

Forslag

til

Færdselslov.

Fremsat den 19. november 1954 af *justitsministeren*.

I. Indledende bestemmelser.

§ 1.

Lovens område.

Bestemmelserne i denne lov gælder, hvor intet andet er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

§ 2.

Definitioner.

Ved anvendelse af bestemmelserne i denne lov skal de nedenfor angivne definitioner m. v. lægges til grund.

I.

vej: vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat.

kørebane: den for kørende bestemte del af vejen, herunder dog ikke cyklesti. De for kørebane gældende regler finder tillige anvendelse for cyklesti og ridesti i det omfang, de er anvendelige her.

vognbane: enhver af de baner, i hvilke kørebanen kan deles, og som hver er tilstrækkelig bred til at kunne befares af een række køretøjer.

vejfærdende: enhver, der færdes eller iøvrigt opholder sig på en vej eller i køretøj på vej.

vejkryds: hvad der i loven bestemmes om vejkryds, finder tilsvarende anvendelse ved vejforgrening og vejudmunding.

II.

køretøj: enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvad enten den er forsynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet.

motordrevet køretøj: ethvert køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft.

III.

Motordrevne køretøjer inddeles i:

A. *motorkøretøj*: motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbefordring, eller som, såfremt det er indrettet til andet formål, er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen.

B. *traktor*: motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

C. *motorredskab*: motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed; endvidere anses motordrevet køretøj, som er bestemt til at føres af en gående person, som motorredskab.

Motorkøretøjer inddeles i

a) *motorvogn*: motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

b) *motorcykel*: motorkøretøj på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

For *cykel med hjælpemotor*, på hvilken motoren ikke kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej, gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Justitsministeren fastsætter iøvrigt, hvilke forskrifter en med motor udstyret cykel skal opfylde for at kunne anses som cykel med hjælpemotor.

IV.

påhængsvogn: køretøj, der trækkes af motordrevet køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbefordring, — sættevogn og blokvogn dog undtaget.

sættevogn: køretøj, der kobles til motordrevet køretøj således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbe-
fordring.

Som påhængsvogn eller sættevogn anses dog ikke andet motorkøretøj, der trækkes af motordrevet køretøj.

sidevogn: ethjulet køretøj, der kobles til siden af en tohjulet motorcykel, og som er beregnet til person- eller godsbefordring.

påhængsredskab: andet køretøj, der kobles til motordrevet køretøj.

V.

udrykningskøretøj: køretøj, der tilhører politi eller brandvæsen, og som benyttes til kørsel ved påtrængende politimæssige opgaver, ildebrand, ulykkestilfælde eller lign.; endvidere køretøj tilhørende anden offentlig myndighed samt privat ambulance- eller redningskøretøj, for så vidt justitsministeriets tilladelse til at anvende det i § 26, stk. 2, omhandlede signal er meddelt. Om anvendelse af andre motorkøretøjer til udrykningskørsel henvises til § 72.

blokvogn: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods.

VI.

egenvægt: vægten af køretøj færdigt til brug med alt tilbehør som normalt under brugen. Vægten af driftsmidler (brændstof, smørelie og kølevand) samt fører medregnes ikke til egenvægten.

faktiske totalvægt: køretøjs øjeblikkelige vægt med driftsmidler, fører og last.

tilladte totalvægt: den ved indregistrering eller godkendelse tilladte største vægt af køretøj med driftsmidler, fører og last.

akseltryk: det samlede tryk, der overføres til vejen af samtlige hjul, hvis centre findes indenfor 2 parallelle lodrette planer, som lægges med 1 m indbyrdes afstand vinkelret på køretøjs længdeakse gennem hele dets bredde.

VII.

parkering: enhver hensætning af et køretøj på eller ved vej. Kortvarig standsning for på- eller afstigning, for på- eller aflæsning af varer eller i andet tilsvarende øjemed anses dog ikke for parkering.

VIII.

lygtetændingstiden: tiden fra $\frac{1}{2}$ time efter solens nedgang til $\frac{1}{2}$ time før dens opgang. Hvor der i loven gives bestemmelser for lygtetændingstiden, gælder de tillige under tæt tåge og lignende dårlige lysforhold.

§ 3.

Særlige bestemmelser.

Justitsministeren afgør i tvivlstilfælde endeligt, til hvilken af de i § 2, II—IV nævnte grupper af køretøjer et køretøj vil være at henføre. På samme måde kan det, hvor særlige grunde taler derfor, fastsættes, at køretøjer af en bestemt type vil være at henføre under en anden gruppe køretøjer, end de i § 2, II—V nævnte definitioner ville medføre, ligesom der kan fastsættes særlige forskrifter for beregningen af de under VI omhandlede vægte. Såfremt afgørelsen har betydning i afgiftsmæssig henseende, træffes den efter forhandling med ministeren for offentlig arbejder.

II. Bestemmelser om køretøjer.

A. Køretøjers indretning og udstyr.

§ 4.

Almindelige bestemmelser.

Stk. 1. Ethvert køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden unødige fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene.

Stk. 2. Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand, navnlig at styreapparat og bremses virker sikkert og kraftigt, og at signalapparater og påskrifter er i orden.

§ 5.

Motorkøretøjer.

Stk. 1. Ethvert motorkøretøj skal være forsynet med

- a) styre- og bremsesapparater,
- b) lygter til belysning fremad og bagud

- samt til belysning af bagudvendende nummerplade; endvidere med bagudvendende refleksanordninger;
- e) lydsignalapparat og fornødne tegngivningsapparater,
 - d) fornødent udstyr til sikring af førerens orientering,
 - e) luftgummiringe eller halvmassive gummiringe,
 - f) indretning til baglænskørsel, forsåvidt egenvægten overstiger 400 kg,
 - g) mærkning til oplysning om køretøjets oprindelse og identitet.

Stk. 2. Enhver motorcykel skal endvidere være forsynet med forsvarlig lås.

§ 6.

Traktorer.

Enhver traktor skal være forsynet med tilsvarende indretninger og udstyr som i § 5 foreskrevet samt med forsvarlig koblingsanordning. For traktorer, der alene benytter vejene til den i § 12, stk. 1 og 2, omhandlede kørsel, kan dog lempede regler for indretning og udstyr fastsættes i de i medfør af § 10 udfærdigede forskrifter.

§ 7.

Motorredskaber.

Ethvert motorredskab skal være forsynet med

- a) styreapparat,
- b) bagudvendende refleksanordninger,
- c) lygter til belysning fremad og bagud, når køretøjet anvendes i lygtetændingstiden,
- d) fornøden hjulbeklædning til beskyttelse af vejbanen.

§ 8.

Cykler.

Stk. 1. Enhver cykel skal være forsynet med

- a) mindst eet pålideligt virkende bremseapparat,
- b) forlygte med klart lysende hvidt eller gulligt lys, synligt i tilstrækkelig afstand såvel forfra som fra siderne, når cyklen anvendes i lygtetændingstiden. Såfremt lyset kan virke blændende, skal lygten være således indrettet, at den hurtigt kan nedblændes,
- c) bagudvendende rød refleksanordning af godkendt type samt på begge sider af pedalerne gul refleksanordning.

- d) stærkt lydende klokke. Andet signalapparat end klokke må ikke anvendes,
- e) forsvarlig lås.

Stk. 2. De i stk. 1 anførte bestemmelser gælder også for cykel med hjælpemotor, dog at der skal forefindes to af hinanden uafhængigt virkende bremseapparater, at belysningen skal ske ved dynamolygte, og at der i stedet for klokke kan anvendes eentonigt horn.

§ 9.

Hestekøretøjer m. v.

Stk. 1. På ethvert hestekøretøj skal forspandets seletøj og tilspændingsanordningerne være i forsvarlig stand.

Stk. 2. I lygtetændingstiden skal hestekøretøj være forsynet med

- a) mindst 2 i samme højde anbragte forlygter, der viser hvidt eller gulligt lys synligt i mindst 150 m's afstand såvel forfra som fra siderne. Lygterne, der ikke må virke blændende, skal være anbragt så nær ved køretøjets yderste kanter som muligt,
- b) mindst een baglygte, der viser rødt lys synligt i mindst 150 m's afstand bagud, og som er anbragt til venstre for køretøjets midte, medmindre de under a) nævnte lygter viser rødt lys bagud synligt i 150 m's afstand,
- c) to røde refleksanordninger af godkendt type.

Stk. 3. På arbejdsvogne, der ikke er forsynet med vognkasse eller fast kuskese, kan der, forsåvidt de ikke benyttes til personbefordring, i stedet for de i stk. 2 a og b nævnte lygter, føres een under vognen anbragt klart lysende lygte med hvidt eller gulligt lys, der er synligt i 150 m's afstand såvel forfra som fra siderne og bagfra.

Stk. 4. Køretøjer med hjulringe af metal, hvis overflade ikke er jævn, skal ved kørsel på vej være forsynet med hjulbånd af tilstrækkelig bredde til beskyttelse af vejbanen.

Stk. 5. Trækvogne skal, når de i lygtetændingstiden anvendes til kørsel på steder, hvor der ikke er gadebelysning, på venstre side føre en klart lysende lygte med hvidt lys, der er synligt på afstand såvel forfra som fra siderne og bagfra.

§ 10.

Detailforskrifter for køretøjer.

Justitsministeren kan fastsætte yderligere bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr m. v. og kan tillige fastsætte fornødne lempelser for køretøjer af særlig art og benyttelse, samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. For forsvarrets køretøjer meddeles sådanne lempelser efter forhandling med forsvarsministeren, for civilforsvarets køretøjer efter forhandling med indenrigsministeren.

B. Kontrol med køretøjer.

§ 11.

Registrering af motorkøretøjer m. v.

Stk. 1. Ethvert motorkøretøj og enhver traktor, bortset fra de i § 12 omhandlede, skal, forinden køretøjet tages i brug, være registreret og forsynet med nummerplader i den politikreds, hvor ejeren (brugeren) har bopæl eller fast ophold, eller hvor han har forretningssted, ved hvilket køretøjet varig benyttes, jfr. dog § 14. Det samme gælder for påhængs-, sætte- eller sidevogn til et registreringspligtigt køretøj samt for påhængsredskab, der benyttes efter motorkøretøj og efter sin konstruktion kan fremføres med større hastighed end 30 km i timen. Politiet udsteder attest om registreringen.

Stk. 2. Når et registreret køretøj skifter ejer (bruger), såvel som når ejeren (brugeren) flytter til en anden politikreds eller skifter bopæl indenfor samme politikreds, skal der inden 14 dage ske anmeldelse herom til politiet. Ved midlertidigt ophold udenfor den anmeldte bopæl af ikke over 5 måneders varighed er anmeldelse om flytning dog uforholdsmæssig. Anmeldelsespligten påhviler ved ejerskifte såvel den tidligere som den nye ejer. Når et køretøj afmeldes, skal nummerpladerne tilbageleveres til politiet.

Stk. 3. Til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret, samt til blokvognskørsel udleveres særlige nummerplader. Der kan herfor betinges en afgift, som anvendes på samme måde som den almindelige afgift af motorkøretøjer.

Stk. 4. De nærmere regler om registrering og om forudgående godkendelse af køretøjernes indretning og udstyr m. v. samt gebyrerne herfor fastsættes af justitsministeren, der tillige fastsætter bestemmelser om, i hvilket omfang registreringspapirer skal medføres under kørslen, samt om den i stk. 3 omhandlede kørsel og den der nævnte afgift. Justitsministeren kan i særlige tilfælde undtage påhængsredskaber for registrering.

Stk. 5. Forsvarets køretøjer registreres af den af forsvarsministeren bestemte myndighed efter tilsvarende regler som for andre køretøjer gældende. Reglerne for køretøjernes forsyning med nummerplader fastsættes af forsvarsministeren efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 6. Nummerplader skal stedse være let læselige og må ikke tildækkes under kørslen. Efterligning eller uberettiget anvendelse af nummerplader er forbudt.

Stk. 7. Bortkommer en nummerplade, eller bliver den ubrugbar, skal dette straks anmeldes til den stedlige politimyndighed, der efter nærmere fastsatte regler kan tillade anvendelse af køretøjet, indtil ny nummerplade er fremskaffet.

§ 12.

Traktorer, der er fritaget for registrering.

Stk. 1. Traktorer, der ganske overvejende anvendes udenfor vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, skal dog ikke indregistreres, forsåvidt de alene benytter vejene:

- til egentransport til og fra arbejdssted og reparatør,
- som trækraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted eller reparatør (med arbejdsredskaber ligestilles påhængsvogne, der alene benyttes til befordring af redskaber),
- til prøvekørsel eller anden lignende bestemt tidsbegrænset kørsel efter derom af politiet i hvert enkelt tilfælde meddelt tilladelse.

Stk. 2. Traktorer, der på vejene udover kørsel som i stk. 1 nævnt alene udfører vejarbejde på vejområder, der er begrænset på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller anvendes til renholdelse,

snerydning og lignende, skal heller ikke indregistreres.

Stk. 3. Ønskes traktorer af den i stk. 1 omhandlede art foruden til den der omhandlede kørsel anvendt til transport af produkter, kan traktorer efter anmeldelse til politiet uden registrering efter reglerne i § 11 godkendes hertil, forsåvidt traktøren tilhører ejeren af en landbrugs- eller skovbrugsejendom. Godkendelsen giver kun ret til transport af produkter, der hidrører fra eller skal benyttes i landbrugs- eller skovbrugsvirksomheden, til og fra ejendommen samt mellem dele af denne, og benzindrevne traktorer må ikke anvendes udover en afstand af 10 km fra ejendommen til transport til industriel brug af produkter, der hidrører fra virksomheden; dog kan sådan transport altid ske til nærmeste jernbanestation. For traktorer i sameje mellem ejere (brugere) af flere ejendomme kan godkendelse ikke meddeles, hvis samejet omfatter mere end een traktor. Kørsel i visse byer eller byområder kan forbydes af politimesteren, hvor forholdene særlig taler derfor.

Stk. 4. Om den i stk. 3 omhandlede godkendelse, om forudgående syning og betalingen herfor samt om mærkning af således godkendte traktorer fastsætter justitsministeren de nærmere bestemmelser.

§ 13.

Kontrol eftersyn.

Stk. 1. Politiet er altid berettiget til at standse ethvert køretøj og lade det undersøge eller til at kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet. Findes det, at køretøjet ikke opfylder de i denne lov eller i medfør af denne givne forskrifter, kan dets benyttelse forbydes og nummerplader eller andre påbudte kendingsmærker fjernes, indtil forefundne mangler er afhjulpet.

Stk. 2. Ved broer og ved særlige vejstrækninger, f. eks. dæmninger, kan der iværksettes fast kontrol med køretøjers vægt og størrelse.

Stk. 3. Politiet i vedkommende politikreds kan til enhver tid forlange et indregistreret eller godkendt køretøj fremstillet til eftersyn af; om det vedblivende fyldestgør de i denne lov eller i medfør af

denne stillede fordringer. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om fremstilling til eftersyn af indregistrerede eller godkendte køretøjer, som ikke i de sidste 5 år har været fremstillet til eftersyn. For vare- og lastmotorkøretøjer og for motorkøretøjer, der benyttes erhvervmæssigt til befordring af personer, herunder udlejning uden fører, eller til oplæringskørsel, samt for udrykningskøretøjer kan der træffes bestemmelse om hyppigere eftersyn. Bestemmelser om betaling for de i dette stykke omhandlede eftersyn fastsættes af justitsministeren.

Stk. 4. Fremstilles et køretøj ikke efter tilsigelse, kan politiet forbyde dets benyttelse og fjerne dets nummerplader (kendingsmærker).

C. Udenlandske køretøjer.

§ 14.

Stk. 1. For køretøjer fra udlandet, der i henhold til en af Danmark tiltrådt international overenskomst midlertidigt kan benyttes her i landet, gælder bestemmelserne i §§ 5—10 kun i det omfang, de har hjemmel i overenskomsten. Køretøjer, der efter § 11 er registreringspligtige, kan benyttes uden registrering her i landet, såfremt de er lovligt registreret i deres hjemland og forsynet med nationalitetsmærke og nummerplade, i det mindste bag på køretøjet, jfr. dog stk. 3.

Stk. 2. Justitsministeren udfærdiger efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder de nærmere regler for kontrollen med de i stk. 1 omhandlede køretøjer under deres ophold her i landet, og fastsætter bestemmelser om, under hvilke betingelser køretøjer, der indkommer fra udlandet uden at være omfattet af overenskomst som i stk. 1 nævnt, kan anvendes her i landet.

Stk. 3. Såfremt ejeren (brugeren) til et fra udlandet indført motorkøretøj eller andet af § 11 omfattet køretøj er bosiddende her i landet, skal køretøjet indregistreres i vedkommende politikreds eller samtlige dets nummerplader afleveres til politiet sammesteds inden 14 dage, efter at det er indkommet. Tager en ikke her i landet bosiddende ejer (bruger) efter indrejsen bopæl her i landet, eller overgår køretøjet fra ham til en her i landet bosiddende

ejer (bruger), skal indregistrering eller aflevering af nummerpladerne ske inden 14 dage derefter.

III. Bestemmelser vedrørende førere af køretøjer m. v.

§ 15.

Sygdом, overanstrengelse m. v.

Stk. 1. Et køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde. At en person i en sådan tilstand med køretøjet har befordret personer i erhvervsmæssigt øjemed, betragtes som en skærpene omstændighed. Har førerens arbejdsgiver eller anden foresat medansvar for, at han har ført køretøj i sådan tilstand, straffes til lige denne.

Stk. 2. Justitsministeren kan, når han anser det fornødent af hensyn til færdselsikkerheden, efter forhandling med socialministeren og ministeren for offentlige arbejder fastsætte begrænsninger i arbejdstiden for førere af vare- og lastmotorkøretøjer og af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af personer, og give forskrifter for kontrollen hermed.

§ 16.

Spirituspåvirkning.

Stk. 1. Et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

Stk. 2. Cykel eller hest må ej heller føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre cyklen eller hesten på betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at overlade føringen af motordrevet køretøj, cykel eller hest til en person, der er påvirket af spiritus som i stk. 1 og 2 nævnt.

Stk. 4. Er der grund til at antage, at en person har overtrådt foranstående bestemmelser, kan politiet fremstille ham for en læge til undersøgelse, herunder til udtagelse af blod- og urinprøve til bestemmelse af alkoholkoncentrationen. Justitsministeren kan træffe nærmere bestemmelser om lægeundersøgelsen.

Stk. 5. Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han er fører af motordrevet køretøj, cykel med hjælpe-motor eller hestekøretøj, på grund af spiritusnydelsen ikke er i stand til at føre sådant køretøj på betryggende måde, skal værten eller medhjælperen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at han i denne tilstand fører eller forsøger at føre køretøjet.

§ 17.

Førerens ansvar for køretøjets stand.

Fører af et køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i for-svarlig stand, særlig at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikker.

§ 18.

Førerbevis til motorkøretøjer.

Stk. 1. Motorkøretøj må kun føres af personer, der hos politiet har erhvervet førerbevis. Under kørslen skal føreren altid have førerbeviset hos sig og på for-langende forevise det for politiet.

Stk. 2. Førerbevis kan kun udstedes til per-soner, der er fyldt 18 år, jfr. dog stk. 3. An-drageren skal være ædruelig og i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt iøvrigt af den fornødne åndelige og legem-lige færdighed. Han skal ved en prøve godt-gøre at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdsels-lovgivningens bestemmelser. Såfremt han ikke tidligere har haft førerbevis til motor-vogn, henholdsvis motorcykel, skal han for-inden prøven have taget undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer. Ju-stitsministeren fastsætter de nærmere regler for prøven samt for førerbevisets udseende og indhold.

Stk. 3. Justitsministeren kan tillade, at der meddeles personer, som ikke fyldstgør de almindelige førighedsbetingelser, særlige førerbeviser, samt at førerbevis til langsomtkørende invalidekøretøjer udstedes til personer, der er fyldt 16 år.

Stk. 4. Justitsministeren træffer bestemmelse om, under hvilke betingelser personer, der har ret til at føre motorkøretøj i udlandet, kan få førerbevis udstedt her i landet.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte mere vidtgående betingelser for udstedelse af førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer. Forsåvidt angår førerbevis, der benyttes til omnibus- eller fragtmandskørsel samt kørsel med personer eller gods i international trafik, kan justitsministeren endvidere fastsætte særlige regler efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, kan nægtes den, der er dømt for strafbart forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af førerbeviset, jfr. lov nr. 286 af 18. juni 1951.

Stk. 6. Førerbeviset gælder i 5 år fra udstedelsesdagen. For personer, der er fyldt 70 år, kan førerbevis dog udstedes for kortere tidsrum; det samme gælder efter justitsministerens nærmere bestemmelse, hvor forholdene iøvrigt særlig taler derfor. Efter udløbet af gyldighedstiden kan beviset fornyes, såfremt den pågældende stadig opfylder betingelserne. Politiet bestemmer, om vedkommende kan fritages for at aflægge ny prøve.

Stk. 7. Politiet kan til enhver tid tage førerbeviset tilbage, når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis. Førerbevisindehavere er pligtige at underkaste sig de til afgørelse heraf fornødne undersøgelser.

