk. 2, nr. 3.«

Efter Højesterets dom nærmer den betingede frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 3, sig en almindelig betinget dom. Dette harmonerer med forarbejderne til bestemmelsen:

»Betinget frakendelse vil herefter kunne anvendes som en advarsel til motorførere, som gennem en række færdselsovertrædelser har manifesteret manglende forståelse for den nødvendige agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for andre trafikanter.« (FT 1974/75 (2) A 1996).

Det vil være rimeligt fremover at advare den tiltalte, der har fået en betinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 3, om, at blot én ny væsentlig overtrædelse kan udløse en ubetinget frakendelse.

c. bødens størrelse

Normalt behandles bødestørrelserne ikke i denne bog, idet spørgsmålet er af mindre interesse end frakendelsesspørgsmålet, og fordi udsvingene i bødestørrelserne er forholdsvis små. I sager om gentagne hastighedsoverskridelser er det imidlertid påfaldende, at anklagemyndigheden ofte påstår stadfæstelse, selvom den i byretten idømte bøde er meget lav i forhold til landsretspraksis. I sag (26) gælder dette således en bøde på 800 kr. I en tilsvarende sag (12) blev bøden forhøjet fra 800 kr. til 2.000 kr. I sag (16) resulterede tilsvarende overtrædelse i bøde på 3.000 kr. I sagerne (5) (167 km/t mod tilladt 100 km/t), (13, U 89.160) (141 km/t mod tilladt 80 km/t) og (30) (123 km/t mod tilladt 80 km/t) forhøjede landsretten bøderne til 3.000 kr. Hvor landsretten har stået frit, har bødestørrelserne typisk været 2.000-3.000 kr. Sag (32, U 92.181) er speciel, idet 4 overtrædelser: 149 km/t, 158 km/t, 157 km/t og 150 km/t, alle mod tilladt 100 km/t, i byretten blev takseret til 15.000 kr. Tiltalte påstod ikke bøden nedsat i landsretten. Bøden blev stadfæstet. Omvendt påstod anklagemyndigheden ikke bøden på 2.000 kr. forhøjet i Højesteret i sag (34, U 92.129) (159 km/t mod tilladt 100 km/t).

I samtlige sager har det tilsyneladende drejet sig om personer i erhverv og personer, der har været i stand til at betale adskillige bøder uden at lade sig påvirke nævneværdigt. Det er derfor forståeligt, at domstolene har vist vilje til at udmåle forholdsvis høje bøder. Det bør erindres, at de nævnte bøder er

Aktuel og tidligere overtrædelser, § 126, stk. 1, nr. 3

idømt før lov nr. 283 af 29.4.1992 og den samtidige forhøjelse af hastighedsbøderne.

Sammenfattende kan landsretspraksis tages til indtægt for, at der sker betinget frakendelse, hvis tiltalte, efter 6 gange inden for de sidste 5 år at have fået fartbøder, på ny inden for den nævnte 5-års frist forser sig med en væsentlig overtrædelse af fartgrænserne. Kravet om mindst 6 forstraffe fraviges næppe normalt, hvorimod 5 års fristen i visse tilfælde forlænges.

Efter en betinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 3, risikerer domfældte ved blot én ny væsentlig overtrædelse en ubetinget frakendelse.

Domme

1. ØL 29.3.76, 14. afd., nr. 425/1975 (U 76.637).
2. ØL 25.10.77, 12A. afd., nr. 43/1977 (U 78.255).
3. ØL 28.11.85, 15. afd., nr. 249/1985 (KD 83.286).
4. VL 18.12.85, 6. afd., nr. 1815/1985.
5. VL 24.9.86, 3. afd., nr. 1229/1986.
6. VL 22.1.87, 8. afd., nr. 2295/1986 (KD 87.301).
7. VL 4.8.87, 7. afd., nr. 975/1987 (U 87.954).
8. VL 17.12.87, 8. afd., nr. 2010/1987.
9. ØL 5.2.88, 8. afd., nr. 76/1987 (U 88.610).
10. VL 20.4.88, 3. afd., nr. 2564/1987.
11. VL 31.8.88, 3. afd., nr. 1908/1987.
12. VL 24.10.88, 8. afd., nr. 1607/1988.
13. VL 25.10.88, 7. afd., nr. 571/1988 (U 89.160).
14. VL 28.11.88, 2. afd., nr. 663/1988.
15. VL 15.3.89, 6. afd., nr. 133/1989.
16. VL 18.5.89, 3A. afd., nr. 889/1989.
17. VL 2.6.89, 3. afd., nr. 313/1989.
18. ØL 9.10.89, 15. afd., nr. 395/1988.
19. ØL 9.10.89, 15. afd., nr. 27/1989 (KD 87.301).
20. VL 26.2.90, 2. afd., nr. 2049/1989.
21. VL 12.3.90, 2. afd., nr. 2924/1989.
22. VL 5.4.90, 6. afd., nr. 231/1990.
23. VL 6.4.90, 8. afd., nr. 66/1990.
24. VL 29.5.90, 7. afd., nr. 614/1990.
25. VL 30.8.90, 1. afd., nr. 874/1990.
26. VL 17.9.90, 3. afd., nr. 1309/1990.

27. VL 30.11.90, 5. afd., nr. 1183/1990.
28. VL 3.12.90, 3. afd., nr. 813/1990.
29. ØL 17.1.91, 14. afd., nr. 223/1990.
30. VL 9.4.91, 6. afd., nr. 231/1991.
31. VL 28.5.91, 6. afd., nr. 2787/1990.
32. VL 12.11.91, 4. afd., nr. 1029/1991 (U 92.181).
33. VL 12.11.91, 1. afd., nr. 1695/1991.
34. HR 25.11.91, 1 240/1991 (U 92.129).
35. VL 22.4.92, 10. afd., nr. 124/1992.