HÅNDBOGSREOL 2

BETÆNKNING

ANGÅENDE

REVISION AF FÆRDSELSLOVEN OG LOVEN OM MOTOR-KØRETOJER

AFGIVET AF DET AF JUSTITSMINISTERIET
DEN 1. DECEMBER 1949 NEDSATTE
UDVALG

BETÆNKNING NR. 91

1954

A/S J. H. SCHULTZ UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI - KØBENHAVN

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

A. *Almindelige bemærkninger* 7

B. *Udkast til færdselslov* 13

C. *Bemærkninger til lovudkastet* 38

D. *Forslag til tekniske bestemmelser om køretøjer* 95

Bilag.

1. Den internationale færdselskonvention af $^{19}/_{9}$ 1949 107
2. Indstilling angående fællesnordisk færdselslovgivning 131
3. Udtalelse om ændring af hovedvejsreglerne 185
4. Udtalelse om hastighedsreglerne 198
5. Oversigt over arbejdstidsbestemmelser 210

Ved skrivelse af 1. december 1949 nedsatte justitsministeriet et udvalg med den opgave at gennemgå den betænkning angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, der blev afgivet i november 1937 af det ved justitsministeriets skrivelse af 19. september 1935 nedsatte udvalg, og tage stilling til, om det heri indeholdte lovudkast efter de siden da indvundne erfaringer og efter den den 19. september 1949 i Genéve vedtagne færdselskonvention stadig måtte være egnet til at tjene som grundlag for ny lovgivning på dette område, således at man herved tillige havde spørgsmålet om størst mulig overensstemmelse med de i Norge, Sverige og Finland gældende færdselsregler for øje.

Til medlemmer af udvalget beskikkedes:

Kontorchef i justitsministeriet, nu landsdommer *A. Blom-Andersen,* formand,
vej direktør *Kaj Bang,*
politiinspektør *Povl Brondt,*
vicepolitiinspektør *Erik Groes-Petersen,*
overvej ingeniør *K. O. Larsen,*
formanden for Chaufførernes Fagforening *Eiler Pedersen,*
direktør i Forenede Danske Motorejere, civilingeniør *Fr. Wittig,*
politimester *H. H. Volquartz* og
lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, civilingeniør *J. Voltelen.*

Som sekretær for udvalget beskikkedes sekretær i justitsministeriet *K. Juul-Olsen.*

Ved skrivelse af 24. februar 1950 blev overingeniør i Københavns kommune *Kai Koefoed* udpeget som medlem. Direktør, civilingeniør Fr. Wittig afgik ved døden den 2. august 1951; ved skrivelse af 12. marts 1952 blev derefter direktør, cand. jur. *Viggo Lærkes* beskikket som medlem.

I udvalgets møder har direktør *Ulrik Duurloo* og fra juni 1951 kontorchef i justitsministeriet *H. Schaumburg-Christensen* deltaget.

På foranledning af den danske regering har der efter udvalgets nedsættelse været ført forhandlinger med Finland, Norge og Sverige om *ensartet nordisk lovgivning* for centrale dele af færdsels- og motorlovgivningen. Fra dansk side har landsdommer A. Blom-Andersen, vej direktør Bang og civilingeniør Voltelen været udpeget som delegerede. De nordiske forhandlinger resulterede i juni 1951 i en indstilling om fælles nordisk færdselslovgivning (bilag 2).

Det samlede udvalg har, forinden de nordiske forhandlinger påbegyndtes, drøftet de afsnit af udkast til færdselslov, som de nordiske forhandlinger især kunne ventes at omfatte, og udvalget har til stadighed været orienteret om og tiltrådt forhandlingernes resultat.

På justitsministeriets begæring har udvalget i den forløbne tid afgivet følgende særudtalelser om lovrevisionsspørgsmål:

i september 1951 om ændring af hovedvejsordningen (bilag 3),
i februar 1952 om hastighedsreglerne (bilag 4).

Disse udtalelser har givet grundlag for den ændring af færdsels- og motorlovene, der skete ved lov nr. 111 af 31. marts 1953.

Endvidere har udvalget afgivet særindstillinger vedrørende forskellige forhold, der har været reguleret ved administrative forskrifter, herunder:

i september 1950 om kørsel med flere påhængsvogne,
i maj 1952 om kontrol med motorføreres ædruelighed,
i maj 1952 om ændring i bestemmelserne om politiets tegngivning under færdselsregulering,
i maj 1952 om udvidelse af landevejseftersyn m. v.,
i juni 1952 om kontrol med overvægt,

i oktober 1953 om justitsministerens udkast til bekendtgørelse om cykler med hjælpemotor,

i april 1954 om justitsministerens udkast til bekendtgørelse om motorkøretøjers forsyning med baglygter, nummerpladebelysning og refleksanordninger.

Endelig har udvalget afgivet udtalelser i en række enkeltsager, der har været forelagt udvalget af justitsministeriet.

Som resultat af udvalgets arbejde foreligger nu denne betænkning med *udkast til færdselslov* og udkast til de bestemmelser *om køretøjers indretning og udstyr*, som i medfør af lovudkastets § 10 må udfærdiges ved *bekendtgørelse*.

I udkastet til færdselslov er afsnit IV, Færdselsregler, med visse ændringer, der overvejende er af redaktionel karakter, identisk med den danske paralleltekst i den fællesnordiske indstilling.

Vedrørende de øvrige nordiske landes stilling til det fællesnordiske forslag bemærkes, at dettes bestemmelser, i det væsentlige uændret, er gennemført i *Sverige* som afsnit IV, Trafikregler, i den den 28. september 1951 udfærdigede Vägtrafikförordning. I *Finland* foreligger udkast til de tilsvarende bestemmelser færdig udarbejdet, men er endnu ikke sat i kraft, og i *Norge* er et udvalg beskæftiget med at udarbejde udkast til nye trafikregler på grundlag af det fællesnordiske forslag.

Ved gennemførelsen af lovudkastet og udkastet til bekendtgørelse vil Danmark være i stand til at ratificere den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, jfr. betænkningens afsnit A, V.

Samtidig med den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 blev oprettet en international protokol vedrørende færdselstavler, som dog ikke blev underskrevet af alle ved konferencen repræsenterede lande, heriblandt De forenede Stater. Protokollen er derfor hidtil ikke blevet ratificeret i større omfang, blandt andet i afventning af resultaterne af et forsøg på at nå frem til en modificeret aftale, der også kunne tiltrædes af De forenede Stater. Færdselsudvalget har holdt sig orienteret om forløbet af disse forsøg og har et forslag til ny bekendtgørelse om færdselstavler under forberedelse. Forslag hertil kan ventes afgivet i nær fremtid.

København, i juni 1954.

Kaj Bang. **A. Blom**-Andersen. Formand. **Povl Brondt.** **Erik Groes-Petersen.**

Kai Koefoed. **K. O. Larsen.** **Viggo Lærkes.** **Eiler Pedersen.**

H. H. Volquartz. **J. Voltelen.**

K. Juul-Olsen.
Sekretær.

A. Almindelige bemærkninger.

I.

De gældende lovbestemmelser på motor- og færdselslovgivningens område findes i hovedsagen i *lov om motorkøretøjer* af 1. juli 1927 (jfr. lovbekendtgørelse nr. 131 af 14. april 1932) med de senere ændringslove: nr. 270 af 9. juni 1948, nr. 255 af 27. maj 1950, nr. 286 af 18. juni 1951, nr. 55 af 29. februar 1952 (forlænget ved lov nr. 76 af 31. marts 1954), nr. 111 af 31. marts 1953 og nr. 122 af 13. april 1954 og *færdselslov* nr. 129 af 14. april 1932 med ændringslove: nr. 36 af 4. februar 1933, nr. 111 af 7. april 1936 og nr. 111 af 31. marts 1953.