Stk. 8. For militære personer, der i uniform fører et under forsvaret hørende køretøj, der er mærket som militærkøretøj, udsteder de militære myndigheder førerbeviset efter prøve aflagt for en af forsvarsministeren beskikket sagkyndig. Bestemmelser om, under hvilke betingelser almindeligt førerbevis kan udfærdiges på grundlag af militært førerbevis, fastsættes

af justitsministeren efter forhandling med forsvarsministeren.

§ 19.

Førere af traktorer, motorredskaber og cykler med hjælpemotor.

Stk. 1. Traktor må kun føres af personer, der hos politiet har erhvervet førerbevis til motorvogn eller særligt førerbevis til traktor. Dog kan en traktor tilhørende en landbrugs- eller skovbrugsejendom, som kun anvendes til den bedrift, hvortil den hører, anvendes til den i § 12, stk. 1, omhandlede kørsel, uden at føreren har erhvervet førerbevis; føreren skal være fyldt 16 år.

Stk. 2. Reglerne i § 18 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til førerbevis til traktor. Dog kan førerbevis til traktor udstedes til personer, som er fyldt 16 år.

Stk. 3. Motorredskab og cykel med hjælpemotor må kun føres af personer, der er fyldt 16 år.

§ 20.

Øvelseskørsel med motorkøretøjer m. v.

Stk. 1. Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med motorvogn, kan kun finde sted, når der på køretøjet ved siden af eleven findes en i medfør af § 76 godkendt kørelærer, der da anses for at være fører af køretøjet. Ved den i § 18, stk. 2, ommeldte prøve anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har førerbevis, ønsker at opøve sin færdighed i at føre motorvogn og derfor foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer ved siden af sig, anses kørelæreren ligeledes for at være fører af køretøjet. Bestemmelserne i §§ 15 og 16 finder dog i alle tilfælde også anvendelse på eleven.

Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågen af en i medfør af § 76 godkendt kørelærer, der har ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel.

Stk. 3. Øvelseskørsel må ikke finde sted tidligere end 3 måneder før det tidspunkt, hvor eleven efter sin alder kan få udstedt

førerbevis, og forsåvidt angår personer, hvem førerretten er frakendt, ikke tidligere end 1 måned før frakendelsestidens udløb.

Stk. 4. Motorkøretøj skal under øvelseskørsel såvel foran som bagpå være forsynet med et skilt, hvis tekst tydeligt tilkendegiver, at køretøjet benyttes til øvelseskørsel. Skiltet må kun benyttes i anledning af øvelseskørsel. Justitsministeren bestemmer, hvilke særlige sikkerhedsindretninger der skal findes på motorkøretøjer, som benyttes til øvelseskørsel.

Stk. 5. Øvelseskørsel kan finde sted overalt, hvor færdsel med køretøjer af den pågældende art er tilladt; dog kan politiet helt eller delvis forbyde øvelseskørsel på bestemte gade- eller vejstrækninger, hvor forholdene, herunder hensynet til de omboende, kræver det.

Stk. 6. Justitsministeren kan fastsætte særlige bestemmelser vedrørende øvelseskørsel.

§ 21.

Oplysningspligt og ansvar med hensyn til førerbevis.

Stk. 1. Ejeren (brugeren) af et køretøj er på politiets begæring forpligtet til at give oplysning om, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Stk. 2. Ejeren (brugeren) og føreren af et motordrevet køretøj må ikke overlade føringen til en person, der ikke er i besiddelse af et til køretøjet og den pågældende kørsel gyldigt førerbevis, eller som ikke har nået den for kørsel med sådant køretøj foreskrevne alder. Det samme gælder for kørsel med cykel med hjælpemotor.

§ 22.

Udenlandske førere.

Personer, der ikke er bosiddende her i landet, kan under midlertidigt ophold her føre sådant motorkøretøj, som de i deres hjemland er berettiget til at føre, uden at være i besiddelse af et dansk førerbevis, forsåvidt dette er hjemlet ved en af Danmark tiltrådt international overenskomst; i andre tilfælde kan politiet meddele tilladelse til at føre motorkøretøj her i landet. De nærmere regler herom udfærdiges af justitsministeren.

IV. Færdselsregler.

A. Indledende bestemmelser.

§ 23.

Stk. 1. De i dette afsnit givne bestemmelser om køretøjer, kørsel eller kørende omfatter også cyklekørsel, kørsel med trækvogn og ridning i den udstrækning, de kan anvendes. Det samme gælder for føring af heste og kreaturer; disse skal være undergivet tilstrækkelig bevogtning.

Stk. 2. Ved anvendelsen af bestemmelserne i dette afsnit anses som gående også den, der fører barnevogn, rullestol, andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft, eller lignende.

Stk. 3. For forsvarrets og civilforsvarets køretøjer gælder færdselsreglerne i den udstrækning, de kan anvendes. Hvor reglerne fraviges, skal træffes foranstaltninger til at undgå fare eller unødigt ulempe for andre vejfarende.

B. Bestemmelser for al færdsel.

§ 24.

Grundregler.

Stk. 1. Vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Pligten til at vise hensyn gælder også overfor dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særlig hensyntagen skal udvises overfor børn og overfor personer, der på foreskreven måde bærer et af justitsministeren for invalider fastsat mærke. Dette mærke må kun bæres af personer med manglende eller svækket syn eller hørelse, eller som lider af anden legemlig mangel, der er til særlig ulempe for dem i færdselen.

§ 25.

Anvisninger for færdselen.

Stk. 1. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler. Fører af udrykningskøretøj kan dog i påtrængende tilfælde under iagttagelse af ganske særlig forsigtighed undlade at følge sådanne forskrifter.

F. t. færdselslov.

Stk. 2. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, politiet giver til regulering af færdselen, og standse, når politiet giver tegn dertil.

Stk. 3. Det er forbudt at fjerne, flytte, forvanske, tilsmudse eller beskadige færdselstavler, afmærkning eller signaler.

§ 26.

Fri passage for sporvogn, optog og udrykningskøretøj.

Stk. 1. Vejfarende skal så vidt muligt give fri passage for sporvogn og andet skinnekøretøj. Samme pligt har vejfarende overfor forsvarets og civilforsvarets kolonner, skolebørn i trop, ligtog og andet sluttet optog.

Stk. 2. Når udrykningskøretøj tilkendegiver sig ved særlige af justitsministeren fastsatte lyd- og lyssignaler, skal alle andre vejfarende i god tid holde vejen åben for køretøjet, for kørendes vedkommende ved straks at køre ind til siden og om fornødent standse. Udrykningskørsel under brug af sådanne signaler må kun finde sted i påtrængende tilfælde, og brug af signalerne fritager ikke føreren af udrykningskøretøj for pligten til tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed.

Stk. 3. Det er forbudt uvedkommende at følge nærmere end 100 m efter udrykningskøretøj eller at køre så nær til et skadested, at kørsel til eller fra dette der ved hæmmes.

§ 27.

Jernbaneoverkørsler.

Stk. 1. Vejfarende, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal, uanset forekommende sikringsforanstaltninger, være opmærksom på, om tog nærmer sig. Kørende skal nedsætte hastigheden således, at standsning om fornødent kan ske, førend køretøjet når ind på overkørslen.

Stk. 2. Når det ved lys- eller lydsignal eller ved påbegyndt lukning af bomme, led eller lignende tilkendegives, eller når det på anden måde kan iagttages, at tog nærmer sig, skal vejfarende standse i betryggende afstand fra overkørslen; såfremt lys-signal findes, skal standsningen ske mindst 5 m foran dette. Når fremkørsel kan finde

sted, skal selve overkørslen passeres hurtigst muligt. I lygtetændingstiden må på motorkøretøj og andet køretøj, der har særligt positionslys (parkeringslys), kun positionslygterne være tændt under standsningen, jfr. § 40, stk. 3.

Stk. 3. Iøvrigt må parkering ikke ske indenfor en afstand af 30 m fra en jernbaneoverkørsel.

Stk. 4. Overhaling af andet køretøj må ikke finde sted foran eller på en jernbaneoverkørsel.

Stk. 5. Der skal udvises særlig forsigtighed, når dyr trækkes eller drives over jernbaneoverkørsel. Det samme gælder, når plove, harver, træstammer, tungtlæssede køretøjer og andre tunge genstande føres over jernbaneoverkørsel.

Stk. 6. Særlig langsomtkørende transporter såsom tromletog, entreprenørmateriel, gravemaskiner, tærskværker, større maskintransporter og lignende må ikke passere jernbaneoverkørsel, hverken bevogtet eller ubevogtet, forinden der ved henvendelse til ledvogteren eller nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for passagen.

§ 28.

Færdsel over og ved jernbanespor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden at være afgrænset derfra.

Stk. 1. Det skal så vidt muligt undgås at køre eller at drive dyr på langs ad jernbanespor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden at være afgrænset derfra, samt at lade køretøjer eller dyr holde stille på sporet eller i umiddelbar nærhed af dette. Når det kan ses eller høres, at tog, lokomotiv eller jernbanevogne nærmer sig, skal al færdsel vige sporet og holde sig i mindst 2 m afstand fra nærmeste skinne.

Stk. 2. Er køretøj henstillet i eller for nær jernbanespor, jfr. stk. 1, må føreren ikke fjerne sig længere fra sit køretøj end, at han til enhver tid kan holde øje med eventuel jernbanetraffic ad sporet og i påkommende tilfælde uopfordret fjerne køretøjet.

Stk. 3. Færdsel på tværs af jernbanespor må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog, lokomotiv eller jernbanevogne nærmer sig, eller når det af jernbanens

personale tilkendegives, at tog, lokomotiver eller jernbanevogne skal passere.

Stk. 4. Under udkørsel fra oplagsplads, bygning og lignende og fra tværgader, smøger og lignende passager mellem lagerpladser, pakhuse og andre bygninger må køretøj ikke føres ind over jernbanespor, før føreren nøje har forvissat sig om, at der ikke kommer tog, lokomotiver eller jernbanevogne.

§ 29.

Forpligtelser ved færdselsuheld.

Stk. 1. Enhver, der med eller uden egen skyld bliver delagtig i en påkørsel eller andet færdselsuheld, skal straks standse og efter bedste evne yde hjælp til tilskadekomne og iøvrigt deltage i de forholdsregler, som uheldet giver anledning til. De pågældende har gensidigt pligt til på forlangende at opgive navn og bopæl og har iøvrigt pligt til at give de oplysninger om uheldet, som de er i stand til.

Stk. 2. Er der sket skade på personer, heste, kreaturer, hunde, køretøjer eller andre genstande af ikke ubetydelig værdi, og er der ingen tilstede, som er i stand til at affordre føreren af det køretøj, med hvilket skaden er forvoldt, oplysning om navn og bopæl, skal han snarest muligt gøre anmeldelse til politiet om uheldet. Er færdselstavler eller signaler eller spærringer og lygter ved vejarbejder bragt ud af stilling, skal føreren straks efter evne bringe afmærkningen i orden igen. Såfremt skaden ikke er fuldstændig afhjulpet, skal han snarest muligt rette henvendelse til politiet.

§ 30.

Forbud mod at hænge på køretøj og mod leg m. v.

Stk. 1. Det er forbudt at springe op på, at hage sig fast i et køretøj, herunder sporvogn, eller at hænge slæde, trækvogn, legevogn eller lign. efter køretøj.

Stk. 2. Der må ikke på vej laves glide- eller kælkebaner. Udenfor de i stk. 3 nævnte legegader må der ikke på vej drives leg eller spil til ulempe for færdselen.

Stk. 3. På vej, der er afmærket som „legegade“, må kørsel kun foretages af beboerne ved vejen eller med ærinde til disse. Ved

kørsel på sådan vej skal der udvises den største agtpågivenhed og hensyntagen overfor børn.

§ 31.

Henstilling eller henlæggelse af genstande på vej m. v.

Stk. 1. Genstande, der kan være til ulempe for færdselen, må ikke uden politiets tilladelse henstilles eller henlægges på vej, medmindre særlige forhold gør henlæggelse nødvendig. De skal, hvor anbringelse uden for kørebanen ikke er mulig, altid anbringes så yderligt på denne som gørligt. Dette gælder også vejmaterialer.

Stk. 2. Henstillede eller henlagte genstande skal i lygtetændingstiden være tydeligt afmærket med klart lysende lygter med ufarvet glas, der er anbragt i et sådant antal og på en sådan måde, at genstandens omrids angives. Vejmaterialer afmærkes i overensstemmelse med de i medfør af § 58 udfærdigede bestemmelser.

Stk. 3. Glasskår, hestebrodder, søm, roer og roeaffald, frugtaffald, olie eller andet, der kan medføre fare eller ulempe for færdselen, må ikke henkastes eller efterlades på vej.

Stk. 4. Husdyr må ikke tøjres således, at de kan nå ind på kørebanen.

C. Bestemmelser for kørende.

§ 32.

Anvendelse af færdselsbaner.

Stk. 1. Er der på en vej anlagt særlige baner for forskellige færdselsarter, skal den bane benyttes, som er bestemt for færdsel af den pågældende art.

Stk. 2. Cyklesti langs vej må kun benyttes af de cyklister, i hvis højre vejside cyklestien ligger, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Cyklesti må ikke befærdes med varetransportcykel eller af cyklist, som på cyklen medfører genstande, der er bredere end styret eller længere end cyklen. Militære afdelinger på cykel skal ikke benytte cyklesti.

Stk. 3. Kørsel med cykel med hjælpemotor skal ske på cyklesti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Hastigheden skal på cyklesti nedsættes således, at

der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på denne.

§ 33.

Køretøjs plads på kørebanen.

Stk. 1. Langsomtkørende skal altid holde så langt til højre på kørebanen som muligt. Hurtigtkørende skal holde så langt til højre, som hensynet til de langsomtkørende tillader det.

Stk. 2. Hvor oversigten er dårlig, såsom i kurve eller foran bakketop, eller ved nedsat sigtbarhed må kørebanens midtlinie i intet tilfælde overskrides; dette gælder dog ikke på kørebane med ensrettet færdsel.

Stk. 3. Helleanlæg, færdselsfyrrer og lignende skal passeres til højre, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Stk. 4. Det er en kørendes pligt ved igangsætning fra kantsten og ved enhver ændring af færdselsretning, herunder ved svingning over i anden vognbane, at forvise sig om, at manøvren kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for bagfra kommende færdsel.

Stk. 5. Et køretøj, som kører bag et andet, skal holde så stor en afstand fra dette, at der ikke er fare for påkørsel, såfremt det forreste køretøj standser, eller dets hastighed mindskes. Store motorvogne samt motorvogne med påhængsvogne skal udenfor tæt befærdede områder tillige holde sådan indbyrdes afstand, at overhaling ikke vanskeliggøres. På broer skal køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 10 tons, holde en afstand af mindst 30 m fra et forankørende køretøj.

Stk. 6. Uanset bestemmelserne i stk. 1—5 kan køretøj, der anvendes til vejarbejde, under iagttagelse af den fornødne forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

§ 34.

Køretøjs placering under svingning og vending m. v.

Stk. 1. I god tid før vejkryds skal køretøj, som skal svinge til højre, føres mod højre kant af kørebanen, og køretøj, som skal svinge til venstre, føres ind mod vejens midtlinie eller, på kørebane med ensrettet færdsel, over mod den venstre

kant. Har vejen to eller flere vognbaner i samme kørselsretning, skal kørende i god tid før krydset anbringe sig i den vognbane, som er mest hensigtsmæssig under hensyn til den påtænkte færdselsretning. Cyklister må før venstresving kun køre ind mod midten af kørebanen, når der ikke er cyklesti, og når det er foreneligt med hensynet til den bagfra kommende færdsel.

Stk. 2. Under svingning til højre i vejkryds skal køretøjet holdes så nær til kørebanens højre kant som muligt. Under svingning til venstre skal køretøjet, når det forlader krydset, befinde sig i højre side af den kørebane, det svinger ind i, herfra dog undtaget svingning ind i kørebane med ensrettet færdsel.

Stk. 3. Før forberedelsen og udførelsen af en svingning skal føreren påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende. Selve svingningen må afvente forbikørsel af modgående færdsel.

Stk. 4. Vending og baglænskørsel må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Vendinger skal ske forlæns til venstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.

Stk. 5. Uanset bestemmelserne i stk. 1—4 må køretøj, der anvendes til vejarbejde, under iagttagelse af den fornødne forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

§ 35.

Hastighed.

Stk. 1. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed og må aldrig blive større end, at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Både vej- og vejrforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning og færdselsforholdene iøvrigt skal herved tages i betragtning; ved kørsel i lygtetændingstiden skal hensyn tillige tages til belysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

Stk. 2. Navnlig påhviler det føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed

- a) i tættere bebygget område,
- b) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,

- c) ved vejkryds,
- d) i vejsving,
- e) foran bakketop,
- f) hvor oversigten iøvrigt er begrænset,
- g) ved risiko for blanding,
- h) ved møde med andet køretøj på smal vej eller bro, hvor passage er vanskelig, eller ved kørsel med særlig omfangsrigt læs,
- i) i glat eller fedtet føre,
- j) foran fodgængerfelt,
- k) hvor sporvogn eller bus holder eller er ved at holde ved et stoppested,
- l) hvor småbørn opholder sig ved vejen,
- m) hvor der foretages arbejde på vejen.

Stk. 3. I dårligt føre skal hastigheden afpasses således, at andre så vidt muligt ikke udsættes for tilstækning.

Stk. 4. Vedrørende største tilladte hastighed for visse motordrevne køretøjer gælder bestemmelserne i § 44.

§ 36.

Møde og overhaling.

Stk. 1. Når kørende møder hinanden, skal begge i god tid holde tilstrækkeligt til højre og om fornødent nedsætte farten. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis kørebanelhalvdel spærringen er, om fornødent holde tilbage.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling af sporvogn ske til højre, såfremt sporenes beliggenhed tillader det. Overhaling må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen. Overhaling må således bl. a. ikke ske foran eller i uoverskuelig eller brat vejkurve og foran eller på uoverskuelig bakke, ej heller foran eller på fodgængerfelt. Overhaling foran eller i vejkryds må kun ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed.

Stk. 3. Kørende, der vil overhale en foran kørende, skal, hvis dette efter forholdene er nødvendigt, ved lyd- eller lys-signal sikre sig, at denne er opmærksom på, at han vil overhale. Den forankørende skal, når han bliver opmærksom på den bagfra kommende, holde til højre og om fornødent nedsætte hastigheden eller standse,

således at overhaling kan ske uden fare. Den overhalende må efter overhalingen ikke holde til højre, før han er nået så langt frem foran det andet køretøj, at dette ikke udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Stk. 4. På steder, hvor tæt og langsomt-kørende færdsel fremføres i to eller flere rækker, kan overhaling uanset bestemmelsen i stk. 2 efter omstændighederne ske til højre. Cyklist kan overhale køretøj af anden art til højre. Overhaling af et køretøj, der er i færd med at svinge til venstre, må kun ske til højre.

Stk. 5. Ved møde eller overhaling mellem køretøjer, som anvendes til vejarbejde, og andre køretøjer kan under iagttagelse af den fornødne forsigtighed forholdes på den efter forholdene mest hensigtsmæssige måde.

§ 37.

Vigepligt.

Stk. 1. Ved kørsel ind på eller over en vej, der er udlagt som hovedvej (hovedgade), jfr. § 57, stk. 2, har den fra anden vej kommende ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider. Under fremkørslen mod hovedvejen skal den på sidevejen kørende på utvetydig måde vise den eller de på hovedvejen kørende, at han vil lade dem passere først. Han skal derfor i god tid nedsætte hastigheden og om fornødent standse helt før kørslen ind på eller over hovedvejen. Der skal altid standses helt, hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri.

Stk. 2. Hvor særlig færdselstavle for STOP er anbragt, har den kørende, efter at have standset køretøjet, ved fremkørsel ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider på den krydsende vej, uanset om denne iøvrigt er udlagt som hovedvej.

Stk. 3. Ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider har ligeledes den, der kører ud fra markvej, ejendom eller grundstykke, parkeringsplads eller holdeplads, eller som iøvrigt foretager udkørsel over fortov eller cyklesti. Det samme gælder cyklist, som kører fra en cyklesti, der ikke er anlagt i forbindelse med en vej, ind på eller over en vej, som cyklestien skærer eller udmunder i, samt cyklist, der svinger fra en cyklesti ud på kørebanen.

Stk. 4. Når kørende i andre tilfælde

færdes ad kørebaner, der skærer hinanden, har føreren af det køretøj, som har det andet køretøj på sin højre side, vigepligt. Herved fritages dog ikke nogen fører for pligten til at iagttage særlig agtpågivenhed ved kørsel fra en vej ind på eller over en anden. Særlig ved kørsel fra en mindre til en åbenbart mere betydende vej skal fremkørsel ske under hensyn til færdselsforholdene på den mere betydende vej således, at færdselen på denne får rimelig lejlighed til at opfylde sin vigepligt.

Stk. 5. Befinder der sig gående i et fodgængerfelt, skal kørende holde tilbage og om fornødent standse for at lade de gående passere. Det samme gælder for kørende i en sporvogns færdselsretning, når sporvognen er standset ved et stoppested, hvor der ikke findes helleanlæg for passagerer, og der er passagerer på vej over kørebanen til eller fra sporvognen.

Stk. 6. Foranstående bestemmelser gælder ikke i det omfang, andet følger af bestemmelsen i § 26. Herved fritages dog ikke de i § 26, stk. 1, andet punktum omhandlede kolonner m. v. fra at iagttage foranstående bestemmelser, når første led i kolonnen bevæger sig ind på eller over en anden vej. Forsåvidt angår sporvogne henvises til § 55, stk. 5.