Det blev imidlertid allerede i 1935 besluttet at underkaste de to hovedlove en almindelig revision ved et da nedsat udvalg. Nærværende udvalg har derfor i overensstemmelse med den stillede arbejdsopgave taget sit udgangspunkt i det *udkast til en samlet færdselslov*, som indeholdes i den af det tidligere færdselsudvalg i november 1937 afgivne betænkning angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, således at dette udkast har været sammenholdt med de ovennævnte senere gennemførte ændringer i de to gældende love. Blandt det øvrige materiale fra ind- og udland, som har dannet arbejdsgrundlag for udvalget, skal særlig nævnes en redegørelse af september 1950 fra et under Dansk Ingeniørforenings sektion for automobilteknik og -trafik nedsat udvalg, indeholdende en kritisk gennemgang af lovudkastet fra 1937.

Da det er indgået i udvalgets opgave at udarbejde regler, der for det første muliggør ratifikation af den nye internationale konvention af 19. september 1949, og som endvidere og navnlig tilvejebringer størst mulig overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Norge, Sverige og Finland, har det imidlertid vist sig umuligt at indskrænke sig til en blot bearbejdelse af 1937-udkastet. Ved samarbejdet med de delegerede fra de øvrige nordiske lande tilvejebragtes et nyt arbejdsgrundlag, der har ført til udarbejdelse fra grunden dels af et nyt udkast til lov, dels af visse bekendtgørelsesbestemmelser.

Det nye lovudkast *sammenfatter* ligesom 1937-udkastet *færdselsloven og motorloven i een lov* og har også — i hovedtræk — systematikken fælles med det tidligere lovudkast.

Udvalget må ligesom færdselsudvalget af 1935 være af den opfattelse, at en sammenarbejdelse af de to love til een frembyder væsentlige fordele. Reglerne bliver indbyrdes mere rationelt tilpassede og bedre overskuelige, og gentagelser undgås. Fordelene herved såvel for befolkningen som for domstole og administrative myndigheder er formentlig uomtvistelige. Den hidtidige deling i to sæt regler — der også har været kendt i andre lande — har historisk været betinget af, at motorkøretøjernes fremkomst fandtes at nødvendiggøre særlige forskrifter om kontrol med disse køretøjer og indskrænkninger i deres benyttelse. Disse særlige forskrifter havde på daværende tidspunkt ingen organisk forbindelse med de almindelige bestemmelser for færdselen, som da kun forefandtes i de lokale politivedtægter, hvorfra de væsentligste regler senere samledes i lov om færdsel nr. 164 af 1. maj 1923. Forlængst har motorkøretøjerne imidlertid indtaget en så dominerende plads i det almindelige færdselsbillede, at ikke blot vejenes udbygning, men også færdselsreglernes udformning i overvejende grad må bestemmes heraf. En naturlig konsekvens bliver det da, at både de almindelige færdselsregler og spørgsmålene om kontrol med motorkøretøjer og andre køretøjer og med deres førere behandles og løses under eet. Denne tendens til at opgive sondringen

mellem færdselsregler og motorkøretøjsforskrifter gør sig da også gældende i udlandet. Såvel det nye hollandske „Wegenverkeers-Reglement" af 1951 som den svenske Vägtrafikförordning af samme år indeholder således samlet bestemmelserne om motorkøretøjer og de almindelige færdselsregler. Noget lignende gælder de to nye tyske forordninger af 24. august 1953, Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung og Strassenverkehrs-Ordnung, idet opdelingen i to sæt regler er foretaget således, at den første indeholder betingelserne for at måtte færdes på vej uanset trafikantens art, den anden reglerne for selve færdselen på vej.

II.

Da et særligt fællesnordisk udvalg i 1952 har påbegyndt udarbejdelsen af ensartede lovregler om *erstatningsansvar for uheld forvoldt af motorkøretøjer*, har færdselsudvalget ikke i det her forelagte lovudkast optaget bestemmelser herom svarende til den gældende motorlovs §§ 38—40, der foruden de særlige erstatningsregler indeholder bestemmelserne om lovpligtig ansvarsforsikring og forskellige bestemmelser af retsplejemæssig karakter om afgørelsen af erstatningsspørgsmål. Afgørelsen af, om de fremtidige bestemmelser om disse forhold skal indføjes i færdselsloven eller — ligesom tilfældet for eksempel er i Sverige — skal udfærdiges som særlig lov, kan formentlig ikke træffes, førend erstatningsudvalgets arbejde er tilendebragt.

III.

Selvom lovudkastet som anført i sin ydre form fremtræder som en fuldstændig ny lov, betegner den *intet afgørende brud på den hidtidige retsudvikling* på færdselens område. Udkastets *hovedformål* er *at* give de hidtil gældende regler en under hensyn til den stærke tekniske og færdselsmæssige udvikling tidssvarende udformning med de heraf nødvendiggjorte ændringer og nydannelser, — i forbindelse hermed *at* tilvejebringe orden og overskuelighed i gældende lovregler, — hvor tiden er løbet fra de to over 20 år gamle love, som kun utilstrækkeligt er søgt holdt tidssvarende ved de efterhånden uoverskuelige og uhomogene ændringslove — og *at* gennemføre dette således, at der derved opnås størst mulig overensstemmelse med fremherskende træk i øvrige landes lovgivning, videst muligt i form af fællesnordiske bestemmelser.

Det siger formentlig sig selv, at netop på et område som færdselens, hvor nye regler får betydning for så at sige hele befolkningen, er det af betydning at undgå bratte ændringer i de grundlæggende forskrifter, men så vidt muligt at føre udviklingen frem ved en hensigtsmæssig udbygning af hidtil gældende regler. En væsentlig del af den forbedring af hidtil gældende bestemmelser, der tilstræbes ved det nye udkast, vil derfor være at søge mindre i iøjnefaldende nye forskrifter end i *den mod den nuværende og forventede fremtidige udvikling rettede udformning af også hidtil kendte principper*. Værdien heraf vil efter udvalgets opfattelse vise sig umiskendelig både for borgerne og for de myndigheder, der skal administrere loven, når denne kommer i daglig anvendelse.

I denne gennemgribende modernisering af lovreglerne indeholdes naturligvis *også adskillige væsentlig nye bestemmelser*, både blandt færdselsreglerne og blandt lovens administrative forskrifter. Ikke mindst på det sidstnævnte område har de senere års udvikling gjort en lovrevision stærkt påkrævet, hvilket vel har været mindre iøjnefaldende udadtil, men været så meget mere mærkbart for de myndigheder, til hvilke færdsels- og motorlovgivningens daglige administration har været henlagt.

På to væsentlige områder, hvor udvalget havde udarbejdet udkast til principielle ændringer i hidtil gældende regler, nemlig for så vidt angår hastighedsbestemmelserne og *hovedvej*sreglerne, har justitsministeriet — som i de indledende bemærkninger nævnt — ønsket disse ændringsforslag forelagt rigsdagen i rigsdagssamlingen 1952—53, førend lovene i deres helhed kom til revision. Lovudkastet har på disse punkter naturligvis opretholdt de således foreslåede og gennemførte nye regler med mindre, hovedsagelig redaktionelle ændringer (§§ 34 og 43 og § 36, stk. 1—2).

Endvidere har udvalget i konsekvens af den retstilstand, der ved justitsministeriets bekendtgørelse af 27. november 1953 er tilvejebragt med hensyn til *cykler med hjælpemotor*, i udkastet i det væsentlige ligestillet disse med almindelige cykler (§ 2, stk. 3, m. fl.).

Blandt andre nye bestemmelser i lovudkastet og udkastet til bekendtgørelse skal nævnes følgende:

Det nye begreb *motordrevne køretøjer* og dets inddeling i: motorkøretøjer, traktorer og motorredskaber (§ 2, stk. 2), hvorved tilstræbes en mere hensigtsmæssig behandling af de talrige, stærkt varierede, motordrevne transport- og arbejdsmaskiner, som nu forekommer.

Adskillige nye bestemmelser om *motordrevne køretøjers tekniske indretning,* hvoriblandt nævnes nye bestemmelser for drifts- og parkeringsbremser, for fjernlys, nærlys og positionslys (parkeringslys), om røde reflektorer bag på køretøjer (§§ 4—6 og udkastet til bekendtgørelse).

Ændrede regler om *bagudvendende refleks på cykler* (§ 8, jfr. udkastet til bekendtgørelse § 37, stk. 3).

Mulighed for fremstilling af alle motorkøretøjer til *syn senest hvert femte år,* og mulighed for periodisk syn med kortere mellemrum ikke blot som hidtil for vogne til erhvervsmæssig personbefordring, men også for vare- og lastmotorvogne (§ 11, stk. 3).

Skærpede bestemmelser mod *trætte og overanstrengte chaufførers,* herunder regler om ansvar for køretøjets ejer (§ 15).

Ændrede regler om *spirituspåvirkede motorførere,* blandt andet med anvendelse af visse bestemmelser om blodalkoholpromillegrænser (§§ 16, stk. 1 og 2, og 63—64).

Bestemmelser om *førerbeviser* med kortere frister end 5 år *for personer over 70 år.* (§ 18, stk. 5).

Rationalisering og præcisering af andre vej farendes *forpligtelser overfor sporvogne m. v.* (§ 26) og *ved jernbaneoverskæringer* (§27).

Bestemmelser om *legegader* (§ 29, stk. 3).

Forbud mod benyttelse af *cyklesti i venstre side,* medmindre særlig påbudt ved afmærkning (§ 31, stk. 2).

Nye regler om *indbyrdes afstand mellem motorkøretøjer* (§32, stk. 5).

Gennemgribende ændring af *reglerne for svingning* (§ 33, stk. 1—3) og *vending* (§ 33, stk. 4).

Ny-udformede bestemmelser om *forbikørsel (møde) og overhaling* (§ 35), herunder visse bestemmelser om *kørsel i flere vognbaner* i samme retning (§ 35, stk. 4, og § 33, stk. 1).

Principiel ændring af *vigepligtsreglernes opbygning,* hvorved bestemmelsen om den ubetingede vigepligt for hovedvej gøres til den principale vigepligtsregel. —• Ubetinget vigepligt for færdsel fra begge sider ved *udkørsler fra markveje, over overkørsler og fra cyklestier.* — Ændring af bestemmelsen om særlig forsigtighed ved kørsel fra mindre til *mere betydende færdselsårer.* — Hjemmel til at opstille *stop-tavler i særlige kryds, også udenfor hovedvejene* (§ 36).

Forbud mod at køre over i venstre side. — Nyudformede regler om *standsning og parkering* (§ 37).

Mere fyldestgørende regler om *tegngivning* (§ 38).

Regler for *afblænding og brug af positionslys* (§ 39).

Forskellige bestemmelser rettet mod dårlig *læsning* af køretøjer (§ 40).

Forhøjelse af køretøjers tilladte *bredde* fra 230 til 250 cm. — Nye bestemmelser om køretøjers *længde* og *højde* (§ 41).

Enkelte lempelser i det hidtidige totale forbud mod *motorløb* (§ 42).

Ophævelse af bestemmelsen om maksimal egenvægt for motorkøretøjer. Ændrede bestemmelser om *akseltryk og totalvægt,* der tillader anvendelse af tungere køretøjer end hidtil. — Ansvar ikke blot for fører, men efter omstændighederne også for ejer ved overlæs (§ 44).

Forbud mod, at flere *motorcykler* kører ved siden af hinanden (§ 49).

Nye og mere præcist udformede bestemmelser for *cyklister* (§ 51) og for *gående* (§52).

Visse bestemmelser for *sporvejenes vognstyrere* og andre førere af skinnekøretøjer (§§ 53-55).

Regulering af *kompetenceforholdene med hensyn til* iværksættelse af *færdselsregulering og -afmærkning m. v.* (§§ 56—62).

Udvidelse af hjemmelen til *frakendelse af førerbevis* i tilfælde af uforsvarlig kørsel, også udenfor tilfælde af spirituspåvirkning. — Henlæggelse af afgørelsen om eventuel gengivelse af førerretten før frakendelsestidens udløb til domstolene (§ 64).

Fremhævelse af *skolernes forpligtelser* til beskyttelse af børnene mod færdselen ved skolen (§ 65).

Forslag om hjemmel for kommunalbestyrelserne til at regulere også *lillebilkørslen* (§ 68).

Om *mindretals forslag* henvises til bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, idet man dog særlig fremhæver de til bestemmelserne om kørsel i spirituspåvirket tilstand stillede mindretalsforslag (se bemærkningerne til § 16, side 52).

IV.

Med hensyn til *færdselsregler* opstilles i almindelighed som et uomgængeligt krav, at reglernes affattelse skal være så *enkel og klar, at enhver let kan forstå og huske dem.* Kravet synes selvfølgeligt, men krydses imidlertid i praksis af et andet krav: at de enkelte reglers indhold og rækkevidde er så *udtømmende angivet og således indbyrdes afstemt, at de er egnede til at lægge til grund for domstolenes og andre myndigheders afgørelser.* Dette hensyn hindrer en altfor populær affattelse af lovreglerne, idet en lovtekst, der alene har en tilstræbt forenklet gengivelse af de ledende principper for øje, vil give for stort spillerum i retsanvendelsen for den indbyrdes tillempning af disse regler.

Disse modstridende hensyn, som også er erkendt i andre lande*), har i almindelighed ført — og har måttet føre — til en løsning til fordel for det sidste. Dette er en naturlig følge af, at retsanvendelsen ikke har andet grundlag for sin virksomhed end loven, medens menigmands kendskab til færdselsreglerne utvivlsomt kun i ringe omfang hviler på direkte læsning af lovteksten, men i hovedsagen skabes ad anden vej: gennem undervisning i skolen, oplysning gennem dagspressen og fagblade, radio og propaganda iøvrigt, ved køreskoleundervisning o. s. v. Ved den formidling, der på denne måde sker af lovens regler, kan der både ske en forenklet fremhævelse af de ledende principper og en illustrerende beskrivelse af detailforskrifter gennem eksempelangivelser på en måde, som ingen lovtekst fuldt ud formår.

Selvom man således ved lovens affattelse i første række har måttet have hensynet til retsanvendelsen for øje, har dette naturligvis ikke hindret, at man har tilstræbt affattelsen af reglerne i et så enkelt og ukunstlet sprog, at der ikke skulle kunne frembyde sig vanskeligheder ved forståelsen for nogen, der ønsker at sætte sig ind i lovens bestemmelser. Lovens tilgængelighed er iøvrigt søgt lettet ved dens systematik og den gennemførte anvendelse af paragrafoverskrifter. Derimod har hensynet til retsanvendelsen ført til en noget udførligere lovtekst, end det ville have været påkrævet, hvis man alene skulle have haft affattelsen af en for almenheden let tilgængelig tekst for øje. Man har dog også herved bestræbt sig på at udelade alle sådanne detailbestemmelser, som skønnes at kunne gives ved administrativt udfærdigede forskrifter. Dette er baggrunden for de gentagne beføjelser i så henseende for justitsministeren, som lovudkastet indeholder — iøvrigt i vidt omfang overensstemmende med den nugældende motorlov.

V.

Som i de indledende bemærkninger anført vil gennemførelsen af udkastene til lov og bekendtgørelse muliggøre Danmarks *ratifikation af den internationale færdselskonvention af 19. september 1949.*

Om nogle i forbindelse hermed opstående spørgsmål bemærkes følgende:

1. Ved underskriften af konventionen tog de danske delegerede i medfør af artikel 2, stk. 1, forbehold med hensyn til bestemmelsen i anneks 1, jfr. artikel 4, 10. stykke, om, at *cykler med hjælpemotor få under 50 kubikcentimeter* ikke skal betragtes som motorkøretøjer. Dette forbehold tilråder udvalget gentaget ved ratifikationen. Ganske vist medfører lovudkastets bestemmelser, der ligestiller cykler med hjælpemotor med almindelige cykler, at det formelt vil være muligt for Danmark nu at tiltræde dette anneks, men de hidtil indvundne erfaringer viser, at det antagelig efter danske forhold vil være ønskeligt at have mulighed for at kunne fastsætte grænsen for disse cyklemotorer noget lavere end 50 cm^3.