§ 38.

Standsnings og parkering.

Stk. 1. Køretøj må ikke standses eller parkeres på sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare for andre eller unødigt voldes ulempe for færdselen.

Stk. 2. Standsnings og parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen bortset fra veje med ensrettet færdsel. Køretøjet skal stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne. Havareret køretøj skal snarest muligt fjernes fra kørebanen.

Stk. 3. Standsnings og parkering må bl. a. ikke ske:

- a) i eller ved uoverskueligt eller brat vejsving, foran eller på bakketop eller i det hele taget, hvor der ikke er fri oversigt,

- b) ved vejkryds, således at oversigten forringes, og ialtfald ikke indenfor en afstand af 10 m fra den tværgående kørebane,
- c) ved færdselstavle eller -signal, således at dette derved dækkes,
- d) på fodgængerfelt eller indenfor en afstand af 10 m foran et sådant,
- e) ud for udkørsel fra cyklesti eller indenfor en afstand af 10 m foran sådan udkørsel,
- f) på strækning, hvor kørebanen af hensyn til færdselens fordeling før kryds eller lignende er inddelt i vognbaner, eller så nær sådant område, at indkørsel i den rette vognbane vanskeliggøres for andre,
- g) hvor andet køretøjs forbikørsel derved væsentlig vanskeliggøres,
- h) ved sporvogns- og busstoppested 20 m før og 10 m efter stoppestedsskiltet,
- i) på afmærket droskeholdeplads.

Stk. 4. Parkering må endvidere ikke ske

- a) på bro og i vejunderføring,
- b) ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom m. v., ejheller så nær herved eller heroverfor, at ind- og udkørsel væsentlig vanskeliggøres,
- c) ud for brandhaner i fortovskant,
- d) i nærheden af afmærket ledig parkeringsplads.

Stk. 5. Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det på behørig måde sikres, at det ikke kan sætte sig i gang eller fjernes, jfr. om aflåsning af motorcykler og cykler §§ 50, stk. 3, og 52, stk. 4. Hestekøretøj må ikke holde forspændt, medmindre en pålidelig person holder tømmerne, eller det på anden måde er behørigt sikret, at hestene ikke kan løbe med vognen; dette gælder også, når hestekøretøjet holder forspændt i port, gård eller andet sted, hvorfra der er fri udkørsel til vej.

Stk. 6. Åbning af vogndøre, udstigning og på- eller aflåsning skal foretages på en sådan måde, at det kan ske uden fare og til mindst mulig ulempe for færdselen.

§ 39.

Signaler og tegn.

Stk. 1. Når det er nødvendigt for at afværge fare, skal kørende ved lyd- eller

lyssignal eller på anden hensigtsmæssig måde henlede andres opmærksomhed på faren.

Stk. 2. Unødvendig eller hensynsløs signalgivning er forbudt. I bymæssigt bebygget område må lydsignal kun anvendes, når det er absolut påkrævet i forbindelse med overhaling, jfr. § 36, stk. 3, eller til afværgelse af fare, jfr. dog om udrykningskøretøj § 26, stk. 2.

Stk. 3. Tegn for ændring eller angivelse af færdselsretning skal gives, når som helst det er påkrævet som vejledning for den øvrige færdsel. Tegn skal således navnlig gives ved svingning ind i anden kørebane, vending, kørsel over i anden vognbane i samme færdselsretning eller igangsætning fra kanten af kørebanen. Tegnet gives ved hjælp af retningsviser, hvor anbringelse heraf på køretøjet er foreskrevet, og især ved vandret udstrækning af højre, henholdsvis venstre arm, eller hvor dette ikke kan ske, på anden tydeligt synlig og utvetydig måde. Tegngivningen skal vedvare, indtil igangsætningen eller ændringen af færdselsretning er påbegyndt. Føreren skal påse, at brug af retningsviser ophører, når den tilsigtede manøvre er afsluttet.

Stk. 4. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal forud til underretning for bagfra kommende ved tegn tydeligt tilkendegive sin hensigt. Dette sker ved brug af stoplygte, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og især ved, at en arm rækkes i vejret, eller på anden tydeligt synlig og utvetydig måde.

Stk. 5. Tegngivning ved pisk alene er ikke fyldestgørende.

Stk. 6. Det er en kørendes pligt foruden brug af signal eller tegn at forvise sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for andre.

§ 40.

Belysning.

Stk. 1. Ved kørsel i lygtetændingstiden skal de foreskrevne lygter holdes tændt. På flere sammenkoblede køretøjer er det kun nødvendigt at holde baglygte tændt bagest på vogntoget og nummerpladelygte tændt ved vogntogets bageste nummerplade.

Stk. 2. Ved kørsel på vej, der er tilstrækkeligt oplyst, må blændende lys ikke anvendes; på fuldt oplyst vej må motor-køretøj kun benytte positionslys. Blændende lys må ej heller anvendes ved møde med andet køretøj; nedblænding skal ske i god tid.

Stk. 3. Forskrifterne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når køretøj i lygtetændingstiden er standset eller parkeret på kørebane, der ikke er tilstrækkeligt oplyst; et standset eller parkeret motor-køretøj må kun benytte positionslys, også ved kortvarig standsning, og andre køretøjer må ej heller anvende blændende lys. Frakoblet påhængs- eller sættevogn samt påhængsredskab skal foruden med rødt lys bagud være afmærket med to hvide lys fremad.

Stk. 4. De i stk. 2 og 3 indeholdte bestemmelser om motor-køretøjs anvendelse af positionslys finder tilsvarende anvendelse på traktor og andet køretøj, der er udstyret med særligt positionslys.

Stk. 5. Anvendelse af anden belysning og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i nærværende lov eller i de i medfør af denne givne bestemmelser er forbudt.

§ 41.

Køretøjs belæsning.

Stk. 1. Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde på køretøjet, at føreren ikke har fri udsigt fremefter og til siderne, eller at hans fri og uhindrede brug af betjeningsapparater og førerspejl indskrænkes, at lygter eller tegngivningsapparater dækkes, eller således, at det især kan volde fare eller ulempe under kørslen. Lasten skal være anbragt således, at den ikke forskyder sig, falder af eller volder unødigt støj. Ingen del af køretøjet eller lasten må slæbe på vejbanen, medmindre dette er uundgåeligt, og vejbanen ikke kan beskadiges derved.

Stk. 2. Under kørsel med gods, som rager ud over køretøjet, skal der udvises særlig forsigtighed; navnlig må det påses, at godset ikke ved drejning af køretøjet forulemper andre vejfarende. Rager godset frem for køretøjet eller mere end 150 cm bagud for dette, skal dets yderste ende være tydeligt afmærket; i lygtetændingstiden

skal afmærkning ske ved lygte, der viser hvidt eller gulligt lys, hvis den vender fremad, og rødt lys, hvis den vender bagud.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om transport af genstande, der frembyder en særlig fare for den offentlige sikkerhed, såsom sprængstoffer, brandfarlige stoffer, syrer og lign.

§ 42.

Køretøjs bredde, længde og højde.

Stk. 1. Et køretøj må hverken i belæsset eller ubelæsset stand have en bredde, der overstiger 250 cm. Ved kørsel med løst læsset hø, halm eller utærsket sæd samt med redskab til landbrugs- eller vejarbejde må bredden overskride denne grænse, men må ikke — bortset fra kørsel mellem mark og avlsgård — overstige 330 cm; politiet kan dog, hvor særlige forhold taler derfor, forbyde sådan kørsel.

Stk. 2. Ved kørsel med bredt køretøj eller læs på smal vej skal særlig forsigtighed og hensyntagen til den øvrige færdsel iagttages; det bredere køretøj skal om fornødent holde stille for at lette passage.

Stk. 3. Ved kørsel med redskab til landbrugs- eller vejarbejde af over 250 cm's bredde må hastigheden ikke overstige 10 km i timen. Ved standsning i anledning af møde eller overhaling skal om fornødent køres helt ud i vejsiden. Såfremt den nærmest vejmidten værende del af redskabet ikke er 1 m høj, skal der på dette i venstre side anbringes en tydelig afmærkning op til denne højde.

Stk. 4. Et enkelt køretøj må hverken i belæsset eller ubelæsset stand have en længde, der overstiger

| | |
|------------------------------------|-------|
| for lastkøretøj med to aksler..... | 10 m |
| for andet køretøj..... | 12 m. |

Et vognogs samlede længde må hverken i belæsset eller ubelæsset stand overstige:

| | |
|---|-------|
| for køretøj med sættevogn..... | 14 m |
| for køretøj med påhængsvogn eller påhængsredskab..... | 18 m. |

Stk. 5. Et køretøj må hverken i belæsset eller ubelæsset stand have større højde end 360 cm. Uanset højden har føreren pligt til ved kørsel under viadukter, ledninger og lignende at forvise sig om, at passagen kan foretages uden fare eller ulempe.

Stk. 6. Bredden af et køretøj eller læs måles over de længst udragende dele, dog at der på motordrevet køretøj bortses fra førerspejl og retningsvisere. Længden måles over de dele, der rager længst fremefter og bagud, ved sammenkoblede køretøjer under fuld udstrækning af koblingen. Højden måles lodret fra plan vejbane til den del, der rager højest op.

Stk. 7. Politiet kan tillade overskridelse af bestemmelserne om største bredde, længde eller højde, når den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§ 43.

Kap- og væddekørsel.

Stk. 1. Cyklevæddeløb, bortset fra væddeløb med cykler med hjælpemotor, kan finde sted med politiets tilladelse; denne skal bl. a. betinges af, at der ikke køres på cyklesti, og at start og opløb foregår uden ulempe for den øvrige færdsel. Politiet kan forbyde træningskørsel på visse veje og visse tider.

Stk. 2. Med justitsministerens tilladelse kan

- internationalt motorvæddeløb passere dansk område,
- afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med motorkøretøjer og cykler med hjælpemotor, for så vidt der ikke heri indgår hastighedskonkurrencer.

Stk. 3. Al anden kap- og væddekørsel på vej er forbudt.

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages til beskyttelse af publikum og af løbsdeltagere ved kap- eller væddekørsel udenfor vej.

D. Særregler for færdsel med motordrevne køretøjer.

§ 44.

Hastighed.

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i § 35 må kørehastigheden aldrig overstige for

- motorvogn, hvis til-ladte totalvægt overstiger 3 500 kg, og motorvogn med på-

- hængs- eller sættevogn eller indregistreret påhængsredskab 60 km i timen.
- b) motorvogn med andet påhængsredskab med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe, traktor og motorredskab med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe og motorvogn, der slæber anden motorvogn 30 km i timen.
- c) motordrevet køretøj eller vogntog, på hvilket noget hjulpar har massiv hjulbeklædning og blokvognskørsel 15 km i timen.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke for udrykningskøretøj, når hurtigere kørsel er påtrængende nødvendig. Kørslen skal dog også i så fald ske med tilbørlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed.

Stk. 3. Iøvrigt kan der ved indregistrering eller godkendelse af motordrevne køretøjer fastsættes en særlig lavere hastighedsgrænse, såfremt køretøjets konstruktion nødvendiggør det. Sådan hastighedsgrænse kan også fastsættes for særlige arter af hjulbeklædninger samt for køretøjer på bæltter, valser og meder. Justitsministeren bemyndiges til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at dispensere fra de i stk. 1 nævnte hastighedsgrænser for bestemte vejstrækninger eller for særlige arter af køretøjer, hvor forholdene taler derfor.

§ 45.

Vægt.

Stk. 1. Motordrevet køretøj med hjul, der er forsynet med luftgummiringe, eller dertil koblet køretøj, hvis hjul er forsynet med luftgummiringe, må hverken i belæst eller ubelæst stand køre på vej:

- a) såfremt noget akseltryk overstiger 8 t. Er på tvillinghjul afstanden målt mellem fælgmidterne mindre end 27 cm, eller er på enkelthjul dækbredden i ubelæst stand mindre end 50 cm, må akseltrykket ikke overstige 7 t,

- b) såfremt den samlede vægt på to af køretøjets eller vogntogets aksler, der ligger mindre end 2 m fra hinanden, overstiger 14,5 t, og
- c) såfremt køretøjets eller vogntogets faktiske totalvægt overstiger 15 t med tillæg af 250 kg for hver fulde 20 cm, hvormed afstanden mellem køretøjets eller vogntogets første og sidste aksel overstiger 2,5 m.

Stk. 2. For motordrevne køretøjer, der ikke er forsynet med luftgummiringe, eller som er forsynet med luftgummiringe med over 7 atm. tryk, fastsætter justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder største tilladte totalvægt og akseltryk.

Stk. 3. Et indregistreret eller godkendt køretøj må iøvrigt aldrig belastes med større vægt, end det er indregistreret eller godkendt til at bære.

Stk. 4. Motorkøretøj, traktor eller påhængs- og sættevogn hertil, som efter sin konstruktion kan bære en belastning, der vil bringe køretøjets faktiske totalvægt op over de i stk. 1 og 2 anførte grænser, kan ikke indregistreres eller godkendes.

Stk. 5. Ved overtrædelse af reglerne i stk. 1—3 anses tillige ejeren (brugeren) af køretøjet for ansvarlig, såfremt kørslen er foretaget i hans interesse, selvom køretøjet føres af en anden.

Stk. 6. Politiet kan efter forhandling med vedkommende vej- eller brobestyrelse tillade fravigelse af bestemmelserne i stk. 1—3, når den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§ 46.

Tilkobling af påhængsvogn og sættevogn.

Stk. 1. Til motorvogn og traktor må kun kobles en påhængsvogn eller sættevogn; til motorredskab må kun kobles påhængsvogn efter nærmere af justitsministeren fastsatte regler; til motorcykel må ikke kobles påhængsvogn eller sættevogn.

Stk. 2. Indregistreringspligtig påhængsvogn og sættevogn må kun kobles til sådan motorvogn eller sådan type af motor-

F. t. færdselslov.

vogn (traktor), hvortil den ved indregistreringen er godkendt. Den skal foruden med sin egen nummerplade bagpå være forsynet med tilsvarende nummerplade som det trækkende køretøj.

Stk. 3. Til motorvogn og indregistreringspligtig traktor må kun kobles sådan påhængsvogn eller sættevogn eller sådan type af påhængsvogn eller sættevogn, som motorvognen (traktoren) ved indregistreringen er godkendt til at trække.

§ 47.

Tilkobling af påhængsredskab m. v.

Stk. 1. Påhængsredskab må kun trækkes af traktor eller motorredskab eller af motorvogn, der er indregistreret til kørsel med påhængsvogn eller er godkendt til kørsel med påhængsredskab. Der må kun køres med eet påhængsredskab og ikke samtidig med påhængsvogn eller sættevogn.

Stk. 2. Er påhængsredskabet ikke forsynet med tilstrækkelig virksom bremse, der kan betjenes under kørslen, må dets vægt ikke overstige det dobbelte af det trækkende køretøjs faktiske totalvægt.

Stk. 3. Ved kørsel med påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs største bredde, skal særlig agtpågivenhed og forsigtighed udvises.

Stk. 4. Tilkoblingen skal være iværksat på forsvarlig måde. Afstanden mellem køretøjerne må ikke overstige 4 m. Overstiger den 2 m, skal koblingsanordningen være tydeligt afmærket.

Stk. 5. For kørsel med indregistreringspligtigt påhængsredskab, jfr. § 11, stk. 1, gælder bestemmelserne i § 46.

Stk. 6. Motordrevet køretøj kan under iagttagelse af bestemmelserne i stk. 2—4 trække andet motordrevet køretøj; motorcykel må dog ikke trække andet køretøj og må kun trækkes af andet køretøj, når den er helt eller delvis ophejst.

§ 48.

Blokvognskørsel.

Stk. 1. Kørsel med blokvogn må kun ske med politiets tilladelse, som gives til kørsel ved en enkelt lejlighed eller til kørsel på en bestemt strækning. Blokvogn må kun an-

vendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Har blokvognen vægt eller akseltryk, der overstiger de i § 45 fastsatte, meddeles tilladelsen efter forhandling med vedkommende vej- eller brobestyrelse.

Stk. 2. Blokvognen skal føre de i § 11, stk. 3, omhandlede nummerplader, og politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§ 49.

Unødigt støj m. v.

Fører af motordrevet køretøj skal behandle motoren således, at den ikke forvolder uforholdsmæssig støj eller unødigt udvikler røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes. Disse regler gælder også for cykel med hjælpemotor.

§ 50.

Særregler for motorcykler.

Stk. 1. Motorcykler må ikke køre ved siden af hinanden.

Stk. 2. Tohjulet motorcykel uden sidevogn skal trækkes over fortov, gangsti eller cyklesti til eller fra port og udkørsel.

Stk. 3. Motorcykel, der henstilles, skal holdes aflåst.

Stk. 4. På motorcykel og i sidevogn her til må ikke beforders flere personer, end den er godkendt til. Dog må der derudover i sidevogn medbringes et barn under 10 år.

§ 51.

Særlige bestemmelser.

Stk. 1. Om befordring af personer på vare- og lastmotorvogne og om kørsel med tilkoblede køretøjer kan udfærdiges nærmere bestemmelser af justitsministeren.

Stk. 2. Hvor særlige forhold foreligger, kan justitsministeren tillade fravigelse af forskrifterne i §§ 42 og 45—47, for så vidt angår §§ 42 og 45 efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

E. Særregler for færdsel med cykel.

§ 52.

Stk. 1. Cyklister må, også på cyklestier, højst køre to ved siden af hinanden, og den til venstre kørende skal, når der gives

signal til overhaling, så vidt muligt holde ind foran eller bagved den anden. Cykler med hjælpemotor må ikke køre ved siden af hinanden. Angående cyklisters pligt til at benytte cyklesti gælder bestemmelserne i § 32.

Stk. 2. Cyklister er pligtige at beholde mindst den ene hånd på styret og begge fødder på pedalerne. Cyklister må ikke medføre anden cykel under kørslen eller holde fast i anden cyklist eller køretøj, herunder sporgvogn, jfr. § 30, stk. 1.

Stk. 3. Det er forbudt at cykle på fortov eller gangsti. Cykel skal trækkes over fortov eller gangsti til eller fra port og ud-kørsel. Cykel må ikke trækkes på fortov eller gangsti, hvor det kan være til ulempe for andre; trækkes cykel, skal iøvrigt reglerne for gående følges.

Stk. 4. Cykel, der henstilles, skal holdes aflåst.

Stk. 5. Barn under 6 år må ikke cykle på vej uden at være under ledsagelse og kontrol af en person over 15 år.

Stk. 6. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må to børn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads med anordning, der yder beskyttelse mod hjul-egerne, og cyklisten er fyldt 18 år. På cykel med hjælpemotor må ikke medtages børn.

Stk. 7. På cykel må ikke medføres genstande, der vejer over 50 kg, er mere end 3 m lange eller fylder mere end 1 m i bredden; de må ikke hindre cyklisten i at have fuldt herredømme over cyklen eller i behørig udførelse af tegngivning. Cyklister må heller ikke medføre genstande, der iøvrigt er til ulempe for den øvrige færdsel. Justitsministeren kan fastsætte særlige bestemmelser om største længde, bredde, højde og vægt for genstande, der befordres på cykler, der er særligt indrettet til varetransport, samt om påhængs- og sidevogne til cykler.

F. Særregler for gående.

§ 53.

Stk. 1. For gåendes færden langs ad vejene gælder følgende regler:

- a) Brugeligt fortov eller gangsti langs en af vejens sider skal benyttes, hvis sådant findes.
- b) Findes der cyklesti, men ikke fortov eller gangsti, skal i almindelighed cyklestien anvendes.
- c) Iøvrigt skal den yderste del af kørebane, fortrinsvis den i venstre side, benyttes.
- d) På kørebane og cyklesti må gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden; de skal om fornødent vige til side for anden færdsel.

Stk. 2. Ved passage over kørebane eller cyklesti gælder følgende regler:

- a) Findes der i nærheden anlagt særligt fodgængerfelt, skal dette benyttes, såfremt der er kørende færdsel af nogen betydning.
- b) Findes der ikke fodgængerfelt, skal passage ske tværs over kørebane, fortrinsvis i tilslutning til vejkryds.
- c) I alle tilfælde skal den gående, inden han træder ud på kørebane eller cyklesti, udvise særlig forsigtighed.
- d) Passagen skal, også i fodgængerfelt, ske i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader. Ved passage udenfor fodgængerfelt skal der udvises særlig hensyntagen til den kørende færdsel.

Stk. 3. Fodgængerens ophold på kørebane eller cyklesti må iøvrigt aldrig gøres mere langvarigt end tvingende nødvendigt. Væntende sporgvognspassagerer må således ikke træde ud på kørebane eller cyklesti, førend sporgvognen er nået frem til stoppestedet, og sporgvognspassagerer skal forlade kørebane så hurtigt, det er gørligt.

Stk. 4. På fortov og gangsti må ikke medføres genstande, som på grund af deres størrelse eller art er til væsentlig ulempe for færdselen på fortovet, eller som kan volde de forbigående skade. Det er dog tilladt på fortov med tilbørlig hensyntagen til den øvrige færdsel at køre med barnevogn og rullestol samt andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft.