Det bemærkes, at man ikke ved at undlade at tiltræde dette anneks vil være af-

*) Se for eksempel udviklingen i den svenske Betänkande med forslag till vägtrafikförordning m. m. (Statens offentliga utredningar 1948: 34) side 80—85.

skåret fra nationalt at fritage cykler med mindre hjælpemotorer fra motorkøretøjsreglerne, og at det også vil være uden betydning for danskes kørsel med sådanne cykler i udlandet, idet deres stilling dér vil være bestemt af, om vedkommende land har tiltrådt dette anneks eller ej.

2. Det bemærkes, at det hidtidige internationale kørecertifikat for motorkøretøjer fremtidig bortfalder, og at *den nationale indregistreringsattest*, der fremtidig udgør beviset for, at motorkøretøjet er behørigt registreret og opfylder konventionens krav, ifølge artikel 18 skal indeholde oplysning om ejerens (brugerens) faste bopæl. Selvom dette kun udkræves, såfremt attesten skal benyttes i udlandet, vil det formentlig være hensigtsmæssigt fremtidig at anføre bopælen på anmeldelsestidspunktet i alle indregistreringsattester.

3. Ved ratifikationen skal ifølge artikel 23 angives *de veje, på hvilke det er tilladt at gennemkøre landet med køretøjer af de i anneks 7 angivne vægte og dimensioner*. Selvom lovudkastets bestemmelser herom i det væsentlige er i overensstemmelse med anneks 7, gælder dette dog navnlig ikke for køretøjers tilladte højde, der ifølge anneks 7 er 380 cm, men ifølge lovudkastets § 41, stk. 5, kun 360 cm. Det vil derfor være nødvendigt, at ministeriet for offentlige arbejder udpeger de veje, som kan opregnes i henhold til artikel 23, hvortil hjemmel findes i lovudkastets § 41, stk. 7, sidste pkt.

4. Ifølge artikel 24 skal *det nationale førerbevis* principielt være tilstrækkeligt ved kørsel i udlandet, dog at de kontraherende stater, som ønsker det, har ret til at kræve, at fremmede førere er i besiddelse af internationalt førerbevis, eller dog, at deres nationale førerbevis er udfærdiget i overensstemmelse med den i anneks 9 anførte formular.

Udvalget foreslår, at man for Danmarks vedkommende ikke stiller krav om internationalt førerbevis for fremmede motorførere undtagen i tilfælde af, at de kommer fra lande, hvor førerbevis ikke er påbudt, ligesom man mener, at det nationale førerbevis kan godtages, uanset om det er udfærdiget i overensstemmelse med anneks 9. De tilfælde, hvor politiet ikke vil være i stand til med rimelig sikkerhed at afgøre, om et forevist dokument er et gyldigt nationalt førerbevis, vil antagelig være så få, at der ikke af hensyn hertil er tilstrækkelig grund til at stille krav for alle fremmede førere om anvendelse af særlige førerbeviser under kørsel her i landet.

Af hensyn til de tilfælde, hvor andre lande måtte opretholde krav om internationalt førerbevis, må her i landet boende personer stadig have adgang til at få udstedt internationalt førerbevis her. Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at formularen til internationale førerbeviser er noget ændret ved anneks 10.

For så vidt angår danske nationale førerbeviser skal udvalget anbefale, at man går over til at udfærdige dem i overensstemmelse med formularen i anneks 9. Bopælsangivelsen kan formentlig her i landet, hvor førerbeviser er undergivet periodisk fornyelse, indskrænkes til at gælde bopælen ved udstedelsen eller fornyelsen.

5. Opmærksomheden henledes på, at det ved ratifikationen i henhold til artikel 28 vil være nødvendigt at tilkendegive, hvorvidt konventionens bestemmelser skal finde anvendelse på *Færøerne* og *Grønland*.

VI.

Forudsætningerne for, at en ny færdselslov kan yde noget bidrag til en forbedring af færdselsforholdene, er selvsagt, at der i tiden fremover ikke blot vedligeholdes en effektiv *oplysnings- og propagandavirksomhed* om lovens regler, men også, at der i rimeligt omfang udøves en *tidssvarende kontrol* med dens overholdelse. Udvalget finder anledning til at pege på, at denne kontrol — der under nutidens forhold overhovedet kun vil kunne udføres effektivt *af motoriseret politi* — her i landet kun udøves i meget begrænset omfang og langt fra kan anses at have holdt takt med udviklingen på de andre områder, der har betydning for en øget færdselssikkerhed.

Da spørgsmålet ikke falder indenfor udvalgets direkte arbejdsområde, har man ikke indhentet oplysninger andetsteds om omfanget og organisationen af den motorkørende færdselskontrol, men de erfaringer herom, som udvalget under sit arbejde lejlighedsvis har gjort, synes at vise, at udviklingen på dette område er væsentlig længere fremskredet adskillige steder i udlandet. Udvalget må da anse en væsentlig udvidelse af politiets kørende færdselskon-

trol for et meget betydningsfuldt led i arbejdet for en øget færdselssikkerhed på vore gader og veje.

VII.

Udvalget henleder opmærksomheden på den kritik, der jævnlig har været fremsat mod *administrationen af indregistreringen af motorkøretøjer*. Kritikken beror for en del på reglerne om motorbeskatningen (omsætnings- og vægtafgift), og udvalget er bekendt med, at disse spørgsmål behandles af Motorkommissionen af 1947. Men derudover er der af publikum fremsat ønske om en bedre koordinering af de forskellige handlinger, som er sammenhørende med registreringen: skatteindbetaling, eftersyn og godkendelse hos de motorsagkyndige, vejning, dokumentation for ansvarsforsikring, udlevering af nummerplader og attest om registreringen.

Udvalget finder ikke kritikken ubeføjet og henstiller, at en rationalisering snarest muligt søges gennemført på dette område. For Københavns vedkommende henvises herved til bemærkningerne p. 9 til 19 i Betænkning angående justitsministeriets motorsagkyndige i Storkøbenhavn, afgivet i juni 1942.

B. Udkast til færdselslov.

I. Indledende bestemmelser.

§ 1 *

Lovens område.

Bestemmelserne i denne lov gælder, hvor intet andet er bestemt, for færdsel på vej.

Definitioner.

Stk. 1. I denne lov forstås ved

vej: vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende — offentlig eller privat — som faktisk benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

hørebane: den for kørende bestemte del af vejen. 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.

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

Hvad der i loven bestemmes om *vejkryds,* finder tilsvarende anvendelse ved vejforgrening og vejudmunding.

Stk. 2. I denne lov forstås ved

køretøj: enhver indretning, som er bestemt til at færdes på jorden 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.

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.

Stk. 3. 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* gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Justitsministeren fastsætter, hvilke køretøjer der skal anses som cykler med hjælpemotor.

Stk. 4. I denne lov forstås ved

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 godsbefordring.

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

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

påhængsredskab: andet køretøj, der kobles til motordrevet køretøj.

Stk. 5. I denne lov forstås ved

udrykningskøretøj: køretøj, tilhørende politi eller brandvæsen, og som benyttes til kørsel ved påtrængende politimæssige opgaver, ildebrand eller andre katastrofesituationer; endvidere køretøj tilhørende anden offentlig myndighed samt privat ambulance- eller redningskøretøj, forså vidt justitsministeriets tilladelse til at anvende det i § 26, stk. 2, omhandlede signal er meddelt.

blokvogn: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til at transportere gods af en sådan beskaffenhed, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde.

Stk. 6. I denne lov forstås ved et køretøjs

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

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

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

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

Stk. 7. I denne lov forstås ved

standsning: enhver afbrydelse af kørslen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel eller efter anvisning fra politiet.

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.

parkeringsplads: område, som er særlig anvist til parkering af køretøjer.

Stk. 8. I denne lov forstås ved

lygtetændingstiden: tiden fra ½ time efter solens nedgang til ½ time før dens opgang. Hvor der i loven gives bestemmelser for lygtetændingstiden, gælder de tillige under tæt tåge og lignende dårlige lysforhold.

Stk. 9. I tvivlstilfælde afgør justitsministeren, eventuelt efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, til hvilken af de i stk. 2—4 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 stk. 2—5 nævnte definitioner ville medføre, ligesom der kan fastsættes særlige forskrifter for beregningen af de i stk. 6 omhandlede vægte.

II. Bestemmelser om køretøjer.

A. Køretøjers indretning og udstyr.

§ 10.

Almindelige bestemmelser.

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

Stk. 2. Ejeren (brugeren) er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Motorkøretøjer.

Ethvert motorkøretøj skal være forsynet med

a) styre- og bremseapparater,
b) lygter til belysning fremad og bagud samt til belysning af bagudvendende nummerplade; endvidere med bagudvendende refleksanordninger;

c) 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.

§ 5.

Traktorer.

Stic. 1. Enhver traktor, der anvendes til anden kørsel end den i § 13, stk. 1 og 2, omhandlede, skal være forsynet med tilsvarende indretninger og udstyr som i § 4 foreskrevet samt med forsvarlig koblingsanordning.

Stk. 2. For traktorer, der alene benytter vejene til den i § 13, stk. 1 og 2, omhandlede kørsel kan lempede regler for indretning og udstyr fastsættes i de i medfør af § 10 udfærdigede forskrifter.

§ 6.

Motorredskaber.

Ethvert motorredskab skal være forsynet med

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

i

***i* Påhængsvogne m. v.**

For indretning og udstyr af påhængsvogne, sættevogne, sidevogne og påhængsredskaber fastsættes nærmere forskrifter ved de i medfør af § 10 udfærdigede bestemmelser.

§ 8.

Cykler.

Stk. 1. Enhver cykel skal være forsynet med

a) bremseapparat,
b) lygte til belysning fremad og til siderne, når køretøjet anvendes i lygtetændingstiden,
c) bagudvendende refleksanordning,
d) klokke til signalgivning,
e) forsvarlig lås.

***Stk.** 2.* Disse 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 entonigt horn.

§ 9.

Hestekøretøjer m. v.

Stk. 1. Ethvert hestekøretøj skal være forsynet med

a) forsvarligt seletøj og tilspændingsanordninger,
b) lygter til belysning fremad, til siderne og bagud, når køretøjet anvendes i lygtetændingstiden,
c) hjulbånd til beskyttelse af vejbanen, forsåvidt køretøjet har hjulringe af metal, hvis overflade ikke er jævn.

Stk. 2. Trækvogne skal i lygtetændingstiden på venstre side føre lygte, der også lyser fremad og bagud.

§ 10.

Detailforskrifter for køretøjer.

Stk. 1. Nærmere bestemmelser om køretøjers foran foreskrevne indretning og udstyr m. v. fastsættes af justitsministeren, der tillige kan fastsætte fornødne yderligere bestemmelser om, hvorledes køretøjer af hensyn til færdselssikkerheden og færdselsforholdene iøvrigt skal være indrettet og udstyret, og om fornødne lempelser for køretøjer af særlig art, samt om, hvilke påskrifter køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

Stk. 2. Hvor særlige forhold foreligger, navnlig med hensyn til køretøjer, der benyttes i offentlige eller almennyttige øjemed, kan justitsministeren tillade anvendelse af køretøjer, der ikke opfylder de i dette afsnit fastsatte bestemmelser. For hærens, søværnets og luftværnets køretøjer meddeles sådan tilladelse efter forhandling med forsvarsministeren, for civilforsvarets køretøjer efter forhandling med indenrigsministeren.

B. Kontrol med køretøjer.

§ 11.

Kontroleftersyn.

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.

Stic. 2. Ministeren for offentlige arbejder eller vejbestyrelsen med ministerens samtykke kan ved broer og ved særlige vejstrækninger, for eksempel ved dæmninger, lade iværksætte kontrol med køretøjers vægt og størrelse.

Stk. 3. Har et indregistreret eller godkendt køretøj ikke i de sidste 5 år været fremstillet til eftersyn, kan det af politiet på ejerens (brugerens) hjemsted forlanges fremstillet til eftersyn af, om det vedblivende fyldestgør de i denne lov eller i medfør af denne stillede fordringer. For vare- og lastmotorkøretøjer og for motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, herunder udlejning uden fører, eller til oplæringskørsel, samt for udrykningskøretøjer, kan der træffes bestemmelse om hyppigere eftersyn. løvrigt kan et køretøj til enhver tid af politiet forlanges fremstillet til eftersyn, såfremt det skønnes påkrævet.

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

§ 12.

Registrering af motorkøretøjer m. v.

Stk. 1. Ethvert motorkøretøj og enhver traktor, bortset fra de i § 13 omhandlede, skal, forinden køretøjet tages i brug, registreres af politiet og forsynes med nummerplader, jfr. dog § 14.

Stk. 2. Enhver påhængs-, sætte- eller sidevogn til et registreringspligtigt køretøj skal ligeledes registreres og forsynes med nummerplade. Det samme gælder i det omfang, det fastsættes i medfør af stk. 4, for påhængsredskab, der regelmæssigt benyttes efter motorkøretøj og efter sin konstruktion kan fremføres med større hastighed end 30 km i timen.

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

Stk. 4. De nærmere regler om registreringen 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.

Stk. 5. Hærens, søværnets og luftværnets køretøj er registreres af den af forsvarsministeren bestemte myndighed efter tilsvarende regler som for andre køretøjer gældende. Reglerne for køretøjernes forsyning med nummerplader fastsættes af justitsministeren efter forhandling med forsvarsministeren.

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

§ 13.

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, for så vidt de alene benytter vejene:

a) til egentransport til og fra arbejdssted og reparatør,
b) som trækkraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted eller reparatør (med arbejdsredskaber ligestilles påhængsvogne, der alene benyttes til befordring af redskaber),
c) 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 § 12 godkendes hertil, forsåvidt traktoren 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 og om mærkning af således godkendte traktorer fastsætter justitsministeren de nærmere bestemmelser.

Stk. 5. Justitsministeren afgør efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, hvilke traktorer der omfattes af foranstående bestemmelser.

C. *Udenlandske køretøjer.*

§ 14.

Stk. 1. For køretøjer fra udlandet, der henhold til en af Danmark tiltrådt international overenskomst midlertidigt kan benyttes her i landet, gælder bestemmelserne i §§ 4—10 kun i det omfang, de har hjemmel i overenskomsten. Køretøjer, der efter § 12 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 § 12 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.

Sygdom, 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 må antages at være 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 skærpende omstændighed.

Stk. 2. En arbejdsgiver eller anden foresat for en person, som i sin tjeneste overtræder stk. 1, anses for medvirkende hertil, når han har medansvar for, at føreren befinder sig i den omhandlede tilstand.

Stk. 3. Justitsministeren kan, når han anser det fornødent af hensyn til færdsels-

sikkerheden, efter forhandling med arbejds- og 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. Sådanne begrænsninger kan også fastsættes særskilt for enkelte områder eller for enkelte arter af den nævnte kørsel.

§ 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 må antages at være ude af stand til at føre motordrevet køretøj af den pågældende art på betryggende måde. Andrager alkoholkoncentrationen i blodet hos en fører af motordrevet køretøj 1,20 promille eller derover, anses han altid for påvirket som foran nævnt.

Stk. 2. Et motordrevet køretøj må ejheller føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han — uden at være således påvirket som anført i stk. 1 — har en alkoholkoncentration i blodet på 0,60 promille eller derover.

Stk. 3. Cykel eller hestekøretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af spiritusnydelse må antages at være ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

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.

Stk. 5. Vildfarelse med hensyn til alkoholkoncentrationens størrelse fritager ikke for straf.

Stk. 6. Findes en fører efter kørsel at være påvirket som nævnt i stk. 1 eller 2, skal spiritusnydelsen anses at have fundet sted før eller under kørslen, for så vidt føreren ikke godtgør, at spiritusnydelsen er sket efter kørslen. Denne særlige bevisregel gælder dog ikke nydelse af spiritus, som af føreren påstås at have fundet sted efter kørslen, såfremt han på dette tidspunkt hverken indså eller burde indse, at der af politiet kunne blive iværksat undersøgelse i anledning af kørslen.

Stk. 7. Havde føreren en alkoholmængde i legemet, som senere bevirker en forhøjelse af alkoholkoncentrationen i blodet, skal han anses ved kørslen at have haft den forhøjede alkoholkoncentration i blodet.