Stk. 5. Sluttet optog skal færdes på kørebane og må såvidt muligt kun benytte dens højre side; der skal i lygtetændingstiden være afmærkning bagtil i venstre side med lygte, der viser rødt lys bagud. Optog af børn må dog færdes på fortov, forudsat at

de højst går to og to ved siden af hinanden. Optog må ikke unødigt spærre for anden færdsel.

V. Om sporvogne og andre skinnekøretøjer.

§ 54.

Køretøjer og førere.

Stk. 1. De i § 4 fastsatte bestemmelser om køretøjs forsvarlige indretning og vedligeholdelse gælder også for sporvogn.

Stk. 2. Med hensyn til fører af sporvogn finder bestemmelserne i § 15 om sygdom, overanstrengelse m. v., i § 16, stk. 1, og 3—5 om spirituspåvirkning og i § 17 om førerens ansvar for køretøjets stand tilsvarende anvendelse.

§ 55.

Færdselsregler.

Stk. 1. Fører af sporvogn skal uanset andre vejfarendes pligt til såvidt muligt at give fri passage optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller unødigt ulempe for andre. Kørehastigheden skal til enhver tid afpasses efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed.

Stk. 2. Sporvogn skal såvidt muligt give fri passage for udrykningskøretøj under udrykning samt for forsvarets og civilforsvarets kolonner, skolebørn i trop, ligtog og andre sluttede optog.

Stk. 3. Pligten efter § 25 til at efterkomme politiets og vejmyndighedernes anvisninger og de i § 29 omhandlede pligter ved færdselsuheld gælder også for fører af sporvogn.

Stk. 4. Bestemmelserne i § 39 om signalgivning til afværgelse af fare og om benyttelse af retningsviser ved ændring af færdselsretning finder tilsvarende anvendelse for fører af sporvogn.

Stk. 5. Ved sporvogns kørsel ind på eller over hovedvej samt ved udkørsel fra remise, sporsløjfe eller lignende skal udvises særlig agtpågivenhed og hensyntagen til den øvrige færdsel.

Stk. 6. Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler for kørsel med sporvogn på

eller over vej i det omfang, færdselsmæssige hensyn tilsiger det.

§ 56.

Andre skinnekøretøjer m. v.

Bestemmelserne i §§ 54 og 55, stk. 1 og 3, finder tilsvarende anvendelse ved kørsel med andet skinnekøretøj på eller over vej, bortset fra togs passage over egentlig jernbaneoverkørsel. Ministeren for offentlige arbejder kan i samråd med justitsministeren fastsætte nærmere regler for kørsel med sådanne skinnekøretøjer på eller over vej, når færdselsmæssige hensyn tilsiger det.

VI. Færdselsregulering og afmærkning m. v.

§ 57.

Færdselsregulering og færdselsindskrænkninger.

Stk. 1. Politiet kan regulere færdselen på steder, hvor det skønnes nødvendigt.

Stk. 2. Bestemmelse om udlægning af vej som hovedvej (hovedgade), jfr. § 37, stk. 1, og om retningslinier for påbud om stop ved kryds, jfr. § 37, stk. 2, træffes af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Bestemmelser ellers igt, som varigt kan indvirke på vejes udnyttelse eller indretning, såsom forbud mod parkering eller standsning, anvisning af parkeringsplads, påbud om ensrettet færdsel, udlægning af vej som legegade og forbud mod visse færdselsarter, træffes af politiet med samtykke fra vedkommende kommunale myndighed. For stationspladser og adgangsveje til stationer og færgelejer må tillige forhandles med jernbanebestyrelsen.

Stk. 4. Bestemmelse af varig karakter om særlig begrænsning for kørehastigheden kan træffes for strækninger, hvor særlige omstændigheder tilsiger det. For hovedvej, landevej og landevejsgader træffes bestemmelse herom af justitsministeren, for anden vej af politimesteren (politidirektøren i København). Afgørelsen træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

Stk. 5. Ved vej- og broarbejde, såvelsom hvor pludselig opstået skade på vej eller bro frembyder fare for færdselen, kan endvidere den kommunale myndighed, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med

vejen, eller brobestyrelsen selv træffe de fornødne bestemmelser til færdselens regulering, herunder anvisning af omkørsel. Herom gives underretning til vedkommende politimyndighed, der kan forlange bestemmelserne ændret, såfremt dette skønnes påkrævet af hensyn til færdselssikkerheden.

Stk. 6. Opstår der uenighed mellem de i stk. 3 og stk. 4 omhandlede myndigheder, eller ønsker nogen at klage over påbud eller forbud, truffet af politiet i medfør af foranstående bestemmelser, afgøres sagen af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 7. Når der er fare for, at en offentlig bro eller en offentlig vejstrækning kan skades ved kørsel med særlig tunge køretøjer, såvel som når en vejstrækning i tøjbrudsperioder skønnes særlig udsat for beskadigelser, kan vej- eller brobestyrelsen — for sognerådernes vedkommende med amtsrådets samtykke — forbyde kørsel med køretøjer, hvis tilladte totalvægt og akseltryk overstiger en i hvert enkelt tilfælde fastsat grænse. Forbud i henhold til foranstående kan indankes for ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 8. Når særlige grunde taler derfor, kan justitsministeren i samråd med ministeren for offentlige arbejder, forsåvidt angår bestemte offentlige vejstrækninger, forbyde visse arter af færdsel eller fastsætte, i hvilket omfang og under hvilke betingelser sådan færdsel må finde sted.

Stk. 9. Bestemmelser af de i denne paragraf omhandlede art skal, for så vidt de ikke håndhæves ved postering af politi, såvidt muligt tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med reglerne i § 58. I særlige tilfælde kan anden fyldestgørende form for bekendtgørelse dog finde anvendelse. Politiet fører tilsyn med, at afmærkning er i overensstemmelse med de truffne bestemmelser.

§ 58.

Afmærkning.

Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter i samråd med justitsministeren nærmere forskrifter for indretning og anbringelse af færdselstavler, lys- eller lydsignaler og al anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til advarsel eller vejledning for færdselen.

Stk. 2. Den i stk. 1 omhandlede afmærkning tilvejebringes og bekostes af vedkommende vejbestyrelse, for så vidt ikke anden bestemmelse træffes i henhold til vej- eller motorafgiftslovgivningen eller følger af bestemmelserne i denne lov. Udgifterne ved advarselstavler samt ved alle tavler, som indgår i den særlige hovedvejsafmærkning eller måtte blive fastsat for særlige motorveje, afholdes dog af vejfonden, og ministeren for offentlige arbejder godkender eller bestemmer opstillingen af sådanne tavler.

Stk. 3. I tilfælde af uenighed mellem politiet og de kommunale myndigheder om afmærkningens art og omfang træffes afgørelsen af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med justitsministeren. Iøvrigt kan ministeren for offentlige arbejder forlange afmærkning, som skønnes anbragt i strid med de i stk. 1 omhandlede forskrifter, fjernet.

Stk. 4. Lys- eller lydsignaler kan kun anbringes med politiets samtykke. I tilfælde af uenighed samt ved anbringelse af signaler på hovedveje afgøres sagen af ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren. Ved jernbaneoverkørsler træffes bestemmelsen i henhold til de af ministeren for offentlige arbejder herom udfærdigede reglementer. Desuden kan ministeren for offentlige arbejder pålægge ejeren af bevægelige eller smalle vejbroer og spor over vej eller gade at tilvejebringe sådanne lys- eller lydsignaler, som skønnes fornødne.

Stk. 5. Privatperson eller institution, der som vej- eller broejer er berettiget til at forbyde visse arter af færdsel, kan med politiets godkendelse opstille de herfor bestemte tavler eller indretninger til tilkendegivelse af det pågældende forbud. Anbringelse af andre tavler eller indretninger af den i stk. 1 omhandlede art på privat vej eller bro udkræver ligeledes politiets godkendelse, og politiet kan, hvor det skønnes fornødent, forlange, at sådan afmærkning tilvejebringes på vej- eller broejerens bekostning, ligesom politiet, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kan forlange afmærkning, der ikke er i overensstemmelse med de i stk. 1 udfærdigede forskrifter, fjernet eller ændret. Afspærring med bomme, led og andet over vej skal være synlig i tilstrækkelig afstand og skal i lygtetændingstiden være afmærket med

lygter eller belyst på en efter politiets skøn fyldestgørende måde. For afmærkning og belysning af overkørsler over jernbaner fastsættes de fornødne regler af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 6. Der gøres ved foranstående bestemmelser ingen ændring i de hidtil gældende regler om anbringelse af vej- eller gadenavne samt husnumre og lignende. Afmærkning af denne art skal dog være udført således, at den tydeligt adskiller sig fra den i stk. 1 omhandlede afmærkning.

§ 59.

Ikke-forskriftsmæssig eller vildledende afmærkning m. v.

Stk. 1. Udenfor de i §§ 57—58 angivne tilfælde er det ved vej, undergivet offentlig bestyrelse, forbudt at anbringe færdselstavler, signaler eller indretning til regulering af eller til advarsel eller vejledning for færdselen.

Stk. 2. Skilte, opslag, reklamer o. lign. må ikke anbringes på eller i forbindelse med den i § 58 omhandlede afmærkning. Skilte, reklamer, lysindretninger o. lign., der kan ses fra gade, vej eller plads, kan af politiet forlanges fjernet, dersom de har lighed med den i § 58 omhandlede afmærkning, eller dersom de kan virke vildledende eller være til særlig ulempe for færdselen. Refleksglas eller andet refleksgivende materiale må ikke i reklameøjemed anbringes således, at det kan tilbagekaste lyset fra køretøjer, der færdes på vejen.

§ 60.

Regulerende anlæg, holdepladser.

Forinden der på vej foretages anlæg, som tilsigter en særlig regulering af færdselsforholdene, såsom indretning af rundkørsler, heller, fodgængerfelter, parkeringspladser eller lignende, skal herom forhandles med politiet. Det samme gælder for fastsættelse af holdepladser for sporvogne, omnibusser og rutebiler. I tilfælde af uenighed mellem vejbestyrelsen og politiet afgøres sagen af ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren. Sådan afgørelse udkræves altid til indretning af rundkørsel og lignende anlæg på hovedvej.

§ 61.

Vejarbejder.

Når der foretages arbejder på eller i vej, er den, som forestår arbejdet, ansvarlig for, at dette til enhver tid er forsvarligt afmærket.

§ 62.

Sporanlæg.

Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med justitsministeren de betingelser, på hvilke det kan tillades at anlægge og benytte mergelspor, teglværksspor, roespor og lignende spor over eller på offentlig vej. Tilladelse til sådant sporanlæg meddeles med samtykke af politiet af vedkommende kommunale myndighed, forsåvidt angår sognevej af amtsrådet efter indhentet erklæring fra vedkommende sogneråd. I tilfælde af uenighed mellem de forannævnte myndigheder samt ved anlæg på eller over hovedvej træffes afgørelsen af ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at de i stk. 1 nævnte betingelser også skal være gældende helt eller delvis for allerede bestående sporanlæg.

§ 63.

Tankanlæg.

Hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kan politiet forbyde oprettelse eller udvidelse af allerede bestående tankanlæg på eller ved vej.

§ 64.

Beplantninger m. v. til ulempe for færdselen.

Stk. 1. Træer, beplantninger og levende hegn på eller ved vej skal holdes således nedskåret, opstammet eller studset, at de ikke er til ulempe for færdselen eller hindrer udsynet for vejfarende navnlig i kurver og vejkryds. Skønnes dette at være tilfældet, kan politiet efter samråd med pågældende vejbestyrelse give vedkommende pålæg om inden en bestemt frist at træffe de nævnte foranstaltninger, og dersom pålægget ikke efterkommes, selv lade det fornødne foretage for vedkommendes regning. Såfremt politiet ikke mener at burde give et sådant pålæg, som ønskes af en vejbestyrelse, afgøres sagen af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Plankeværker, skure, boder, plaktsøjler og lignende genstande må på vej ikke anbringes eller indrettes således, at de hindrer udsynet for vejfarende eller på anden måde er til ulempe for færdselen.

Stk. 3. Politiet kan forlange fjernet markiser, skilte og lignende, der ikke tilfredsstillende bestemmelserne i lokalregulativ eller, hvor regulativ ikke findes, efter politiets skøn er uforsvarligt indrettet eller er anbragt på en sådan måde, at de er til ulempe for kørende eller gående, eller hindrer eller vanskeliggør iagttagelse af færdselstavler eller signaler. Det samme gælder for private luftledninger, der føres over vej.

Stk. 4. Hvor der ved en offentlig myndigheds foranstaltning er pålagt en ejendoms-oversigtsservitut, kan politiet, uanset hvem der er påtaleberettiget i henhold til servituddokumentet, give vedkommende pålæg om at overholde servitubestemmelsen. Undladelse af at efterkomme pålægget kan forfølges som overtrædelse af denne lov.

VII. Om erstatning og ansvarsforsikring.

§ 65.

Stk. 1. Såfremt et motordrevet køretøj forvolder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld eller ved en i motor eller beholder opstået eksplosion eller brand, er den for køretøjet ansvarlige forpligtet til at erstatte skaden, medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætlig har hidført skaden, eller det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet. Oplyses det, at den skadelidende ved uagtsomhed har hidført eller medvirket til skaden, kan erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde. Efter de samme regler er den for et motordrevet køretøj ansvarlige forpligtet til at erstatte skade, der bevirkes ved, at vejfarendes heste bliver sky for køretøjet, såfremt det må antages, at skaden ikke står i forbindelse med nogen særlig skyhed hos hestene.

Stk. 2. Skade på personer eller gods, der befordres med motordrevet køretøj, om-

fattes kun af bestemmelserne i stk. 1, når befordringen sker for betaling.

Stk. 3. For anden skade forvoldt ved kørsel med motordrevne køretøjer er den for køretøjet ansvarlige forpligtet til at yde erstatning, hvor dette følger af lovgivningens almindelige regler.

Stk. 4. Hvis der ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer på begge sider foreligger et forhold, som efter reglerne i nærværende paragrafs stk. 1 begrundet erstatningspligt, og sammenstødet medfører skade for nogen af førerne eller de for køretøjerne ansvarlige eller endelig på noget af køretøjerne under sådanne omstændigheder, at paragraffens stk. 7 finder anvendelse, bestemmer retten under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne.

Stk. 5. I tilfælde af legemsbeskadigelse kan erstatning kræves for lidelse, lyde og vansir. Hvis den til erstatning berettigede helt eller delvis har mistet sin arbejdskraft, tilkommer der ham erstatning for vedvarende forringelse af erhvervsevnen. Afgår den skadelidende ved døden som følge af ulykken, kan den, der har bekostet begravelsen, fordrø udgifterne hertil erstattede, forsåvidt de ikke overstiger, hvad der efter afdødes forhold er passende; har nogen ved dødsfaldet mistet en forsørger, kan han kræve erstatning for det tab, han derved kan antages at lide.

Stk. 6. Erstatningsansvaret påhviler den — være sig ejer eller bruger —, der benytter det motordrevne køretøj eller lader det benytte. Erstatningsansvaret påhviler tillige føreren, såfremt skaden skyldes overtrædelse af nogen ham som sådan påhvillende forpligtelse.

Stk. 7. Den til erstatning berettigede kan for erstatningen med påløbende omkostninger holde sig til det motordrevne køretøj, såfremt erstatningsansvar påhviler den, der da var retmæssig bruger deraf. Denne hæftelse går forud for anden på køretøjet hvilende gæld, men efter den i loven om afgift af motorkøretøjer omhandlede afgift.

§ 66.

Stk. 1. Enhver ejer af et motordrevet køretøj skal i et af staten anerkendt an-

svarsforsikringsselskab tegne og holde i kraft en forsikring stor 60 000 kr. til hel eller delvis dækning af ethvert erstatningskrav, som i medfør af § 65 kan gøres gældende mod den, der var ansvarlig for køretøjet, da skaden indtraf. For udenlandske motordrevne køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet her i landet.

Stk. 2. For motorvogne, der erhvervmæssigt benyttes til befordring af personer, skal forsikringssummen dog mindst andrage 10 000 kr. for hver passager, som vognen er indrettet til at befordre.

Stk. 3. Forsikringspligten påhviler ikke kongen, medlemmer af det kongelige hus, fremmede statsoverhoveder eller medlemmer af fremmede regerende fyrstehuse. Undtagne fra forsikringspligten er også medlemmer af det herværende diplomatiske korps samt fremmede magters herværende udsendte konsularembedsmænd.

Stk. 4. Endvidere er motordrevne køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner og kommunale institutioner, undtagne fra forsikringspligten.

Stk. 5. Justitsministeren fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse samt for anerkendelse af forsikringsselskaber.

Stk. 6. Præmier, som en forsikringspligtig ejer af et motordrevet køretøj er et anerkendt ansvarsforsikringsselskab skyldig, kan i mangel af rettidig betaling inddrives ved udpantning. I tilfælde af forsikringstagerens konkurs ligestilles fordringen på de forfaldne præmier med de i konkursloven af 25. marts 1872 § 33, nr. 2, omhandlede fordringer. Såfremt forsikringen er tegnet for et større beløb end det pligtige, gælder disse regler for hele præmien.

Stk. 7. Forsikringsselskabet har regres mod enhver, der efter § 65, stk. 6, er ansvarlig for skaden, såfremt den pågældende har forvoldt skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed. Forsåvidt regreskravet havnes mod den, som ved skadens forvoldelse var retmæssig bruger af køretøjet, hæfter dette for kravet efter reglerne i § 65, stk. 7, dog at den i loven om afgift af motorkøretøjer omhandlede afgift går forud.

Stk. 8. Det i stk. 7, 1ste punktum, nævnte regreskrav er det forbudt at dække ved forsikring.

§ 67.

Stk. 1. Hvis der rejses tiltale for nogen skadeforvoldende lovovertrædelse, der i henhold til § 65 kan medføre erstatningsansvar, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Hvis der ikke opnås forlig om erstatningen, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selvom straf ikke pålægges tiltalte, jfr. dog stk. 7. Sådant påkendelse kan ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

Stk. 2. Det forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring for det af tiltalte benyttede motordrevne køretøj, samt, forsåvidt erstatningsansvaret i henhold til § 65, stk. 6, påhviler en anden end tiltalte, tillige denne anden skal med varsel efter retsplejelovens § 174 som til vidner i straffesager tilsiges til ethvert retsmøde (jfr. dog retsplejelovens § 166). De er berettiget til — eventuelt efter at retten har givet dem tilladelse til udenretligt at gøre sig bekendt med det i sagen fremkomne — efter derom til retsbogen fremsat begæring at indtræde i sagen, og de bliver da for erstatningsspørgsmålets vedkommende at betragte som parter. Dersom de ikke indtræder som parter, er såvel en forligsmæssig som en domsmæssig afgørelse af erstatningsspørgsmålet bindende for dem.

Stk. 3. Når erstatningsspørgsmålet påkendes under sagen, kan retten i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens kapitel 30 pålægge rettergangs bøder og sagsomkostninger. Det kan herunder også pålægges parterne at betale retsafgift til det offentlige efter §§ 6, 8, 18 og 19 i lov om retsafgift i domssager m. m. af 11. april 1916, som om sagen havde været behandlet i den borgerlige retsplejes former. Sagsgenstandens værdi fastsættes i så fald ved dommen.

Stk. 4. Påankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, skal enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, have meddelelse om anken og lejlighed til at udtale sig for den overordnede ret. Den, der i med-

før af stk. 2 er indtrådt som part i den ind-
ankede sag, har en tilsvarende adgang til
at indtræde som part i ankesagen.

Stk. 5. Den i retsplejelovens § 996 om-
handlede adgang til at anke i den borgerlige
retsplejes former står åben for enhver, der,
forsåvidt angår erstatningsspørgsmålet, har
været part i sagen.

Stk. 6. I henseende til anke er en i med-
før af stk. 1 sket særskilt påkendelse af
straffe- eller erstatningspåstanden at be-
trachte som en selvstændig dom.

Stk. 7. I særlige tilfælde, hvor erstatnings-
kravet angår materiel skade og er af ind-
viklet beskaffenhed, kan retten, efter at
forlig forgæves er prøvet, nægte kravets
forfølgning under straffesagen.

Stk. 8. Retsplejelovens § 995, sidste
stykke, finder ikke anvendelse i de herom-
handlede sager.

Stk. 9. Sammen med erstatningsspørgs-
målet skal retten af egen drift påkende
spørgsmålet, om forsikringsselskabet efter
udredelse af erstatning har regres i medfør
af § 66, stk. 7, 1ste punktum. På grundlag
af en dom, der anerkender sådan regres, kan
der foretages eksekution for regresbeløbet i
det omfang, hvori forsikringsselskabet godt-
gør at have betalt den ved dommen pålagte
erstatning. De foran om erstatningskravet
givne regler finder tilsvarende anvendelse
med hensyn til regreskravet.

§ 68.

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 65—67 finder
tilsvarende anvendelse på cykler med hjælpe-
motor.

Stk. 2. Føreren af en sådan cykel skal
under kørslen til enhver tid på forlangende
af politiet ved forevisning af præmiekvitte-
ring godtgøre, at foreskrevet ansvarsforsik-
ring er tegnet og holdt i kraft.

VIII. Straf m. v.

§ 69.

Straffebestemmelser.