Stk. 8. Når det må stå klart, at en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, er eller vil blive påvirket som nævnt i stk. 1, skal værten eller hans medhjælper, såfremt de ved eller har føje til at antage, at han er fører af motordrevet køretøj, gøre deres til at hindre, at han fører eller forsøger at føre motordrevet køretøj, eventuelt ved at tilkalde politiet.

§ 17.

Førerens ansvar for køretøjets stand.

Føreren af et køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i forsvarlig stand, og herunder navnlig, at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert.

§ 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 forlangende forevise det for politiet.

Stk. 2. Førerbevis kan kun udstedes til personer, der er fyldt 18 år. Efter justitsministerens nærmere bestemmelse kan førerbevis til små invalidekøretøjer dog udstedes til personer, der er fyldt 16 år. Andrageren skal være ædruelig og i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt iøvrigt af den fornødne åndelige og legemlige førlighed. Han skal ved en prøve godtgøre at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselslovgivningens bestemmelser. Justitsministeren fastsætter de nærmere regler for prøven samt for førerbevisets udseende og indhold.

Stk. 3. Justitsministeren kan tillade, at der meddeles personer, som ikke fyldestgør de almindelige førlighedsbetingelser,

særlige førerbeviser, og træffe bestemmelse om, under hvilke betingelser personer, der har erhvervet ret til at føre motorkøretøj i udlandet, kan få førerbevis udstedt her i landet.

Stk. 4. 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. løvrigt kan justitsministeren fastsætte mere vidtgående betingelser for udstedelse af sådanne førerbeviser. Forsåvidt angår 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.

Stk. 5. 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. 6. 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. 7. For militære personer, der i uniform fører et under de militære værn 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 § 13, 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 den i § 13 omhandlede traktorkørsel 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.

Øvelses **kør** sei **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 § 71 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 § 71 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. For øvelseskørsel med traktor kan justitsministeren give særlige regler.

Stk. 4. 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. 5. Motorkøretøj skal under øvelseskørsel såvel foran som bagpå være forsynet med et skilt, hvis tekst tydeligt tilkende-

giver, 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. 6. 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.

§ 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 motorkøretøj må ikke overlade føringen til en person, der ikke er i besiddelse af et til det pågældende køretøj og den pågældende kørsel gyldigt førerbevis. Det samme gælder for kørsel med traktor, hvortil førerbevis udkræves.

§ 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 eller iøvrigt er tilladt af politiet. 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 eller lignende.

Stk. 3. For militærets og civilforsvarets kolonner gælder færdselsreglerne i den udstrækning, de kan anvendes. Hvor reglerne fraviges, skal træffes foranstaltninger til at undgå fare eller 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, jfr. iøvrigt § 29, stk. 3, 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 i færdselen betydende legemlig mangel.

§ 25.

Anvisninger for færdselen.

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

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, 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 de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andet sluttet optog; dette gælder også fører af sporvogn.

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 udrykningskøretøjet 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 derved hæmmes.

§ 27.

Jernbaneoverskæringer.

***Stk.** 1.* Vejfarende, der skal passere en jernbaneoverskæring, 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 tilkendegives eller på anden måde kan iagttages, at tog nærmer sig, skal vejfarende standse i betryggende afstand fra overskæringen; såfremt lyssignal findes, skal standsningen ske foran dette. Når fremkørsel kan finde sted, skal selve overskæringen passeres hurtigst muligt. I lygtetændingstiden må på motorkøretøj og andet køretøj, der har særligt positionslys (parkeringslys), kun positionslygterne være tændt under standsningen, jfr. § 39, stk. 3.

Stk. 3. løvrigt må standsning eller parkering ikke ske indenfor en afstand af 30 m fra en jernbaneoverskæring.

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

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1—4 finder tilsvarende anvendelse på skæring i samme plan mellem vej og sporvej på særskilt banelegeme.

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

§ 28.

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 deltage i de foranstaltninger, 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 person, husdyr, køretøj eller andre genstande, 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 og om fornødent snarest rette henvendelse til politiet.

§ 29.

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

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

Stk. 2. Udenfor de i stk. 3 nævnte legegader må der ikke drives leg eller spil på kørebaner. På fortov eller gangsti må der ikke laves glide- eller kælkebaner.

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 hensvntagen overfor børn.

§ 30.

Henstillen 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 kørebane ikke er mulig, altid anbringes så yderligt på vejen 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 § 57 udfærdigede bestemmelser.

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

C. *Bestemmelser for kørende.*

§ 31.

Anvendelse af færdsels baner.

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.

Stk. 3. Kørsel med cykel med hjælpemotor skal ske på cyklesti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Hastigheden skal her nedsættes således, at der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på cyklestien.

§ 32.

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 ved bakketop eller ved nedsat sigtbarhed iøvrigt, må kørebanens midtlinie i intet tilfælde overskrides; dette gælder dog ikke på kørebane med ensrettet færdsel.

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

Stk. 4. Ved svingning over i anden vognbane og ved igangsætning fra kantsten må det iagttages, at manøvren kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for bagfra kommende.

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.

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.

§ 33.

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 midterlinie 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.

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 halvdel 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. Cyklister må før venstresving kun køre ind mod midten, når dette er foreneligt med hensynet til den bagfra kommende færdsel.

Stk. 4. Vending og baglænskørsel må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Vendinger skal som almindelig regel ske forlæns til venstre.

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.

§ 34.

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 blænding,
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) hvor sporvogn eller bus holder eller er ved at holde ved et stoppested,
k) hvor småbørn opholder sig ved vejen,
1) hvor der foretages arbejde på vejen.

Stk. 3. Foran fodgængerfelt skal hastigheden nedsættes således, at køretøjet om fornødent kan standses i tide for at lade fodgængere passere.

Stk. 4. I dårligt føre skal hastigheden så vidt muligt afpasses således, at andre ikke udsættes for tiistænkning.

Stk. 5. Vedrørende største tilladte hastighed for visse motordrevne køretøjer gælder bestemmelserne i § 43.

§ 35.

Mode 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 kørebanehalvdel spærringen er, holde tilbage.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling af en kørende eller holdende 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 vej kurve 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 lyssignal 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.

Stk. 4. På steder, hvor tæt og langsomtkørende færdsel fremføres i to eller flere rækker, kan overhaling uanset bestemmelsen i stk. 2 efter omstændighederne ske til højre; dette gælder også ved cyklists overhaling af enkelt langsomt kørende køretøj af anden art. 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.

§ 36.

Vigepligt.

Stk. 1. Ved kørsel ind på eller over en vej, der er udlagt som hovedvej (hovedgade), jfr. § 56, 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 haves ligeledes ved udkørsel fra markvej, fra ejendom eller grundstykke, parkeringsplads eller holdeplads og iøvrigt, hvor udkørsel foregår over fortov eller cyklesti. Fremdeles har 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, vigepligt for færdselen fra begge sider. Det samme gælder 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 færdselsåre skal fremkørsel ske således, at færdselen på den mere betydende færdselsåre under hensyn til færdselsforholdene på denne får rimelig lejlighed til at opfylde sin vigepligt.

Stk. 5. Er sporvogn standset ved et stoppested, hvor der ikke findes helleanlæg for passagerer, skal kørende i sporvognens færdselsretning holde tilbage og om fornødent standse for 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. Forså vidt angår sporvogne henvises til § 54, stk. 5.

§ 37.

Standsning 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. Standsning og parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen bortset fra veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede, smalle veje. Ved standsning skal køretøjet stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne. Havareret køretøj skal snarest muligt fjernes fra kørebanen.

Stk. 3. Standsning må bl. a. ikke ske:

a) i eller ved uoverskueligt eller brat vejsving, på eller ved 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 ni efter stoppesteds-skiltet,

i) på afmærket droskeholdeplads.

Stk. 4. Parkering må bl. a. ikke ske

a) på bro og i vej underføring,

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) indenfor en afstand af 5 m fra 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. 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 aflæsning skal foretages på en sådan måde, at det kan ske uden fare og til mindst mulig ulempe for færdselen.

§ 38.

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. § 35, stk. 3, eller til afværgelse af fare, se dog om udrykningskøretøj § 26, stk. 2.