Stk. 1. Overtrædelse af denne lov eller de
i medfør af denne givne bestemmelser
straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil
6 måneder. Den, der overtræder § 16, stk. 1,

eller §§ 16, stk. 3, 54, stk. 2, og 56,
sammenholdt med § 16, stk. 1, samt den,
som fører motordrevet køretøj til trods for,
at retten til at være eller blive fører af
sådan køretøj er frakendt ham, straffes
dog med hæfte eller fængsel indtil 1 år
eller under særlig formildende omstændig-
heder med bøde.

Stk. 2. Sagerne behandles som politi-
sager, medmindre tiltalen angår et forhold,
hvor der opstår spørgsmål om frakendelse
af retten til at være eller blive fører af mo-
tordrevne køretøjer, jfr. § 70. Bøderne til-
falder i København og Frederiksberg stats-
kassen, uden for København og Frederiks-
berg statskassen med $\frac{3}{4}$ og politikassen med
 $\frac{1}{4}$.

Stk. 3. Er overtrædelse begået med et
ikke her i landet registreret motordrevet
køretøj, kan politiet ved henvendelse til
politiet eller toldvæsenet på det sted, hvorfra
køretøjet agtes ført ud af landet, kræve, at
køretøjet holdes tilbage, indtil sagen har
fundet sin afgørelse, medmindre føreren stil-
ler sådan sikkerhed for betaling af bøde og
erstatning, som måtte blive forlangt, og
desuden opgiver en her i landet boende
person, som kan modtage søgsmål på hans
vegne.

§ 70.

Frakendelse af føreret.

Stk. 1. Frakendelse af retten til at føre
motordrevet køretøj, hvortil der kræves
førerbevis, skal finde sted, når en fører af et
sådan køretøj har ført dette på groft ufor-
svarlig måde, eller det iøvrigt efter beskaf-
fenheden af den begæede forseelse og under
hensyn til, hvad der foreligger oplyst om
tiltalt forhold som fører af motordrevet
køretøj, findes betænkeligt af hensyn til
færdselssikkerheden, at han fører motor-
drevet køretøj.

Stk. 2. Har en fører af motordrevet køre-
tøj, hvortil der kræves førerbevis, på grund
af nydelse af spiritus ikke været i stand til
at føre køretøjet på forsvarlig måde,
skal retten til at føre motordrevet køretøj
ligeledes frakendes ham. Under særlig for-
mildende omstændigheder kan frakendelse
dog undlades.

Stk. 3. Frakendelsen sker for et bestemt
tidsrum, ikke under 6 måneder, eller for

F. t. færdselslov.

bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, skal den normalt være ikke under 1 år. Har retten midlertidigt været frataget tilltalte i medfør af bestemmelsen i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet.

Stk. 4. Er retten til at føre motordrevet køretøj i henhold til denne eller nogen tidligere lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for den ret, der i sidste instans har truffet bestemmelse om rettens frakendelse. Indbringelsen, der sker efter de i borgerlig straffelovs § 78, stk. 3, indeholdte regler, kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden, og retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende, kan gengivelse af retten til at erhverve førerbevis inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

Stk. 5. Sager, i hvilke der af anklagemyndigheden nedlægges påstand om frakendelse af retten til at være eller blive fører, kan alene afgøres ved dom. Dennes virkning standses ikke ved anke eller kære.

Stk. 6. Skønner politiet, at betingelserne for at frakende en person retten til at være fører foreligger, kan det midlertidigt fratage ham denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, atter kan ophæve den af politiet truffene bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans, og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særlig taler for at opretholde fratagelsen af førerretten under anken, indbringe spørgsmålet herom for landsretten, der træffer afgørelsen ved kendelse.

Stk. 7. Den, der i henhold til § 18 eller nærværende paragraf midlertidigt eller endeligt har mistet retten til at føre motorkøretøj eller traktor, skal aflevere sit førerbevis til politiet.

Stk. 8. Er en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, i fremmed stat straffet for et forhold, der, bedømt efter nærværende lov, ville have medført frakendelse af førerretten, kan så-

dan frakendelse ske under en offentlig i dette øjemed anlagt sag. Bestemmelserne i nærværende paragraf finder da iøvrigt tilsvarende anvendelse.

IX, Forskellige bestemmelser.

§ 71.

Skoler.

Det påhviler skolerne efter samråd med politiet at træffe eller søge truffet fornødne foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel ud for skolen, såsom ved iværksættelse af særligt tilsyn med børnene, opstilling af bomme eller fodgængerrækværker, tilvejebringelse af fri oversigt eller opstilling af færdselstavler.

§ 72.

Befordring af syge.

Motorkøretøj, der i et enkelt tilfælde benyttes til kørsel med alvorligt syge eller tilskadekomne eller i et andet lignende øjemed, som ikke tåler opsættelse, og som foran på køretøjet på iøjnefaldende måde har anbragt en hvid dug, er under denne kørsel ligestillet med et udrykningskøretøj. Føreren af motorkøretøjet skal snarest muligt, efter at sådan kørsel har fundet sted, give politiet meddelelse herom. Uberettiget anvendelse af hvid dug er forbudt.

§ 73.

Drosker m. v.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen kan i hver kommune efter forhandling med politiet fastsætte regulativ for erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer og hestekøretøjer i eller fra kommunen. Ved regulativet kan fastsættes bestemmelser om antallet af drosker, (hvorved forstås køretøjer, der søger hyre på vej eller på dertil af politiet anviste holdepladser), og andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte køretøjer og om deres rettigheder og forpligtelser, om takster og om de krav med hensyn til køretøjernes indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger.

Stk. 2. I ethvert motorkøretøj, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, skal findes et for publikum synligt kort eller

lignende, der angiver køretøjets indregistreringsnummer, at det er godkendt til erhvervmæssig personbefordring, og med hvilket antal passagerer, samt at det er undergivet politiets tilsyn.

Stk. 3. De i stk. 1 indeholdte bestemmelser gælder ikke for den i lov nr. 257 af 27. maj 1950 omhandlede omnibuskørsel.

§ 74.

Udlejning af motorkøretøjer uden fører.

Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om udlejning af motorkøretøjer uden fører. Det kan herunder fastsættes, at såvel ansvarsforsikring som kaskoforsikring (vognforsikring) for motorkøretøjer, der udlejes på denne måde, kun må tegnes i selskaber, der af justitsministeren er anerkendt til at tegne sådan forsikring.

§ 75.

Motorsagkyndige.

Stk. 1. Til foretagelse af undersøgelser og prøver i henhold til nærværende lov kan der af justitsministeren beskikkes særlige motorsagkyndige, som lønnes gennem de fastsatte gebyrer for de pågældende prøver og undersøgelser, således at hver sagkyndig af gebyrerne for de af ham foretagne prøver og undersøgelser i hvert finansår oppebærer hele den sum, som ikke overstiger 5 000 kr., halvdelen af den del af gebyrernes sum, som overstiger 5 000 kr., men ikke 10 000 kr., og en trediedel af den del af gebyrernes sum, som overstiger 10 000 kr.

Stk. 2. For så vidt en sagkyndig er fast ansat, pensionsberettiget tjenestemand under staten eller en kommune, må han dog kun af de nævnte gebyrer i hvert finansår oppebære hele den sum, der ikke overstiger 3 000 kr., halvdelen af den del af gebyrernes sum, der overstiger 3 000 kr., men ikke 6 000 kr., og en trediedel af den del af gebyrernes sum, der overstiger 6 000 kr. En sådan sagkyndigs indtægt af de omhandlede gebyrer må derhos ikke for noget finansår overstige 6 000 kr.

Stk. 3. Den del af gebyrerne, som herefter ikke tilkommer de sagkyndige, tilfalder staten og anvendes til formål, der står i forbindelse med færdselen med motorkøretøjer.

Stk. 4. Til foretagelse af undersøgelser af forsvarrets køretøjer og til afholdelse af prøver til erhvervelse af militært førerbevis beskikkes særlige militære motorsagkyndige af forsvarsministeren.

§ 76.

Kørelærere.

Stk. 1. Ret til at opnå den i § 20, stk. 1 og 2 omhandlede godkendelse som kørelærer har enhver, der

- a) er fyldt 23 år,
- b) ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2,
- c) i de sidste 3 år jævnlig har ført motorvogn, henholdsvis motorcykel,
- d) ved en prøve har godtgjort at være i besiddelse af de til virksomheden som kørelærer fornødne evner og kundskaber.

Stk. 2. Godkendelse meddeles uden gebyr af politimesteren, i København politidirektøren. Justitsministeren fastsætter gebyret for prøven og iøvrigt de nærmere regler for denne og for meddelelsen af godkendelsen. For militærpersoner, der skal godkendes som kørelærere for personer, der skal uddannes til erhvervelse af militært førerbevis, jfr. § 18, stk. 8, meddeles godkendelsen af forsvarsministeren eller den, han bemyndiger dertil.

Stk. 3. Godkendelsen gælder for den periode, hvori den pågældende godtgør at have førerbevis, og fornyes uden ny prøve samtidig med førerbeviset, for så vidt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1 b) og c) for at opnå godkendelse og godtgør i den forløbne periode jævnlig at have drevet undervisning som kørelærer. Hvor omstændighederne særlig taler derfor, kan politimesteren uden fornyet prøve meddele godkendelse som kørelærer til en person, hvis tidligere godkendelse ikke er blevet fornyet eller ikke kan fornyes efter foranstående bestemmelser.

Stk. 4. Den, der har modtaget politiets erklæring om, at han opfylder de i stk. 1 a—c) nævnte betingelser for at blive kørelærer, kan i 3 måneder fra modtagelsen af den nævnte erklæring fungere som kørelærer under vejledning og opsig af en godkendt kørelærer. Kørelæreraspiranten anses for at være fører af køretøjet. Kørelæreren er ansvarlig for, at øvelseskørslen foregår på

sådanne steder og på en sådan måde, at det må antages, at kørslen kan ske uden fare for den øvrige færdsel.

§ 77.

Ikrafttræden m. v.

Stk. 1. Denne lov, der ikke gælder for Grønland, træder i kraft den 1. april 1955; dog træder bestemmelserne i afsnit II A om køretøjers indretning og udstyr, for så vidt disse er strengere end bestemmelserne i den tidligere lovgivning om motorkøretøjer og færdsel, samt bestemmelsen i § 73 først i kraft den 1. april 1956.

Bemærkninger til lovforslaget.

Foranstående lovforslag er udarbejdet på grundlag af det udkast til færdselslov (i det følgende benævnt udkastet), som indeholdes i betænkning angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, afgivet i juni 1954 af det af justitsministeriet den 1. december 1949 nedsatte udvalg (i det følgende benævnt færdselsudvalget).

Som anført i afsnit A I i færdselsudvalgets betænkning blev der allerede i 1935 nedsat et udvalg med den opgave at underkaste færdselsloven og loven om motorkøretøjer en almindelig revision. Udvalget afgav betænkning i november 1937. Efter at udvalgets forslag havde været forelagt en række forskellige myndigheder og havde gennemgået en grundig behandling i justitsministeriet, var man i foråret 1940 klar til at forelægge lovforslag om ny færdselslov for rigsdagen. På grund af besættelsen blev lovforslaget ikke fremsat. Kort efter krigens ophør indledtes internationale forhandlinger om gennemførelse af ny færdselskonvention til afløsning af den internationale konvention af 24. april 1926 angående kørsel med motorkøretøjer, der er tiltrådt af Danmark den 12. februar 1930. Disse forhandlinger resulterede i, at der den 19. september 1949 i Geneve blev vedtaget en ny færdselskonvention; forslag til ratifikation af denne konvention agtes forelagt i indeværende folketingssamling. Efter at de internationale forhandlinger var afsluttet, nedsattes færdselsudvalget som foran nævnt den 1. december 1949.

Justitsministeriet har kunnet tiltræde færdselsudvalgets forslag om at samarbejde færdselsloven og loven om motorkøretøjer til een lov, ligesom man i det hele har fulgt den af færdselsudvalget foreslåede gruppering af de to loves bestemmelser i det

Stk. 2. Samtidig ophæves lov nr. 144 af 1. juli 1927 om motorkøretøjer og færdselslov nr. 129 af 14. april 1932 med disse loves senere ændringer.

Stk. 3. De i henhold til den tidligere lovgivning om motorkøretøjer og færdsel udfærdigede bekendtgørelser m. m. vedbliver, såfremt ikke andet bestemmes, at være gældende, for så vidt de ikke strider mod nærværende lov. Justitsministeren bekendtgør, hvilke tidligere bekendtgørelser m. m. der i henhold hertil forbliver gældende.

nye lovforslag. Man har i det væsentligste ligeledes kunnet tiltræde indholdet i udkastet. Der er en del steder af sproglige grunde foretaget mindre ændringer. Hvor der derudover er foretaget ændringer, redegøres der for disse i nedenstående bemærkninger. Iøvrigt henvises med hensyn til lovforslagets bestemmelser til de i betænkningen indeholdte bemærkninger til lovydkastet. Man henleder herved opmærksomheden på, at der er sket forskydninger i paragraffølgen, således at

lovforslagets § 1 svarer til udkastets § 1,
lovforslagets §§ 2 og 3 svarer til udkastets § 2,
lovforslagets §§ 4—7 svarer til udkastets §§ 3—6,
lovforslagets §§ 8—10 svarer til udkastets §§ 8—10,
lovforslagets §§ 11—13 svarer til udkastets §§ 12, 13 og 11,
lovforslagets §§ 14—27 svarer til udkastets §§ 14—27,
lovforslagets § 28 er ny,
lovforslagets §§ 29—62 svarer til udkastets §§ 28—61,
lovforslagets § 63 er ny,
lovforslagets § 64 svarer til udkastets § 62,
lovforslagets §§ 65—68 er nye,
lovforslagets §§ 69—71 svarer til udkastets §§ 63—65,
lovforslagets §§ 72—76 svarer til udkastets §§ 67—71,
lovforslagets § 77 svarer til udkastets § 73.

I det følgende er udkastets paragraftal anført i parentes, hvor det ikke stemmer med forslagens.

Til § 1.

Bestemmelsen er ændret i forhold til udkastets § 1, idet 2. led af definitionen af vej i udkastets § 2, stk. 1, „som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter“ er flyttet til § 1; det tilsigtes dermed at opnå en tydeligere afgrænsning af lovens område. Man kan tiltræde færdselsudvalgets

bemærkninger om fortolkningen af denne passus, idet bemærkes, at der ved udeladelsen af ordet „faktisk“ ikke er tilsigtet nogen realitetsændring.

Til § 2.

Af redaktionelle grunde er udkastets § 2 delt i 2 paragraffer, § 2 omfattende udkastets § 2, stk. 1—8 og § 3 omfattende udkastets § 2, stk. 9.

Som anført i bemærkningerne til § 1 er 2. led af definitionen af *vej* flyttet til § 1. Forslagets definition af *vej* omfatter herefter alene 1. led af udkastets definition af *vej*.

I definitionen af *kørebane* har man udtrykkelig udtalt, at cyklesti ikke direkte henhører under kørebanen. Dette svarer til, hvad der almindeligt antages, selv om det ikke klart fremgår af den nu-gældende formulering af færdselslovens § 1, stk. 4, sidste punktum. Forslagets formulering er blot en tydeliggørelse af færdselsudvalgets definition.

Definitionen af *køretøj* er af sproglige grunde ændret; den gældende motorlovs ordvalg i definitionen af *motorkøretøj* (motorlovens § 2, stk. 1) er derved bibeholdt.

Justitsministeriet kan tiltræde udkastets bestemmelse om, at *cykler med hjælpemotor* anses som cykler, hvor ikke andet er bestemt; men man anser det — som også anført i færdselsudvalgets bemærkninger — for en absolut forudsætning herfor, at det ikke tillades, at hjælpemotorer til cykler indrettes, så at de kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen. Medens man iøvrigt finder det rimeligt under hensyn til uklarheden om den tekniske udvikling på området, at justitsministeren fastsætter, hvilke forskrifter en med motor udstyret cykel skal opfylde for at kunne anses for cykel med hjælpemotor, har man derfor fundet det rigtigst i selve lovbestemmelsen at fastslå hastighedsbegrænsningen til 30 km i timen. En lignende bestemmelse findes i øjeblikket i justitsministeriets bekendtgørelse af 27. november 1953 om cykler med hjælpemotor; denne bestemmelse søges gennemført ved, at hjælpemotorer skal typegodkendes, og for at sikre, at motorer ikke ændres af fabrikanten eller importøren efter typegodkendelsen, foretages der stikprøvevis kontrol af motorerne. Det er hensigten at fortsætte med denne stikprøvevis kontrol, og såfremt det viser sig, at motorer kan fremdrive en cykel med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej, agter man om fornødent at tilbagekalde meddelte typegodkendelser.

I definitionen af *sidevogn* er tilføjet „ethjulet“. Man tilsigter herved at hindre omgåelse af motorvognsreglerne.

Under V har man i tilslutning til definitionen af

udrykningskøretøj, som er uændret bortset fra en redaktionel ændring, tilføjet en henvisning til bestemmelsen i § 72 for derved at tilkendegive, at der i loven er åbnet adgang for andre motorkøretøjer til i særlige tilfælde at foretage udrykningskørsel.

Definitionen af *blokvogn* er ændret, idet sidste afsnit af udkastets definition „som er beregnet til at transportere gods af en sådan beskaffenhed, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde“ er ændret til „som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods“. Efter justitsministeriets opfattelse karakteriseres køretøjet som sådant bedre ved denne formulering, hvorimod udkastets formulering snarere indeholder en anvisning til myndighederne med hensyn til, hvad der bør lægges vægt på ved afgørelsen af, om tilladelse til blokvognskørsel bør meddeles. En sådan regel hører rettest hjemme i afsnittet om færdselsregler, hvor den da også allerede findes, jfr. udkastets § 47.

Under VII har man udeladt definitionerne af *standsning* og *parkeringsplads*, idet man anser disse for overflødige.

Med hensyn til definitionen af *lygteændings-tiden* bemærkes, at man kan tilslutte sig den af færdselsudvalget foreslåede udvidelse af begrebet. Til færdselsudvalgets udtalelser om den lempelige fortolkning af bestemmelsen for cyklist, der ikke har medtaget lygter, bemærkes, at justitsministeriet er enig i, at der ved anvendelsen af bestemmelsen gør sig en forskel gældende, navnlig mellem motordrevne køretøjer og cykler. Denne forskel beror imidlertid især på cyklernes væsentlig langsomme kørsel og den deraf følgende mindre fare for andre vejfarende. Dette medfører, at det efter omstændighederne vil være forsvarligt i tilfælde af let tåge at benytte cykel uden lygte. Ved pludselig indtrædende tæt tåge vil der også for cyklist være ubetinget pligt til lygteføring.

Til § 3.

Bestemmelsen svarer til udkastets § 2, stk. 9, men er formuleret, således at den svarer mere direkte til den gældende motorlovs § 2, stk. 6. Det fastslås for det første — som nu — udtrykkeligt, at justitsministerens afgørelse er endelig, og dernæst præciseres det, i hvilke tilfælde forhandling med ministeren for offentlige arbejder skal finde sted, nemlig når tvivlen har betydning i afgiftsmæssig henseende.

Til § 4. (§ 3).

Stk. 1 er ligegyldende med udkastet.

I stk. 2 har man — på samme måde som i den

gældende motorlovs § 15, stk. 1, — fastslået, hvad der forstås ved brugeren af et køretøj. Hvor betegnelsen brugeren senere benyttes i loven, må det forstås ligesom i stk. 2 som den person, som har varig rådighed over køretøjet. Formuleringen er iøvrigt ændret, så at den svarer til den gældende motorlovs § 19.

Til § 5. (§ 4).

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 4.

Som nyt stk. 2 er medtaget en bestemmelse om, at enhver motorcykel skal være forsynet med forsvarelig lås. Med hensyn til motorvogne er den tekniske udvikling endnu ikke så afklaret, at det er muligt at påbyde lås under en eller anden form på enhver motorvogn; bestemmelse om lås på motorvogne kan eventuelt senere gennemføres administrativt i medfør af § 10.

Til § 6. (§ 5).

Bestemmelsen svarer med en ændret formulering til udkastets § 5.

Til § 7. (§ 6).

Bestemmelsen svarer med en redaktionel ændring til udkastets § 6.

Udkastets § 7 er udeladt som overflødig.

Til § 8.

For så vidt angår cykler og hestekøretøjer finder man det rigtigst, at de mere udførlige bestemmelser, som færdselsudvalget har foreslået udfærdiget administrativt, jfr. § 37 og § 41 i betænkningens forslag til tekniske bestemmelser om køretøjer, medtages i loven. § 8, stk. 1, svarer herefter til nævnte § 37. Med hensyn til bestemmelsen i stk. 1 c om, at enhver cykel skal være forsynet med dels bagudvendende rød refleksanordning, dels gul refleksanordning på pedalerne, bemærkes, at man finder det påkrævet, at der drages omsorg for, at cyklister, der kører på en mørk vej, sikres bedst muligt både af hensyn til sig selv og af hensyn til andre vejfarende. Pedalrefleks giver et udmærket supplement til katteløjet og påkalder ganske særligt opmærksomheden ved, at de bevæger sig op og ned. Pedalrefleks ved siden af katteløje er påbudt i Tyskland ved den nye tyske Strassenverkehrs-Zulassungsordnung af 24. august 1953.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets § 8, stk. 2. Særlige bestemmelser for cykler, varetransportcykler og cykler med hjælpemotor kan fastsættes i medfør af § 10.