Stk. 3. Tegn for ændring af færdselsretning skal gives, nårsomhelst 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 iøvrigt 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 iøvrigt ved, at en arm rækkes i vejret, eller på anden tydeligt synlig og utvetydig måde.

***Stk.** 5.* Brug af signal eller tegn fritager ikke nogen kørende for pligten til at forvisse sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller ulempe for andre.

§ 39.

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 skal motorkøretøj fortrinsvis 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 tilstrækkelig oplyst; på motorkøretøj skal positionslys benyttes, 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 motorkøretøjs anvendelse af positionslys finder tilsvarende anvendelse på traktor og andet køretøj, der er udstyret med særligt positionslys.

Stk. 5. Om anvendelse på køretøj af anden belysning og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i nærværende lov eller i medfør af denne gælder følgende:

1) rødt lys eller refleks må ikke anvendes,
2) fremad må kun vises eller reflekteres hvidt eller gulligt lys,
3) bagud må ikke vises eller reflekteres andet lys end foreskrevet eller tilladt, bortset fra køretøjs indvendige belysning,
4) lys må ikke anbringes i reklameøjemed.

§ 40.

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 iøvrigt kan volde fare eller ulempe under kørslen; på motorkøretøj eller dertil koblet køretøj må læs ikke på nogen af siderne rage mere end 20 cm uden for køretøjet. Lasten skal være anbragt således, at den ikke forskyder sig, falder af eller volder unødig støj. Ingen del af lasten må under kørsel komme i berøring med kørebanen.

Stk. 2. Under kørsel med gods, som rager fremfor køretøjet eller mere end 150 cm bagud for dette, skal godsets 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.

§ 41.

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 utærsk et sæd samt med redskab til landbrugs- eller vejarbejde kan bredden dog 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 . . . . . lim.

Et vogntogs 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 forvisse 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 retnings visere. 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 højst op.

Stk. 7. Politiet kan i enkeltstående tilfælde 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. For bestemte vejstrækninger kan ministeren for offentlige arbejder tillade kørsel med større højde end i stk. 5 nævnt.

§ 42.

Kap- og væddekørsel.

Stk. 1. Cykle væddeløb 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.

Stk. 2. Med justitsministerens tilladelse kan

a) internationalt motorvæddeløb passere dansk område,
b) undtagelsesvis afholdes motorvæddeløb på strækninger, der helt kan lukkes for anden færdsel, fortrinsvis uden for byområder,
c) afholdes orienteringsløb med motorkøretøjer, forså 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.***

§ 43.

Hastighed.

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i § 34 må kørehastigheden aldrig overstige for

a) motorvogn, hvis tilladte totalvægt overstiger 3 500 kg, og motorvogn med påhængs- eller sættevogn eller indregistreret påhængsredskab . . . . . 60 km i timen.
b) motor vogn 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. løvrigt 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 bælter, 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.

§ 44.

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 belæsset eller ubelæsset stand køre på vej:

a) såfremt noget akseltryk overstiger 8 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 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 ingen sinde 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, medmindre justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder meddeler samtykke dertil.

Stk. 5. Ved overtrædelse af reglerne i stk. 1—3 anses tillige ejeren (brugeren) af køretøj et for ansvarlig, selvom køretøjet føres af en anden, medmindre han antageliggør, at overtrædelsen er sket uden hans viden og uden økonomisk fordel for ham.

Stk. 6. Politiet kan i enkeltstående tilfælde efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse tillade fravigelse af foranstående bestemmelser, når den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§ 45.

Tilkobling af påhængsvogn og sættevogn.

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

Stk. 2. Indregistreringspligtig påhængsvogn og sættevogn må kun kobles til sådan motorvogn eller sådan type af motorvogn (traktor), hvortil den ved indregistreringen er godkendt. Den skal foruden med sin egen nummerplade bagpå være forsynet med tilsvarende nummerplade som det trækkende køretøj.

§ 46.

Tilkobling af påhængsredskah 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.

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. S. 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 gælder bestemmelserne i § 45.

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.

§47.

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 anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Har blokvognen vægt eller akseltryk, der overstiger de i § 44 fastsatte, meddeles tilladelsen efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

Stk. 2. Blokvognen skal føre de i § 12, stk. 3, omhandlede nummerplader, og politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§48.

Unødig støj m. v.

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

§49.

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

§50.

Særlige bestemmelser.

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

Stk. 2. Hvor særlige forhold foreligger, kan justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder tillade fravigelse af forskrifterne i §§ 41 og 44—46.

E. Særregler for færdsel med cykel.

§51.

Stk. 1. Cyklister må, også på cyklestier, højst følges 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. Angående cyklisters pligt til at benytte cyklesti gælder bestemmelserne i § 31.

***Stk.** 2.* Cyklister er pligtige at beholde mindst een 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 sporvogn, jfr. § 29, 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 udkørsel. 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 aflåset.

Stk. 5. Barn under 7 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 et barn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads til det med anordning, der yder beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er fyldt 15 år; dette gælder dog ikke for cykel med hjælpemotor.

Stk. 7. På en almindelig cykel må ikke medføres genstande, der vejer over 50 kg, er mere end 3 m lange eller fylder mere end 100 cm 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.

§ 52.

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

a) Findes der brugeligt fortov eller gangsti langs en af vejens sider, skal dette benyttes.
b) Findes der cyklesti, men ikke fortov eller gangsti, skal i almindelighed cyklestien anvendes, fortrinsvis således, at fodgængerne har de cyklende imod sig.
c) Iøvrigt skal den yderste del af kørebanen, fortrinsvis den i venstre side, benyttes.
d) På kørebane og cyklesti må gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden; de skal gå så yderligt som muligt og 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 kørebanen, fortrinsvis i tilslutning til vejkryds.
c) I alle tilfælde skal den gående, inden han træder ud på kørebanen eller cyklestien, udvise særlig forsigtighed.
d) Passagen skal iøvrigt ske i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader. Ved passage udenfor fodgængerfelt skal der udvises særlig hensyntagen til den kørende færdsel.

Stk. 3. Fodgængeres ophold på kørebane eller cyklesti må iøvrigt aldrig gøres mere langvarigt end tvingende nødvendigt. Ventende sporvognspassagerer må således ikke træde ud på kørebane eller cyklesti, førend sporvognen er nået frem til stoppestedet, og sporvognspassagerer skal forlade kørebanen så hurtigt, det er gørligt. Ej heller må fodgængere hæmme færdselen ved at tage opstilling på fortov.

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

Stk. 5. Sluttet optog skal færdes på kørebanen og såvidt muligt kun benytte dennes højre side; det skal i lygtetændingstiden være afmærket 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.

Stk. 6. Fodgængere, som mødes, skal så vidt muligt indbyrdes holde til højre.

V. Om sporvogne og andre skinnekøretøjer.

§ 53.

Køretøjer og førere.

Stk. 1. De i § 3 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, 2 og 4—7 om spirituspåvirkning og i § 17 om førerens ansvar for køretøjets stand tilsvarende anvendelse.

§ 54.

Færdselsregler.

Stk. 1. Fører af sporvogn skal uanset andre vej farendes pligt til såvidt muligt at give fri passage optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller unødig 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 de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog.

Stk. 3. Pligten efter § 25 til at efterkomme politiets og vejmyndighedernes anvisninger og de i § 28 omhandlede pligter ved færdselsuheld gælder også for fører af sporvogn.

Stk. 4. Bestemmelserne i § 38 om signalgivning til afværgelse af fare og om benyttelse af tegngivningsapparat ved ændring af færdselsretning finder tilsvarende anvendelse for fører af sporvogn.

Sik. 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.

§ 55.

Andre skinnekøretøjer m. v.

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 53 og 54 finder tilsvarende anvendelse ved kørsel med andet skinnekøretøj på eller over vej, bortset fra togs passage over egentlig jernbaneoverskæring.

Stk. 2. For benyttelse af de heromhandlede skinnekøretøjer på eller over vej tilkommer der ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren tilsvarende beføjelse som i § 54, stk. 6, bestemt.

VI. Færdselsregulering og afmærkning m. v.

§ 56.