Til § 9.

Stk. 1—4 svarer til § 41 i betænkningens forslag til tekniske bestemmelser om køretøjer.

Man har overvejet at medtage en bestemmelse om bremsler på hestekøretøjer, således som det var foreslået af færdselsudvalget af 1935 (betænkning 1937 § 19, stk. 2). Efter hvad der er oplyst for justitsministeriet, har Kjøbenhavns Vognmands-laug og Landboorganisationernes Maskinudvalg imidlertid på forespørgsel fra færdselsudvalget frarådet, at der nu gennemføres generelle regler; de to organisationer har peget på, at kun et forholdsvis ringe antal vogne er forsynet med bremsler, hvorfor en sådan bestemmelse vil være bekestelig at gennemføre, og at det for mange typer af hestekøretøjer slet ikke eller kun vanskeligt lader sig gøre at påmontere bremsler. Endelig har man gjort opmærksom på, at hestekøretøjers benyttelse på vej er i stadig aftagende. Justitsministeriet har herefter ikke ment at burde stille forslag om bremsler.

Stk. 5, der svarer til udkastets stk. 2, er ændret, så at den svarer til den gældende færdselslovs § 21, stk. 4. Man er betænkelig ved — som det er sket i udkastet — at udvide lygtetvungen for trækvogne til al kørsel i lygtetændingstiden, idet der formentlig ikke er samme trang til lygter på sådanne vogne som på andre køretøjer.

Til § 10.

Bestemmelsen svarer med en ændret formulering til udkastets § 10.

I færdselsudvalgets bemærkninger til § 10 er der indløbet en trykfejl; § 2, stk. 8, skal være § 2, stk. 7.

Til §§ 11—13.

Rækkefølgen af disse paragraffer er ændret i forhold til udkastet, idet det forekommer naturligst, at bestemmelserne om registrering af køretøjer i udkastets §§ 12 og 13 anbringes før bestemmelsen om kontroleftersyn i udkastets § 11, der tildels forudsætter, at registrering er sket.

Til § 11. (§ 12).

Bestemmelsen er væsentligt udvidet i forhold til udkastet, idet justitsministeriet har fundet det rettest, at det af selve loven fremgår, hvem anmeldelsespligten påhviler, hvor anmeldelse skal ske, og at der skal ske anmeldelse ved flytning og ejerskifte.

Stk. 1 svarer til udkastets stk. 1 og 2 med tilføjelse af, hvor anmeldelse skal ske. Med hensyn til anmeldelsesstedet fastsætter den gældende motorlovs § 15, stk. 1, at anmeldelse skal ske, hvor køretøjet er hjemmehørende. Da der har hersket nogen usikkerhed med hensyn til forståelsen af „hjemmehørende“, har man fundet det rigtigst mere direkte at angive, hvor registrering skal ske. Den fore-

slæde formulering betyder, at ejeren af et køretøj, som bor i een politikreds og har forretningssted, ved hvilket køretøjet varigt benyttes, i en anden politikreds, får valgfrihed med hensyn til, hvor registrering skal ske, medens man efter de gældende bestemmelser ville forlange køretøjet indregistreret i den politikreds, hvor forretningsstedet er beliggende.

Med hensyn til spørgsmålet om påhængsredskabers registreringspligt kan man tiltræde de af færdselsudvalget fremsatte synspunkter. Formuleringen er dog ændret af redaktionelle grunde. Forsåvidt angår campingvogne bemærkes, at disse vil blive forlangt registreret.

Stk. 2 er ny i forhold til udkastet. Den svarer til gældende motorlovs § 17, stk. 1, 2 og 3, 1. pkt., men formuleringen er ændret dels af redaktionelle grunde, dels således at bestemmelsen alene vedrører, hvad der påhviler ejer (bruger) ved ejerskifte og flytning, medens de nærmere regler om anmeldelsen og om, hvad politiet skal foretage, henskydes til administrativ fastsættelse. En bestemmelse svarende til motorlovens § 17, stk. 3, 2. pkt. agtes opretholdt administrativt.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets § 12, stk. 3.

Stk. 4 er ligelydende med udkastets § 12, stk. 4; dog er bestemmelsen i udkastets § 12, stk. 2, der giver justitsministeren hjemmel til at fritage påhængsredskaber for registrering, flyttet hertil.

Stk. 5 og 6 er ligelydende med udkastets § 12, stk. 5 og 6, dog at man i stk. 5 har fundet det rettest, at de nærmere regler om militære køretøjers forsyning med nummerplader fastsættes af forsvarsministeren efter forhandling med justitsministeren i stedet for — som af færdselsudvalget foreslået — af justitsministeren efter forhandling med forsvarsministeren.

Stk. 7 svarer til gældende motorlovs § 16.

Til § 12. (§ 13).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastet bortset fra, at stk. 4 er formuleret i nærmere overensstemmelse med gældende motorlovs § 2, stk. 5, og at udkastets stk. 5 er udeladt som overflødig.

Til § 13. (§ 11).

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 11, stk. 1.

Med hensyn til bestemmelsen i stk. 2 bemærkes, at justitsministeriet er enig i, at de nye bestemmelser om køretøjers vægt kan gøre det påkrævet, at der iværksættes en fast kontrol ved visse broer og vejstrækninger til beskyttelse af disse.

Formuleringen af stk. 3 er ændret i forhold til udkastet, idet man finder det rettest, at de periodiske eftersyn af registrerede køretøjer sker efter ensartede regler, der er fastsat af justitsministeriet. Samtidig flyttes af systematiske grunde sidste punktum i udkastet frem som 1. punktum.

Stk. 4 er ligelydende med udkastet.

Til § 14.

Bestemmelsen er ligelydende med udkastet.

Til § 15.

Justitsministeriet kan tiltræde den udvidelse af forbudet mod at føre køretøj i en svækkelsestilstand, som § 15 i færdselsudvalgets udkast er udtryk for. Man har dog såvel i denne bestemmelse som i § 16 om spirituspåvirkning ændret formuleringen „må antages at være ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde“ til „er ude af stand til ...“ Den sidste formulering er i overensstemmelse med de gældende lovbestemmelser og med den almindelige formulering af straffebestemmelserne også i tilfælde, hvor afgørelsen af, om det strafbare forhold er bevist, må bero på — som det siges i færdselsudvalgets bemærkninger til § 16 (p. 51): „en bedømmelse af samtlige foreliggende bevisligheder, herunder den i reglen foreliggende lægeundersøgelse og vidneforklaringerne.“

Udkastets stk. 1 og 2 er dernæst samlet til eet stykke, i hvilken forbindelse bemærkes, at stk. 1, sidste pkt., er enslydende med den gældende motorlovs § 24, stk. 3, sidste pkt., med den udvidelse, at den foruden arbejdsgiveren også omfatter „anden foresat“. Denne formulering betyder efter justitsministeriets opfattelse ikke nogen ændring i forhold til udkastets § 15, stk. 2, idet man til udvalgets udtalelser om den pågældende bestemmelse i betænkningen p. 48 finder anledning til at bemærke, at den efter ministeriets opfattelse ikke hjemler strafansvar, udover hvad straffelovens § 23 om medvirken fører til, og at der i det af udvalget fremdragne eksempel — en arbejdsgivers tilrettelæggelse af arbejdet således, at chaufførerne ikke kan undgå at føre bil i den af loven nævnte træthedstilstand — utvivlsomt ville blive statueret medvirken i straffelovens forstand.

Stk. 2 svarer til udkastets stk. 3, dog at „arbejds- og socialministeren“ er ændret til „socialministeren“, og at sidste punktum er udeladt som overflødig. Det er justitsministeriets hensigt snarest at tage spørgsmålet om fastsættelse af de i stk. 2 omhandlede arbejdstidsbegrænsninger op til løsning.

Til § 16.

Som anført i betænkningen p. 50 har færdselsudvalgets flertal, der er gået ind for de i udkastets § 16, stk. 1 og 2, foreslåede „promille-regler“, dog taget forbehold for så vidt de nordiske forsøg, der for tiden foretages i tilslutning til de af udvalgets mindretal påberåbte tyske forsøg, måtte kunne rokke de hidtidige lægelige udtalelser om alkoholbestemmelsens pålidelighed, hvorpå flertallets forslag er begrundet. Da disse forsøg endnu ikke er afsluttet, og det vil være naturligt, når dette er sket, at tage bestemmelsen om straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand op til særskilt overvejelse i tilslutning til lovgivningen i de øvrige nordiske lande, har justitsministeriet anset det for rigtigt, indtil dette kan ske, at foreslå den nugældende bestemmelse i motorlovens § 24 bibeholdt, for så vidt angår motor-drevne køretøjer.

Stk. 1 svarer herefter til motorlovens § 24, stk. 1, 1. punktum.

Stk. 2 svarer til udkastets stk. 3, dog at formuleringen er ændret, således at den svarer nærmere til gældende færdselslovs § 28; føring af hest omfatter såvel kørsel med hestekøretøj som ridning og trækken med hest.

Stk. 3 svarer til motorlovens § 24, stk. 1, sidste pkt. Færdselsudvalget havde foreslået denne bestemmelse udeladt som overflødig, idet det følger af den almindelige bestemmelse om medvirken i straffelovens § 23, at det er forbudt at overlade føringen af et motordrevet køretøj til en person, der på grund af nydelse af spiritus er således påvirket, at han er ude af stand til at køre på betryggende måde. Justitsministeriet finder det imidlertid rigtigst i selve lovbestemmelsen at fremhæve denne form for medvirken. Med hensyn til udvalgets forslag om at ændre formuleringen fra „er ude af stand“ til „må antages at være ude af stand“ henvises til bemærkningerne ovenfor til § 15.

Stk. 4 svarer til udkastets stk. 4, dog at man foreslår den nugældende bestemmelse i motorlovens § 24, stk. 1, 4. punktum, om, at justitsministeren kan træffe nærmere bestemmelser om lægeundersøgelsen, medtaget.

Udkastets stk. 5 er udeladt som overflødig.

Udkastets stk. 6 er ligeledes udeladt, idet justitsministeriet anser det for principielt betænkeligt at gennemføre faste bevisregler, som binder domstolene.

Udkastets stk. 7 er udeladt som følge af udeladelsen af udkastets bestemmelser om alkoholpromillegrænser.

Stk. 5 svarer til udkastets stk. 8, men er formuleret, således at den er ligegyldende med den gældende

motorlovs § 24, stk. 2, dog at „stedfortræder“ er ændret til „medhjælper“, og at bestemmelsen er udvidet til også at omfatte pligt til at hindre en spirituspåvirket gæst i at føre cykel med hjælpe-motor og hestekøretøj.

Til § 17.

Bestemmelsen svarer med en sproglig ændring til udkastets § 17.

Til § 18.

Stk. 1 er ligegyldende med udkastets § 18, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 2 om adgangen til at udstede førerbevis til visse invalidekøretøjer til personer, der er fyldt 16 år, er flyttet til stk. 3. Samtidig er „små“ ændret til „langsomtkørende“, der forekommer mere dækkende, jfr. færdselsudvalgets bemærkninger til bestemmelsen. Endvidere er medtaget en bestemmelse om, at personer, der ikke tidligere har haft førerbevis til motorvogn, henholdsvis motorcykel, forinden prøven skal have taget undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer. Medens der ikke skønnes at være trang til at kræve forudgående undervisning, hvor den pågældende tidligere har haft førerbevis til motorvogn, henholdsvis motorcykel, er justitsministeriet af den opfattelse, at der gennem fastholdelse af kravet om undervisning, der nu findes i motorlovens § 21, og hjemlen til eventuelt at fastsætte nærmere forskrifter herom, jfr. § 20, stk. 6, bør være mulighed for at sikre, at der er meddelt personer, som ikke tidligere har haft førerbevis til motorvogn, henholdsvis motorcykel, fornøden undervisning f. eks. i færdselsreglerne, landevejskørsel m. v., selv om fastsættelsen af og kontrollen med særlige bestemmelser om undervisningen vil være forbundet med store vanskeligheder.

Udkastets stk. 3 er delt i to stykker, således at det foreslåede stk. 3 indeholder reglerne om førerbeviser til personer, der ikke opfylder de almindelige førerbetsbetingelser, medens stk. 4 giver hjemmel til at fastsætte betingelser for at give personer, der har ret til at føre motorkøretøj i udlandet, dansk førerbevis.

Stk. 5 er opstillet således, at den svarer til den gældende motorlovs § 21, stk. 5. I sit indhold afviger den ikke fra udkastets stk. 4, bortset fra, at der er tilføjet en henvisning til lov nr. 286 af 18. juni 1951, således at det klart fremgår, at nægtelse af førerbevis til erhvervsmæssig befordring af personer på grund af straf kan indbringes for domstolene.

Stk. 6 er ligegyldende med udkastets stk. 5. Det påtænkes at skærpe betingelserne for at få fornyet førerbevis uden ny prøve, idet man navnlig har

opmærksomheden henvendt på erklæringerne om, at den pågældende har kørt jævnligt i det sidste år.

Stk. 7 og 8 er ligelydende med udkastets stk. 6 og 7.

Til § 19.

Stk. 1 er ligelydende med udkastets stk. 1.

Stk. 2 er ændret, således at der kun er een aldersgrænse for adgang til at føre traktor, nemlig 16 år. Efter udkastet ville der være 3 sæt regler for at føre traktor: 1) ikke-registrerings- eller godkendelsespligtige traktorer kan føres uden førerbevis, når kørslen alene sker for den virksomhed, hvortil traktoren hører; føreren skal være fyldt 16 år. 2) godkendelsespligtige traktorer og ikke-registrerings- eller godkendelsespligtige traktorer, der anvendes til anden kørsel end anført under punkt 1), kan kun føres, når føreren har førerbevis; føreren skal være fyldt 16 år. 3) indregistreringspligtige traktorer kan kun føres, når føreren har førerbevis; føreren skal være fyldt 18 år. Dette forekommer for kompliceret; efter forslaget slås de foran under nr. 2) og 3) nævnte grupper sammen, så at der alene bliver 2 sæt regler.

For at aflægge prøve til erhvervelse af traktorførerbevis kræves ikke forudgående undervisning i kørefærdighed.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets stk. 3.

Til § 20.

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 20 bortset fra, at udkastets stk. 3 om, at justitsministeren kan give særlige regler for øvelseskørsel med traktor, er erstattet med et nyt stk. 6, hvorefter justitsministeren kan fastsætte særlige bestemmelser vedrørende øvelseskørsel. Denne bestemmelse giver dels hjemmel til at fastsætte regler for øvelseskørsel med traktor, dels åbner den mulighed for, at der — som anført i bemærkningerne foran til § 18 — kan fastsættes bestemmelser om øvelseskørsels omfang og art.

Til § 21.

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 21, stk. 1.

Stk. 2 er ændret således, at det udtrykkeligt udtales, at det også er forbudt at overlade føringen af et motordrevet køretøj, hvortil der ikke kræves førerbevis, og af en cykel med hjælpemotor til en person, som ikke har nået den for kørsel med sådant køretøj foreskrevne alder.

Til § 22.

Bestemmelsen er bortset fra en redaktionel ændring ligelydende med udkastets § 22.

Til § 23.

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 23, stk. 1.

I stk. 2 er tilføjet „andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft“.

Efter henstilling fra forsvarsministeriet er i stk. 3 foran „ulempe“ tilføjet „unødigt“. Desuden er „kolonner“ ændret til „køretøjer“.

Til § 24.

Bestemmelsen er — bortset fra redaktionelle ændringer i stk. 2 — ligelydende med udkastets § 24.

Til § 25.

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 25, dog at der i stk. 3 er tilføjet „flytte“, jfr. gældende færdselslovs § 4, stk. 4.

Til § 26.

I stk. 1 er sidste sætning i udkastets § 26, stk. 1, „dette gælder også fører af sporvogn“ udeladt, idet det følger af bestemmelsen i § 55, stk. 2, at fører af sporvogn så vidt muligt skal give fri passage for de i stk. 1, 2. punktum, nævnte kolonner og optog. Iøvrigt svarer § 26 til udkastets § 26.

Til § 27.

Efter henstilling fra ministeriet for offentlige arbejder er „jernbaneoverskæring“ ændret til „jernbaneoverkørsel“, der er den i jernbanelovgivningen anvendte terminologi.

Stk. 1 er iøvrigt ligelydende med udkastets § 27, stk. 1.

I stk. 2 har man medtaget en bestemmelse om, at der også skal standses ved påbegyndt lukning af bomme, led og lignende. En tilsvarende bestemmelse findes i § 63, stk. 2, i statsbanelov nr. 336 af 27. juni 1946. Endvidere foreslås det, at standsning, hvor der er lyssignal, skal ske mindst 5 m foran dette, således at lysblinket kan ses.

Stk. 3 er begrænset, således at det alene forbydes at *parkere* indenfor en afstand af 30 m fra en jernbaneoverkørsel. Navnlig i købstæder og landsbyer ligger der ofte forretninger lige op til en jernbanelinie, og man finder det for strengt i videre omfang, end det følger af § 38, at forbyde standsning for at afsætte eller optage passagerer eller for at af- eller pålæsse gods.

Stk. 4 er ligelydende med udkastets stk. 4.

Udkastets stk. 5 er udeladt, idet der ikke skønnes at være behov for denne regel for tiden.

Stk. 5 er ny i færdselsloven. Bestemmelsen findes i § 63, stk. 3, 1. og 2. pkt. i statsbaneloven, men skønnes rettest at høre hjemme i færdselsloven.

I stk. 6 er „tunge“ udeladt, idet det afgørende er, at transportens passage af en overkørsel på grund af dens langsomme kørsel er tidskrævende og der-

for af særlig farlighed. Som følge af jernbanernes indvundne erfaringer er bestemmelsens rækkevidde desuden tydeliggjort ved tilføjelse af „tærskvæsker“.

Til § 28.

Bestemmelsen er ny i færdselsloven. Den findes tildels i § 72, stk. 3, i statsbanelov nr. 336 af 27. juni 1946; men da den indeholder regler af almindelig færdselsmæssig karakter, har man efter forhandling med ministeriet for offentlige arbejder fundet det rigtigt, at den medtages i færdselsloven i tilknytning til bestemmelsen i § 27.

Stk. 1 svarer til statsbanelovens § 72, stk. 3, 1. og 2. punktum, dog at den afstand, hvori vejfærdselen skal holde sig fra spor, når tog nærmer sig, er forøget fra 1,5 til 2 m under hensyn til den stedfindende forøgelse af driftsmateriellets bredde.

I stk. 2 er det på grundlag af statsbanernes erfaringer fra statsbanelovens gyldighedstid udtrykkeligt fastslået, at føreren af et køretøj ikke ved at fjerne sig fra køretøjet, kan unddrage sig forpligtelsen til uopfordret at fjerne dette fra sporet eller dets umiddelbare nærhed, når tog nærmer sig.

Stk. 3 svarer til statsbanelovens § 72, stk. 3, sidste punktum med den tilføjelse, at færdsel over sporene heller ikke må finde sted, når det af jernbanens personale tilkendegives, at tog skal passere.

I stk. 4 fastslås det, at den, der passerer spor under udkørsel fra oplagsplads, bygning eller lignende eller fra tværgader, smøger og lignende passager mellem bygninger, har det fulde ansvar for, at sporet kan passeres uden fare for kollision med eventuel færdsel ad sporet.

Til § 29. (§ 28).

I stk. 1 er „efter bedste evne deltage i de foranstaltninger, som uheldet giver anledning til“ ændret til „efter bedste evne yde hjælp til tilskadekomne og iøvrigt deltage i de forholdsregler, som uheldet giver anledning til“. Det understreges herved, at man i første række skal søge at bistå skadede personer og dernæst deltage i andre forholdsregler til afbødning af uheldets følger.

I stk. 2 er „husdyr“ ændret til „heste, kreaturer, hunde“, hvorved man tilsigter en klarere afgrænsning af anmeldelsespligten til politiet. Ved kreaturer tænker man på hornkvæg, får, geder og svin. Efter genstande er tilføjet „af ikke ubetydelig værdi“, idet det ikke forekommer påkrævet at påbyde anmeldelse til politiet ved beskadigelse af en hvilken som helst genstand. I stk. 2 i slutningen er „og om fornødent snarest rette henvendelse til politiet“ ændret til „såfremt skaden ikke er fuldstændig afhjulpel, skal han snarest muligt rette

henvendelse til politiet“; det fremgår heraf tydeligere, hvornår henvendelse til politiet skal ske.

Til § 30. (§ 29).

I stk. 1 er medtaget forbud mod at springe op på køretøj under kørsel, ligesom „trækvogn“ er medtaget.

Stk. 2 er formuleret som den gældende færdselslovs § 37, stk. 2, dog således at det fremgår, at forbudet mod at drive leg eller spil på vej til ulempe for færdselen ikke gælder på legegader. Man er betænkelig ved — som foreslået af færdselsudvalget — at tillade leg på fortov eller gangsti uden begrænsning; til gengæld er der efter justitsministeriets opfattelse adskillige veje, hvor et forbud mod leg på kørebanen ikke med rimelighed vil kunne kræves overholdt. Den foreslåede formulering forekommer mere smidig; om leg kan tolereres, må i hvert enkelt tilfælde afgøres i relation til færdselens intensitet på fortovet eller vejen.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets stk. 3.

Til § 31. (§ 30).

Stk. 1 og 2 er ligelydende med udkastets § 30, stk. 1 og 2. Bestemmelserne kommer ikke til anvendelse på lokomotiver, jernbanevogne o. l., der er henstillet på spor, som ligger i vej, havneplads eller lign.

I stk. 3 har man i overensstemmelse med den gældende færdselslov medtaget „roer“ blandt de opregnede genstande. Man er vel enig med færdselsudvalget i, at det navnlig er det almindelige pløre, som i efterårsmånederne opstår under roekørsel, der giver anledning til vanskeligheder. Men selv om løsningen af dette problem i mange tilfælde vil være et renholdesspørgsmål, som må løses i vejlovgivningen, følger heraf ikke, at man bør udelade „roer“ af denne bestemmelse; navnlig for cyklister og motorcyklister frembyder enkelte roer en betydelig fare, som gør det rimeligt at statuere ansvar for den, som forsætligt eller uagtsomt har henkastet eller efterladt roer på vejen. En lignende fare som roer frembyder roeffald (roeteppe); man har derfor tilføjet „roeffald“.

Som nyt stk. 4 er medtaget den gældende færdselslovs § 27, stk. 3, om, at husdyr ikke må tøjres, således at de kan nå ind på kørebanen.

Til § 32. (§ 31).

Bestemmelsen er — bortset fra en redaktionel ændring i stk. 3 — ligelydende med udkastets § 31. Man har dog til stk. 2 tilføjet en bestemmelse om, at militære afdelinger på cykel ikke skal benytte cyklesti.

Til § 33. (§ 32).

Stk. 1, 2, 3, 5 og 6 er ligelydende med udkastets § 32, stk. 1, 2, 3, 5 og 6. Man har dog efter henstilling fra ministeriet for offentlige arbejder til stk. 5 tilføjet en bestemmelse om, at køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 10 tons, på broer skal holde en afstand af mindst 30 m fra et forankørende køretøj. Bestemmelsen anses for nødvendig af hensyn til stribebelastningen på broer.

Formuleringen af stk. 4 er ændret, således at det stærkere understreges, at igangsætning fra kantsten og enhver ændring af færdselsretning kun må ske under udvisning af den største agtpågivenhed overfor bagfra kommende færdsel.

Bestemmelsen i stk. 5 modificeres for forsvarrets kolonner af bestemmelsen i § 23, stk. 3.

Til § 34. (§ 33).

Udkastets stk. 3, sidste pkt., om cyklisters placering før venstresving er flyttet frem til stk. 1, hvortil bestemmelsen naturligt hører. Samtidig er bestemmelsen ændret for at tydeliggøre, at den kun gælder, når der ikke er cyklesti langs vejen, således at cyklister, når de kører på cyklesti, skal blive på denne helt frem til krydset. Cyklister er berettiget til at forblive i højre side helt frem til krydset.

Løvrigt er stk. 1, 2 og 3 ligelydende med udkastets stk. 1, 2 og 3, dog at „højre halvdel“ i stk. 2 er ændret til „højre side“, idet den matematisk betegnede formulering i udkastet ikke er dækkende i de mange tilfælde, hvor halvdelen af den vej, der svinges ind i, ikke er bred nok til et køretøj i fart, jfr. herved færdselsudvalgets bemærkninger til udkastets § 32, stk. 1.

I stk. 4 er „som almindelig regel“ udeladt; i stedet for er tilføjet „medmindre forholdene ikke tillader dette“. Det fremgår formentlig herefter tydeligere, at vendinger skal ske forlæns til venstre, hvor det er muligt.

Stk. 5 er ligelydende med udkastets stk. 5.

Til § 35. (§ 34).

Stk. 1 og 2 er ligelydende med udkastets § 34, stk. 1 og 2; dog er som nyt punkt j tilføjet „foran fodgængerfelt“. Samtidig er udkastets stk. 3 udeladt her; til gengæld er medtaget en ny bestemmelse i § 37, stk. 5, om pligt til at holde tilbage og om fornødent at standse for fodgængere i et fodgængerfelt. Medens justitsministeriet på den ene side er enigt med færdselsudvalget i, at den gående, inden han træder ud på kørebanen, skal udvise særlig forsigtighed, og at opholdet på kørebanen skal gøres så kort som muligt, jfr. udkastets § 52, stk. 2 c

og d, finder man på den anden side, at beskyttelsen af gående, der er kommet ud i et fodgængerfelt, bør gøres større, således at der pålægges den kørende færdsel en direkte pligt til at lade den gående passere først. Udvidet bestemmelsen om den kørende færdsels forpligtelser overfor gående således, hører den snarere hjemme i paragraffen om vigepligt end i hastighedsbestemmelsen, jfr. at der i udkastets § 36, stk. 5, allerede findes en bestemmelse om den kørende færdsels forpligtelser overfor passagerer på vej over kørebanen til og fra holdende sporvogn. Det bør imidlertid yderligere — som sket i det nye punkt j — fastslås som en særlig hastighedsregel, at der skal holdes en efter forholdene passende lav hastighed foran fodgængerfelt.

Stk. 3 og 4 er — bortset fra en redaktionel ændring i stk. 3 — ligelydende med udkastets stk. 4 og 5.

Til § 36. (§ 35).

I stk. 1, sidste punktum, er „om fornødent“ tilføjet; man er vel enig i princippet i den af færdselsudvalget foreslåede regel; men der er ikke trang til en ubetinget bestemmelse i de tilfælde, hvor der er plads til 2 køretøjer ved siden af hinanden ud for spærringen.

Stk. 2, 3, 4 og 5 er ligelydende med udkastets § 35, stk. 2, 3, 4 og 5 bortset fra en redaktionel ændring i stk. 2 og 4 og bortset fra, at man i stk. 3 i slutningen har tilføjet „eller væsentlig ulempe“.

Til § 37. (§ 36).

Bestemmelsen er — bortset fra redaktionelle ændringer i stk. 3 og 4 — ligelydende med udkastets § 36. Dog er stk. 5 ændret som anført i bemærkningerne til § 35.

Man har overvejet at foreslå gennemført fuldt Stop før indkørsel på hovedvej, idet den nugældende bestemmelse næppe er helt klar og let fattelig for de vejfarende. I virkeligheden gælder der nu 3 forskellige slags regler for indkørsel på hovedvej: 1) Fuldt Stop markeret ved Stop-tavle. 2) Fuldt Stop, hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri, selv om der alene er opsat hovedvejstrekanttavle. 3) Forsigtig fremkørsel og ubetinget vigepligt for al færdsel på hovedvejen, hvor der er fri udsigt over hovedvejen; her er trekanttavlen også opsat. Vanskeligheden ved den nugældende ordning er, at mange vejfarende ikke er klar over, at trekant-tavlen — som anført foran under nr. 2 — også kan betyde fuldt Stop før indkørsel. Man er imidlertid betænkelig ved at foreslå en regel om fuldt Stop før indkørsel på hovedvej gennemført som en absolut og ubetinget regel. Navnlig hvor hovedveje passerer købstæder og større landsbyer med by-

mæssig bebyggelse af et vist omfang langs hovedvejen, er fuldt Stop ikke nogen hensigtsmæssig løsning; findes der lokal tværgående færdsel af blot nogenlunde størrelse, er fuldt Stop direkte hæmmende for færdselens afvikling, idet det naturligvis tager sin tid at bringe køretøjet til fuldstændig standsning og at sætte det igang påny, og idet hvert enkelt køretøj i en række skal opfylde pligten til at standse ved stopgrænsen. Gennemførelse af fuldt Stop i byer vil efter justitsministeriets opfattelse rejse kravet om at ophæve hovedveje gennem byer med stor styrke. Sådant afbrydelse må forekomme justitsministeriet betænkelig; man kan henvisse til bemærkningerne på p. 193 i bilag 3 i betænkningen vedrørende dette spørgsmål, hvor færdselsudvalget fremhæver, at tanken med at udlægge visse veje, der er bærere af gennemgående færdsel, som hovedveje, vil svækkes ved, at hovedveje afbrydes i byer, rent bortset fra de vanskeligheder, der opstår med at fastsætte kriterier for, hvor afbrydelsen skal iværksættes. Også uden for byer er en bestemmelse om fuldt Stop mindre hensigtsmæssig på steder, hvor der er fuld udsigt over hovedvejen. Det er imidlertid justitsministeriets hensigt at ændre principperne for opstilling af stoptavler, således at stoptavler udenfor byer på hovedveje opstilles overalt, hvor oversigtsforholdene og vejenes skæringsvinkler er således, at der efter lovreglen bør standses før indkørsel, samt på steder, hvor en vej direkte krydser en hovedvej således, at forholdene gør det muligt (og fristende) at krydse hovedvejen i betydelig fart.

Til § 38. (§ 37).

Stk. 1 er ligegyldende med udkastets § 37, stk. 1.

I udkastets stk. 2 er der foreslået to begrænsninger i hovedreglen, at standsning og parkering kun må ske i højre side af vejen, nemlig at dette ikke gælder veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede smalle veje. Justitsministeriet finder, at den sidste begrænsning er uklar, og at den desuden betænkeligt reducerer omfanget af hovedreglen; man har derfor udeladt den, således at hovedreglen alene foreslås fraveget på veje med ensrettet færdsel.

I stk. 3 er for at tydeliggøre bestemmelsen tilføjet „og parkering“ ved siden af standsning.

Iøvrigt er stk. 3 samt stk. 4, 5 og 6 ligegyldende med udkastets § 37, stk. 3, 4, 5 og 6, bortset fra en mindre redaktionel ændring i stk. 4 og en henvisning i stk. 5 til bestemmelserne om låsepligt for motorcykler og cykler i §§ 50, stk. 3 og 52, stk. 4.

Man finder anledning til at fremhæve, at reglerne

i stk. 3 og 4 i vidt omfang ikke vil finde anvendelse på cyklistere.

Til § 39. (§ 38).

Stk. 1, 2, 3 og 4 er ligegyldende med udkastets § 38, stk. 1, 2, 3 og 4; dog er stk. 3 ændret således, at det fremgår, at tegn skal gives ikke alene, hvor der er tale om en egentlig ændring af færdselsretning, men også hvor det iøvrigt er påkrævet at angive den tilsigtede færdselsretning. Man har her haft de tilfælde for øje, hvor en vej af nogen betydning udflettes således, at den vigtigere vej drejer svagt, medens en mindre vej fortsætter ligeud; skal man fortsætte ad den mindre vej, bør der gives tegn for at angive dette, selv om der ikke foretages nogen egentlig ændring af færdselsretning. Ændringen har også betydning for det i færdselsudvalgets bemærkninger omhandlede spørgsmål om tegngivning i rundkørsler.

Stk. 5 svarer til gældende færdselslovs § 13, stk. 1, næstsidste punktum. I og for sig følger det af bestemmelsen i stk. 3 og 4 om, at tegngivningen skal ske på tydeligt synlig og utvetydig måde, at tegngivning ved pisk alene ikke er fyldestgørende; men man har dog fundet det rigtigst udtrykkeligt at udtale dette.

I stk. 6 er „brug af signal eller tegn fritager ikke nogen kørende for pligten til“ ændret til „det er en kørendes pligt foruden brug af signal eller tegn“. Det har med denne ændring været hensigten stærkere at understrege den kørendes pligt til ikke at køre på tegn eller signal, men at han har en positiv pligt til at sikre sig, at den tilsigtede manøvre kan foretages uden fare eller ulempe for andre. Samtidig har man tilføjet „væsentlig“ foran ulempe.

Til § 40. (§ 39).

Stk. 1, 2, 3 og 4 er — bortset fra redaktionelle ændringer i stk. 2 og 3 — ligegyldende med udkastets § 39, stk. 1, 2, 3 og 4.

Udkastets stk. 5 er ændret således, at det alene angives, at anvendelse af anden belysning og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i færdselsloven eller i de i medfør af den givne bestemmelser er forbudt. De nødvendige supplerende bestemmelser kan — som det også nu er tilfældet — udfærdiges administrativt. Det er tanken at følge de retningslinier, som angives i udkastets stk. 5.

Til § 41. (§ 40).

I stk. 1 er sidste punktum affattet som den nu gældende bestemmelse i færdselslovens § 18, stk. 3, 3. punktum. Man finder den af færdselsudvalget foreslåede ændring for vidtgående, idet der kan

være tilfælde, hvor det er udelukket at undgå, at nogen del af lasten slæber på vej; det afgørende må være, at vejbanen ikke beskadiges. Efter justitsministeriets opfattelse vil det også være en overtrædelse af bestemmelsen, såfremt nogen del af lasten stødvis berører vejbanen således, at denne beskadiges; nogen udvidelse med henblik på at hindre dette forhold skønnes således ikke at være nødvendig. Endvidere er bestemmelsen om, at læs på motorkøretøj eller dertil koblet køretøj ikke på nogen af siderne må rage mere end 20 cm udenfor køretøjet, udeladt. Bestemmelsens rækkevidde er noget uklar, og den vil i mange tilfælde, f. eks. ved kørsel med hø, halm og lign., vanskeligt kunne overholdes.

I stk. 2 i begyndelsen er medtaget bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 18, stk. 4, 1. punktum. Ligesom det i udkastets § 41, stk. 2, pålægges den kørende at udvise særlig forsigtighed og hensynetagen til den øvrige færdsel ved kørsel med bredt køretøj eller læs på (en i forhold til køretøjet eller læsset) smal vej, forekommer det rimeligt at pålægge den, der kører med gods, der rager ud over køretøjet, at udvise særlig forsigtighed, især ved drejning.

Stk. 3 svarer til færdselslovens § 18, stk. 5, dog at man som eksempler på genstande, der frembyder fare for den offentlige sikkerhed, foruden syrer nævner sprængstoffer og brandfarlige stoffer.

Til § 42. (§ 41).

Stk. 1 er — bortset fra en mindre redaktionel ændring — ligegyldende med udkastets § 41, stk. 1. Der har i praksis været nogen tvivl om, hvor omfattende lempelsen fra den almindelige breddebestemmelse er ved kørsel med løst læsset hø, halm eller utærsket sæd. Efter justitsministeriets opfattelse må bestemmelsen fortolkes således, at sammenpressede halmballer falder uden for lempelsen; sådanne læs må altså højst være 250 cm brede. Læs af kornneg må derimod anses omfattet af lempelsen, selv om negene er bundet.

Stk. 2 er ligegyldende med udkastets stk. 2.

Stk. 3 er ligegyldende med udkastets stk. 3. Man har været noget betænkelig ved den foreslåede udvidelse, der gør det tilladt at køre med brede landbrugsredskaber i lygtetændingstiden. Når man har fundet denne udvidelse forsvarlig, skyldes det færdselsudvalgets forslag i § 32 i udkast til tekniske bestemmelser om køretøjer, hvorefter påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs bredde med mere end 20 cm på hver side, i lygtetændingstiden skal være afmærket på den mod vejmidten vendende side med fremadvendende

lygte med hvidt eller gulligt lys, anbragt i mindst 1 m's højde over vejbanen, ligesom der skal være trekantede røde refleksanordninger og baglygte i venstre side, medmindre det trækkende køretøjs baglygte og refleksanordninger er tydeligt synlige.

Stk. 4, 5 og 6 er ligegyldende med udkastets stk. 4, 5 og 6. Dog er i stk. 4 „11 m“ ændret til „12 m“, der er ved at blive den almindeligt gældende maksimal længde for busser i Europa.

I stk. 7 er „i enkeltstående tilfælde“ udeladt, idet det formentlig følger tilstrækkeligt af den begrænsning, at den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde, at tilladelse kun undtagelsesvis bør meddeles. Sidste punktum er udeladt som overflødig, idet de fornødne bestemmelser kan udfærdiges i medfør af § 51, stk. 2.

Til § 43. (§ 42).

Stk. 1 er begrænset således, at der ikke af politiet kan meddeles tilladelse til væddeløb med cykler med hjælpemotor. Man har desuden medtaget en bestemmelse om, at politiet kan forbyde træningskørsel på visse veje og visse tider, en bestemmelse, der ligeledes var foreslået af færdselsudvalget af 1935 (udkast 1937 § 41, stk. 2).

Forsåvidt angår bestemmelsen i stk. 2 om visse former for væddeløb med motorkøretøjer er justitsministeriet enigt med færdselsudvalget i, at det er påkrævet at lempe den kategoriske regel i den gældende færdselslovs § 19. Man mener dog, at adgangen til at afholde sådanne løb må begrænses. Udkastets punkt b, hvor færdselsudvalget foreslog adgang til undtagelsesvis at afholde motorvæddeløb på strækninger, der helt kan lukkes for anden færdsel, foreslås derfor udeladt; skal der holdes egentlige hastighedskonkurrencer, bør disse afholdes på særlige motorbaner, og det forekommer ikke rimeligt at afspærre veje, som isørigt er åbne for færdsel, til dette formål. I punkt b (udkastets punkt c) er tilføjet „præcisionsløb“ og „cykler med hjælpemotor“.

Stk. 3 og 4 er ligegyldende med udkastets stk. 3 og 4.

Til § 44. (§ 43).

Bestemmelsen er ligegyldende med udkastets § 43.

Man har nøje overvejet spørgsmålet om påny at foreslå hastighedsbegrænsning indført for motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3 500 kg (altså hovedsageligt for motorcykler, personmotorvogne og mindre vare- og lastmotorvogne). Man har dog ikke fundet tilstrækkelig anledning hertil. De erfaringer, man har indvundet siden ophævelsen af den almindelige hastighedsgrænse den

1. juli 1953, taler efter justitsministeriets opfattelse ikke afgørende for allerede nu påny at indføre denne; der foreligger ikke tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at der er sket en stigning af de færdselsuheld, der skyldes høj hastighed.

Til § 45. (§ 44).

I stk. 1 a er der på foranledning af ministeriet for offentlige arbejder af hensyn til broernes bæreevne tilføjet en bestemmelse, der sikrer et bestemt forhold mellem hjulbeklædningen og akseltrykket.

I stk. 2 er for tydeligheds skyld anført, at det er *motordrevne køretøjer*, bestemmelsen vedrører.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets stk. 3, bortset fra en redaktionel ændring.

I stk. 4 er sidste sætning udeladt som overflødig, idet bestemmelsen i § 51, stk. 2, giver den fornødne hjemmel til at fravige stk. 4 i særlige tilfælde.

Stk. 5 er ændret, således at der pålægges ejeren (brugeren) et objektivt ansvar for overtrædelser af stk. 1—3, såfremt kørslen er foretaget i hans interesse. Begrundelsen herfor er, at de nævnte overtrædelser så godt som altid vil være i ejerens (brugers) interesse, men at det bevismæssigt ofte vil være overordentlig vanskeligt at gøre ejeren ansvarlig. Fremfor den af færdselsudvalget foreslåede bevisregel foretrækker justitsministeriet, at det fastslås, at der påhviler ejeren et ubetinget ansvar, når blot selve kørslen er foretaget i hans interesse. En sådan regel vil sikre den tilstrækkelige tilskyndelse hos ejeren til at søge disse lovovertrædelser hindret. Ejers objektive ansvar vedrører alene selve det forhold, at der køres med overlæs; såfremt der under kørsel med overlæsset sker ulykker, muligvis som indirekte følge af overlæsset (svigtende bremses), vil ejeren alene være ansvarlig herfor, såfremt han er medvirkende ved uagtsomt eller forsætligt forhold efter de almindelige regler i straffelovens § 23.

I stk. 6 er „i enkeltstående tilfælde“ udeladt som overflødig, jfr. bemærkningerne foran til § 42, stk. 7, og det er udtrykkeligt anført, at politiets dispensationsbeføjelse vedrører stk. 1—3. Desuden er „vejbestyrelse“ ændret til „vej- eller brobestyrelse“.

Til § 46. (§ 45).

Stk. 1 er ændret på 2 punkter. For det første foreslås det, at man kun må køre med een påhængsvogn efter traktor; efter justitsministeriets mening er ulømpen for anden færdsel ved kørsel med to påhængsvogne efter traktor så stor, at man må se bort fra den driftsøkonomiske betydning, det muligvis har at anvende to påhængsvogne.

Dernæst foreslås det, at brug af påhængsvogn eller sættevogn efter motorcykel ubetinget forbydes. Der har i den seneste tid været konstruktioner fremme, hvor påhængsvogn ønskes anvendt efter motorcykel; men motorcyklens styreevne forringes så stærkt derved, at det må anses for uforvarsligt at tillade en sådan kombination.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets stk. 2.

Stk. 3 er nyt, men supplerer bestemmelsen i stk. 2. Det fastslås her udtrykkeligt, at motorvogn og indregistreringspligtig traktor ved indregistreringen skal være godkendt til at trække påhængsvogn. Hvor en bestemt påhængsvogn indregistreres til en bestemt motorvogn (traktor), følger dette af stk. 2; men hvor man ønsker at anvende en motorvogn (traktor) som trækraft for en række påhængsvogne af en bestemt type, savner man i udkastet en bestemmelse om, at motorvognen skal være indregistreret til kørsel med påhængsvogn.

Til § 47. (§ 46).

I stk. 1 fastslås det som ny regel, at der kun må køres med eet påhængsredskab og ikke samtidig med påhængsvogn eller sættevogn.

Stk. 2, 3, 4, 5 og 6 er ligelydende med udkastets § 46, stk. 2, 3, 4, 5 og 6 bortset fra, at man i stk. 5 har tilføjet en henvisning til § 11, stk. 1, hvori reglerne om, hvornår et påhængsredskab er indregistreringspligtigt, er angivet.

Til §§ 48 og 49. (§§ 47 og 48).

Bestemmelserne er ligelydende med udkastets §§ 47 og 48. Dog er i § 48 „vejbestyrelse“ ændret til „vej- eller brobestyrelse“.

Til § 50. (§ 49).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 49, bortset fra, at der er tilføjet et nyt stykke om pligt til at låse motorcykel, der henstilles, jfr. herved bemærkningerne til § 5, stk. 2.

Til § 51. (§ 50).

Stk. 1 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligelydende med udkastets § 50.

Stk. 2 er ændret, således at det fremgår, at forhandling med ministeren for offentlige arbejder alene skal ske ved fravigelse af bestemmelserne §§ 42 og 45.

Til § 52. (§ 51).

I stk. 1 har man medtaget en bestemmelse om, at cykler med hjælpemotor ikke må køre ved siden af hinanden.

Stk. 2, 3, 4 og 5 er ligelydende med udkastets stk. 2, 3, 4 og 5. Man har dog fundet det rettest at nedsætte aldersgrænsen i stk. 5 til 6 år.

I stk. 6 foreslås det tilladt at medføre 2 børn under 6 år på cyklen, men samtidig foreslås cyklistens alder sat op til 18 år; denne udvidelse af adgangen til at medføre børn på cykel, der — som også anført i færdselsudvalgets bemærkninger — svarer til en i Sverige gældende regel, forekommer rimelig, idet mange mødre har brug for at befordre 2 små børn.

Stk. 7 er ligelydende med udkastets stk. 7, dog er „almindelig“ udeladt for at undgå, at bestemmelsen skulle blive fortolket således, at den ikke omfatter cykel med hjælpemotor.

Til § 53. (§ 52).

I stk. 1 er punkt b ændret, således at det overlades til de gående at afgøre, i hvilken side af cyklestien de vil gå. I punkt d er forskriften om, at gående på kørebane og cyklesti skal gå så yderligt som muligt, udeladt, da dette følger af punkt c.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets stk. 2; man har dog i punkt d ændret formuleringen, således at det understreges, at gåendes pligt til at krydse gaden i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader, også gælder for gående i fodgængerfelt.

I stk. 3 er sidste punktum i udkastet udeladt, idet bestemmelsen ikke er tilstrækkelig påkrævet.

I stk. 4 er „enkeltvis“ udeladt, således at det f. eks. tillades mødre med barnevogn at følges på fortov eller gangsti, hvor færdselsforholdene iøvrigt gør det muligt.

Stk. 5 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligelydende med udkastets stk. 5.

Udkastets stk. 6 er udeladt som upåkrævet.

Til § 54. (§ 53).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 53 bortset fra, at henvisningen til § 16 som følge af ændringen af denne bestemmelse er reguleret.

Til § 55. (§ 54).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 54.

Til § 56. (§ 55).

Bestemmelsen svarer med en redaktionel ændring til udkastets § 55. Man har dog begrænset henvisningen til § 55 til kun at omfatte § 55, stk. 1 og 3.

Angående spørgsmålet om adgang til frakendelse af retten til at føre skinnekøretøj henvises til bemærkningerne til § 70.

Til § 57. (§ 56).

Formuleringen af stk. 1 er ændret, idet den af færdselsudvalget foreslåede formulering kunne give anledning til en ikke tilstøttet begrænsning i politiets adgang til at regulere færdselen.

I stk. 2 er „enkelte“ udeladt, idet begrænsningen til „enkelte kryds“ ikke dækker henvisningen til § 37, stk. 2. Forsåvidt angår spørgsmålet om udlægning af hovedgader skal man henvise til færdselsudvalgets bemærkninger på p. 194 i bil. 3 i betænkningen; justitsministeriet kan tiltræde disse bemærkninger og er enig i, at man bør være tilbageholdende med at etablere hovedgader.

I stk. 3 er eksempelangivelserne udvidet med „udlægning af vej som legegade“, idet det forekommer naturligt at nævne dette, da legegader er et nyt begreb, jfr. herved også færdselsudvalgets bemærkninger til udkastets § 29, stk. 3. Endvidere er bestemmelsen i stk. 3 i slutningen om, til hvilken kommunal myndighed politiet skal henvende sig, udeladt, idet de nærmere regler herom naturligt fastsættes administrativt efter forhandling med indenrigsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder. Derimod har man medtaget bestemmelsen i § 62, stk. 2, 2. pkt. i statsbanelov nr. 336 af 27. juni 1946 om, at der for så vidt angår stationspladser og adgangsveje til stationer og færgelejer skal forhandles med jernbanestyrelsen.

I stk. 4 er „kun“ og „ganske“ udeladt i 1. pkt. Efter udkastet kan der kun træffes bestemmelse om særlig begrænsning af kørehastigheden for strækninger, hvor ganske særlige omstændigheder tilsiger det. Særlige hastighedsbegrænsningstavler skulle herefter være en absolut undtagelse. Dette forekommer justitsministeriet for snævert. Man er enig i, at der kun bør fastsættes hastighedsgrænser, hvor særlige omstændigheder taler derfor, men finder det betænkeligt i loven så kraftigt at fremhæve opsættelse af hastighedstavler som en undtagelse, idet loven ikke bør være til hinder for hastighedsgrænser, hvor forholdene taler derfor, navnlig i de ikke sjældent forekommende tilfælde, hvor det ikke efter forholdene på vejen er åbenlyst for de vejfarende, at nedsat hastighed er påkrævet. Opsættes tavlerne med rimelige hastighedsgrænser, er de til betydelig værdi for de kørende. For at sikre, at hastighedsbegrænsning etableres efter ensartede retningslinier, foreslås det, at afgørelsen træffes af justitsministeren for hovedvej, landevej og landevejsgader. For andre veje foreslås det, at afgørelsen træffes af politimesteren (i København politidirektøren); det kan administrativt fastsættes, i hvilket omfang der skal forhandles med rigspolitichefen. Det foreslås yderligere, at afgørelsen i alle tilfælde

skal træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

Stk. 5 er ligelydende med udkastets stk. 5.

Stk. 6 er ændret af redaktionelle grunde.

I stk. 7 er „under særlige omstændigheder“ udeladt, idet man er betænkelig ved den deri liggende begrænsning; er der virkelig fare for, at en offentlig vejstrækning skades ved kørsel med særlig tunge køretøjer, bør der være adgang til at fastsætte særlige grænser for, med hvilken totalvægt og akseltryk der må køres; den fornødne mulighed for at hindre urimelige afgørelser ligger i, at forbud kan indankes for ministeren for offentlige arbejder. Bestemmelsen i motorlovens § 26, stk. 3, om adgang for personer, der har bolig, forretning eller fast ejendom ved vej, der er lukket for køretøjer af en vis størrelse, eller som på anden måde har ærinde ad denne, er udeladt som ufornøden, idet der i det enkelte tilfælde af vejbestyrelsen kan gøres nødvendige undtagelser fra lukkebestemmelsen. For at tydeliggøre, at der også kan blive tale om at forbyde tung kørsel på broer er „vejbestyrelse“ ændret til „vej- eller brobestyrelse“.

Stk. 8 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligelydende med udkastets stk. 8.

Til stk. 9 har man som nyt punktum tilføjet bestemmelsen om, at politiet fører tilsyn med, at afmærkning er i overensstemmelse med de trufne bestemmelser; denne regel findes i udkastets § 57, stk. 3, 1. punktum, men hører efter justitsministeriets opfattelse naturligere hjemme i forslaget § 57, stk. 9.

Til § 58. (§ 57).

Stk. 1 og 2 er ligelydende med udkastets § 57 stk. 1 og 2.

I stk. 3 er 1. punktum som ovenfor nævnt flyttet til § 57, stk. 9. Iøvrigt svarer bestemmelsen til udkastets stk. 3.

I stk. 4 er 3. pkt. ændret, idet lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. alene giver regler for sikring af ubevogtede jernbaneoverkørsler, medens også etablering af signaler ved bevogtede overkørsler skal kunne ske uden politiets samtykke.

Bestemmelsen i udkastets § 58, stk. 1, 2. punktum er flyttet til stk. 5, hvor man skønner, at den naturligere hører hjemme; samtidig er „almene hensyn“ ændret til „færdselsmæssige grunde“, der findes mere dækkende. Desuden er der tilføjet en til den gældende færdselslovs § 36, sidste pkt., svarende bestemmelse om, at de fornødne regler for afmærkning

og belysning af overkørsler over jernbaner fastsættes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 6 er ligelydende med udkastets stk. 6.

Til § 59. (§ 58).

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 58, stk. 1, 1. punktum, medens bestemmelsen i udkastets stk. 1, 2. punktum som ovenfor anført er flyttet til forslaget § 58, stk. 5.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets stk. 2 bortset fra redaktionelle ændringer.

Til § 60. (§ 59).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 59.

Til § 61. (§ 60).

Henvisningen i udkastets § 60 til §§ 56 og 57 er udeladt, idet den er ufornøden og formøntlig for snæver. Iøvrigt er bestemmelsen ligelydende med udkastet.

Til § 62. (§ 61).

I stk. 1 er foretaget nogle redaktionelle ændringer, ligesom der er tilføjet en bestemmelse om, at ministeren for offentlige arbejder træffer afgørelse efter samråd med justitsministeren i tilfælde af uenighed mellem de kommunale myndigheder og politiet.

I stk. 2 er sidste sætning i udkastet udeladt som upåkrævet, idet det følger af de i ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 8. august 1933 fastsatte normalbetingelser, at amtsrådet forbeholder sig ret til at kræve spóránlæg ændret eller fjernet, når vejvæsenets interesser måtte kræve det.

Til § 63.

Bestemmelsen er ny. Som anført i færdselsudvalgets bemærkninger p. 87 har man hidtil savnet hjemmel i færdselsloven til at hindre oprettelse af oplag af brandfarlige vædsker, hvor det færdselsmæssigt er uheldigt. Spørgsmålet rejstes så hyppigt i praksis, at justitsministeriet må nære afgørende betænkelighed ved, at dets løsning udskydes til en eventuel revision af bygnings- eller vejlovgivning, ligesom man finder det naturligt, at der findes en bestemmelse i færdselsloven, der gør det muligt at hindre oprettelse af tankanlæg, hvor det er færdselsmæssigt uheldigt.

Til § 64. (§ 62).

Stk. 1 er ændret, således at politiet skal søge samråd med pågældende vejbestyrelse, inden der gives pålæg om beskæring m. v.

I stk. 2 er „offentlig“ udeladt, idet man ikke finder, at der er tilstrækkelig grund til at udelukke anvendelse af bestemmelsen på private veje, der er åbne for almindelig færdsel, jfr. at sådan begrænsning heller ikke findes i den gældende færdselslovs § 34, stk. 2.

Stk. 3 og 4 er ligelydende med udkastets stk. 3 og 4.

Til §§ 65—68.

Som anført i afsnit A II i færdselsudvalgets betænkning er der nedsat et særligt fællesnordisk udvalg til udarbejdelse af ensartede lovregler om erstatningsansvar for uheld forvoldt af motorkøretøjer. Under hensyn hertil har justitsministeriet ikke ment at burde foreslå realitetsændringer i de gældende bestemmelser om erstatningsansvar og ansvarsforsikring i motorlovens §§ 38, 39, 40 og 40 a; men man har alene foretaget de ændringer, som nødvendiggøres af den nye opdeling af køretøjsarterne, samt enkelte mindre ændringer.

Til § 65.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 38. Den i motorlovens § 38, stk. 1, givne henvisning til motorlovens § 2, stk. 2 og 3, hvoraf følger, at de særlige erstatningsansvarsregler gælder for ikke indregistreringspligtige og godkendte motorkøretøjer, er nu overflødig, idet lovens regler gælder for alle køretøjer, hvor der ikke særlig er gjort undtagelse.

Til § 66.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 39, dog svarer stk. 1, sidste pkt., til motorlovens § 43, stk. 5, 1. pkt.

Henvisningen i motorlovens § 39, stk. 1, til motorlovens § 2, stk. 2 og 3, er udeladt som overflødig, jfr. bemærkningerne til § 65. Bestemmelsen i § 39, stk. 4, hvorefter motorkøretøjer, der er indregistreret som tilhørende danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner og kommunale institutioner, er undtagne fra forsikringspligt, er ændret, således at det alene anføres, at køretøjerne skal tilhøre de nævnte myndigheder; som lovforslaget nu foreligger, vil der være adskillige motordrevne køretøjer, som ikke indregistreres, men motiveringen for bestemmelsen, at de pågældende myndigheder yder tilstrækkelig sikkerhed for, at eventuelle skadelidende får erstatning, gælder, hvad enten køretøjet er indregistreret eller ikke. Bestemmelsen i stk. 7 er ændret, således at køretøjet alene hæfter for regreskravet, for så vidt dette krav haves mod den, der ved skadens forvoldelse var retmæssig bruger af køretøjet; ved bestemmelsen stiftes en legal panteret i køretøjet, og det er betænkeligt

at gøre denne så omfattende, at køretøjet også skulle hæfte for f. eks. et regreskrav mod en tyv.

Til § 67.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 40.

Til § 68.

Bestemmelsen, der betyder, at cykler med hjælpemotor ligestilles med motordrevne køretøjer for så vidt angår reglerne om erstatningsansvar og tvungen ansvarsforsikring, svarer med en redaktionel ændring til motorlovens § 40 a, jfr. lov af 11. juni 1954.

Til § 69. (§ 63).

Som følge af ændringen af § 16 er udkastets § 63, stk. 1, 2 og 3, ændret, således at strafbestemmelsen er samlet i eet stykke, der er opstillet på samme måde som motorlovens § 41, stk. 1; de af færdselsudvalget foreslåede strafferammer er bibeholdt.

Stk. 2 svarer til udkastets stk. 4. Sidste punktum er af praktiske grunde ændret, således at det bestemmes, at bøderne udenfor København og Frederiksberg tilfalder statskassen med $\frac{3}{4}$ og politikassen med $\frac{1}{4}$, jfr. herved bestemmelsen i færdselslovens § 38. Man har overvejet at foreslå også de sager, hvori der opstår spørgsmål om frakendelse af førerret, gjort til politisager, men er på grund af sagernes betydning for de tiltalte vejet tilbage herfor.

Stk. 3 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligelydende med udkastets stk. 5, dog er „erstatning“ tilføjet som følge af, at erstatningsreglerne er medtaget i lovforslaget.

Til § 70. (§ 64).

I stk. 1 har man præciseret, at bestemmelsen alene åbner adgang til frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves førerbevis. Man har overvejet at foreslå bestemmelsen udvidet, således at der også kan blive tale om frakendelse af retten til at føre andre køretøjer (motorredskab, cykel med hjælpemotor, skinnekøretøj og eventuelt hestekøretøj og cykel); man har dog ikke ment, at en sådan udvidelse er tilrådelig; dels er disse køretøjers færdselsmæssige farlighed gennemgående mindre end motorkøretøjers og traktorers farlighed, dels er det meget vanskeligt at føre kontrol med, at en person, hvem retten til at føre et sådant køretøj er frakendt, ikke kører trods frakendelsen; for skinnekøretøjernes vedkommende gælder særligt det forhold, at der som regel bliver foretaget disciplinære forholdsregler overfor den, der fører skinnekøretøj i beruset tilstand. Efter omstændighederne

vil der kunne ske frakendelse i medfør af bestemmelsen i borgerlig straffelovs § 79.

Stk. 2 er ændret under hensyn til den ændrede formulering af § 16.

I stk. 3 er „3 måneder“ ændret til „6 måneder“, og udkastets sidste punktum er udeladt.

I stk. 4 foreslås tidsfristen for domstolenes adgang til tilbagegivelse af førerretten, når der er tale om en førstegangsfrikendelse, sat op til 3 år, medens der foreslås en tidsfrist på 6 år, når førerretten tidligere har været frakendt den pågældende; i disse sidste tilfælde kan tilbagegivelse kun ske rent undtagelsesvis.

Stk. 5, 6, 7 og 8 er ligelydende med udkastets stk. 5, 6, 7 og 8, dog at sidste punktum i stk. 6 er udeladt som upåkrævet, efter at minimumstiden for frakendelse af førerretten er sat til 6 måneder.

Til § 71. (§ 65).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 65 bortset fra, at man har tilføjet „eller søge truffet“ i 2. linie og udvidet eksemplerne på beskyttelsesforanstaltninger med „opstilling af færdselstavler“. Selv om det er rimeligt at udvise nogen tilbageholdenhed med hensyn til opstilling af færdselstavler, således at man i første række søger at sikre børnene på anden måde, findes der dog mange steder, hvor skoletavlen er påkrævet.

Bestemmelsen i udkastets § 66 er udeladt, idet man ikke finder den tilstrækkelig påkrævet.

Til § 72. (§ 67).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 67 bortset fra en redaktionel ændring og bortset fra, at man har medtaget den nugældende bestemmelse om pligt til snarest muligt at give politiet meddelelse om den foretagne udrykningskørsel.

Til § 73. (§ 68).

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 68, stk. 1, bortset fra, at man har medtaget en definition af drosker, jfr. den gældende motorlovs § 36, stk. 1. De krav til indretning og benyttelse, som kan fastsættes i det kommunale regulativ, er alene sådanne krav, som hensynet til publikum tilsiger (særlige typer af køretøjer, nummerering, nummerlygter, renligholdelse m. v.), medens de almindelige krav om indretning og udstyr, som fastsættes af hensyn til færdselssikkerheden, som hidtil fastsættes af justitsministeren, ifølge forslaget i medfør af § 10.

Medens man hidtil har haft to grupper af motorvogne, der benyttes til erhvervsmæssig person-

befordring, drosker og lillebiler, nødvendiggør forslaget ikke, at der findes mere end een gruppe. Spørgsmålet, om man skal opretholde to grupper, må overlades kommunalbestyrelserne til afgørelse.

Stk. 2 er ændret, således at det direkte fremgår af loven, at der skal være kort, som angiver vognens registreringsnummer, antal passagerer, hvortil den er godkendt, og at vognen er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring og undergivet politiets tilsyn.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets stk. 3.

Udkastets stk. 4 er udeladt; bestemmelsen skønnes ikke at høre hjemme i færdselsloven, men bør findes i lovgivningen om international personbefordring.

Til § 74. (§ 69).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 69.

Til § 75. (§ 70).

Stk. 1—3 er ligelydende med udkastets § 70. Som anført i færdselsudvalgets bemærkninger er de motorsagkyndiges ansættelses- og aflønningsforhold til særlig undersøgelse. Resultatet af denne undersøgelse ventes at foreligge om kort tid. De gebyr-andele, som tilfalder de motorsagkyndige, er uændret i forhold til motorlovens § 44.

Formuleringen af stk. 1 („der kan beskikkes særlige motorsagkyndige“) gør det muligt at henlægge prøver og undersøgelser til andre end egentlige motorsagkyndige. Man har således under overvejelse at udvide ordningen med typeundersøgelse af motorkøretøjer, således at man i lighed med ordninger, der gælder i Sverige og Tyskland, eventuelt kan undlade fremstilling og godkendelse af fabriksnye personmotorvogne.

Stk. 4 er ny i forhold til udkastet. Man har fundet det naturligt at medtage bestemmelsen, jfr. gældende motorlovs § 15, stk. 5.

Til § 76. (§ 71).

I stk. 1 er punkt a) ændret, således at aldersgrænsen sættes til 23 år, og således at der ikke kan dispenseres fra denne. I justitsministeriets dispensationspraksis er man som hovedregel ikke gået under 23 år, medens man, hvor særlige grunde har været oplyst, i temmelig vidt omfang har meddelt dispensationer fra 25 års-grænsen ned til 23 år.

I punkt d) er „for politiet og de motorsagkyndige“ udgået, således at man stilles friere med hensyn til prøveudvalgenes sammensætning.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets stk. 2.

Stk. 3 er ligelydende med udkastets stk. 3 bortset fra, at sidste sætning er udeladt; den må anses for overflødig, idet det følger af bestemmelsen

umiddelbart forinden, at politiet også i særlige tilfælde kan fravige kravet i stk. 1 c.

Stk. 4 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligegyldende med udkastets stk. 4.

Til § 77. (§ 73).

Loven foreslås sat i kraft den 1. april 1955, dog at bestemmelserne i afsnittet om køretøjers indretning og udstyr, for så vidt der stilles strengere krav end i den gældende motorlov, og bestemmelsen i § 73 først foreslås sat i kraft den 1. april 1956.

Bestemmelsen i udkastets § 72 (Tillægsbestemmelser), hvori færdselsudvalget stillede forslag om

nedsættelse af et stående færdselsudvalg og om de opgaver, et sådant udvalg skulle have, samt i tilslutning hertil om beføjelser for justitsministeren til at ændre dele af loven, er udeladt. Justitsministeriet finder ikke, at der er tilstrækkelig grund til, at der oprettes et stående færdselsudvalg, og man anser de foreslåede beføjelser for justitsministeren alt for vidtgående efter den tilvante danske lovgivningspraksis på færdselslovgivningens område.

Med hensyn til færdselsudvalgets bemærkninger om parkeringskontrol kan man tilslutte sig disse, og man er — ligesom udvalgets flertal — betænkelig ved at stille forslag om adgang til at skride ind overfor parkeringsvagter, hvorved disse faktisk autoriseres.