Færdselsregulering og færdselsindskrænkninger.

Stk. 1. For at fremme en sikker og hurtig afvikling af færdselen kan politiet regulere denne ved vejkryds og andre farlige eller befærdede steder.

Stk. 2. Bestemmelse om udlægning af vej som hovedvej (hovedgade), jfr. § 36, stk. 1, og om regler for påbud om stop ved enkelte kryds, jfr. § 36, stk. 2, træffes af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Bestemmelser iøvrigt, som varigt kan indvirke på vejes udnyttelse eller indretning, såsom forbud mod parkering eller standsning, anvisning af parkeringsplads, påbud om ensrettet færdsel og forbud mod visse færdselsarter, træffes af politiet med samtykke fra vedkommende kommunale myndighed, for så vidt angår landevej fra amtsrådet. Med hensyn til landevej, som forløber gennem en købstads område, træffer amtsrådet og byrådet aftale om, til hvilken af disse myndigheder politiet skal henvende sig.

Stk. 4. Bestemmelse af varig karakter om særlig begrænsning for kørehastigheden kan kun træffes for strækninger, hvor ganske særlige omstændigheder tilsiger det. For hovedvej, landevej og landevejsgader træffes bestemmelse herom af justitsministeren, for anden vej af politimesteren (politidirektøren i København), der forså vidt angår vej af andet end rent lokal færdselsmæssig betydning, inden afgørelse træffes, skal søge samråd med rigspolitichefen.

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. I tilfælde af uenighed mellem de i stk. 3 og stk. 4 omhandlede myndigheder kan afgørelse træffes af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder. Endvidere kan påbud eller forbud, der er truffet af politimesteren i medfør af foranstående bestemmelser, indbringes for justitsministeren, der efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder kan ændre den trufne bestemmelse.

Stk. 7. Når der er fare for, at en offentlig bro eller under særlige omstændigheder en offentlig vejstrækning kan skades ved kørsel med særlig tunge køretøjer, såvelsom når en vejstrækning i tøbrudsperioder skønnes særlig udsat for beskadigelser, kan vejbestyrelsen — for sognerådenes 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. I særlige tilfælde kan justitsministeren i samråd med ministeren for offentlige arbejder, for så vidt 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 § 57. I særlige tilfælde kan anden fyldestgørende form for bekendtgørelse dog finde anvendelse.

§ 57.

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 hovedvej safmærkning 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. Politiet fører tilsyn med, at afmærkning til regulering af færdselen er i overensstemmelse med de i henhold til § 56 trufne bestemmelser. 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. løvrigt kan ministeren for offentlige arbejder forlange anden 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. Med hensyn til lys- eller lydsignaler ved jernbaneoverkørsler har det sit forblivende ved reglerne i lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m. m. Desuden kan ministeren for offentlige arbejder pålægge ejeren af bevægelige eller smalle vej broer 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. 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.

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.

§ 58.

Ikke-forskriftsmæssig eller vildledende afmærkning m. v.

Stk. 1. Udenfor de i §§ 56—57 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. På anden vej kan politiet kræve afmærkning, der ikke er i overensstemmelse med de i medfør af § 57, stk. 1, udfærdigede forskrifter, fjernet eller ændret, når almene hensyn taler derfor.

Stic. 2. Skilte, opslag, reklamer o. lign. må ikke anbringes på eller i forbindelse med den i § 57 omhandlede afmærkning. Skilte, reklamer, lysindretninger o. lign., der kan ses fra gade, vej eller plads, må ikke have lighed med den i § 57 omhandlede afmærkning og kan i øvrigt af politiet forlanges fjernet, dersom de kan virke vildledende eller være til særlig ulempe for færdselen. Refleksglas eller andet refleksgivende materiale må ikke i reklameøj emed anbringes således, at det kan tilbagekaste lyset fra køretøjer, der færdes på vejen.

§ 59.

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.

§ 60.

Vejarbejder.

Når der foretages arbejder på eller i vej, er den, som forestår arbejdet, ansvarlig for, at dette til enhver tid er forsvarligt afmærket i overensstemmelse med de i § 56, stk. 5, jfr. § 57, stk. 1, givne forskrifter.

§ 61.

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 efter forhandling med politiet for købstæders vedkommende af byrådet, i København af magistraten, og iøvrigt af amtsrådet, for så vidt angår sognevej efter indhentet erklæring fra vedkommende sogneråd. Ved anlæg på eller over hovedvej skal sagen forelægges for ministeren for offentlige arbejder, der træffer afgørelse 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; for så vidt angår hovedveje kan tidligere meddelt tilladelse til sådant anlæg helt tilbagekaldes.

§ 62.

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. Efterkommes et af politiet herom givet pålæg ikke inden den givne frist, kan politiet lade beskæringen 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, plakatsøjler og lignende genstande må på offentlig 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 tilfredsstiller 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 ejendom oversigtsservitut, kan politiet, uanset hvem der er påtaleberettiget i henhold til servitut-

dokumentet, give vedkommende pålæg om at overholde servitutbestemmelsen. Undladelse af at efterkomme pålægget kan forfølges som overtrædelse af denne lov.

VII. Straf m.v.

§ 63.

Straffebestemmelser.

Stk. 1. Med hæfte eller fængsel indtil 1 år straffes den, som efter at have nydt spiritus fører eller forsøger at føre køretøj i strid med bestemmelserne i § 16, stk. 1, eller denne bestemmelse sammenholdt med § 53, stk. 2, eller § 55, stk. 1. Med samme straf anses den, som fører motordrevet køretøj til trods for, at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frakendt ham. Under særlig formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

Stk. 2. Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder strafles den, som efter at have nydt spiritus fører eller forsøger at føre køretøj i strid med bestemmelsen i § 16, stk. 2, eller denne bestemmelse sammenholdt med § 53, stk. 2, eller § 55, stk. 1, eller bestemmelsen i § 16, stk. 3.

Stk. 3. Anden overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes ligeledes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder.

Stk. 4. Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, jfr. § 64. Bøderne tilfalder statskassen. Af det i et finansår indgåede bødebeløb overføres uden for København og Frederiksberg en fjerdedel til politikassen.

Stk. 5. Er overtrædelse begået med et fra udlandet indkommet motorkøretøj, 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 stiller sådan sikkerhed for betaling af bøde, som måtte blive forlangt, og desuden opgiver en her i landet boende person, som kan modtage søgsmål på hans vegne.

§ 64.

Frakendelse af **førerret.**

Stk. 1. Frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj skal finde sted, når en fører af et sådant køretøj har ført dette på groft uforsvarlig måde, eller det iøvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj.

Stk. 2. Har en fører af motordrevet køretøj ført eller forsøgt at føre dette, uanset at han har nydt spiritus i et sådant omfang, at han straffes i medfør af § 63, stk. 1, skal retten til at føre motordrevet køretøj ligeledes frakendes ham. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog undlades. Straffes en fører af et motordrevet køretøj i medfør af § 63, stk. 2, kan frakendelse af førerretten finde sted.

Stk. 3. Frakendelsen sker for et bestemt tidsrum, ikke under 3 måneder, eller for bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, 1. pkt., skal den normalt vare ikke under 1 år. Har retten midlertidigt været frataget tiltalte i medfør af bestemmelsen i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet. Hvor omstændighederne særlig taler derfor, kan frakendelsen begrænses til at omfatte retten til at føre motorkøretøj.

Stk. 4. Er retten til at føre motordrevet køretøj i henhold til denne eller nogen tidligere lov frakendt nogen for længere tid end 2 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 2 år af frakendelsestiden, og retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

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 trufne bestemmelse. Afsiges der frifmdende 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. Det samme gælder, såfremt frakendelsestiden udløber under anke til landsretten af en sag, i hvilken anklagemyndigheden har anket til skærpelse.

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

VIII. Forskellige bestemmelser.

§ 65.
Skoler.

Det påhviler skolerne efter samråd med politiet at træffe 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 og tilvejebringelse af fri oversigt.

§ 66.
Sygehuslægers undersøgelses- og oplysningspligt.

På begæring af politiet er sygehuslæger pligtige at udtage blodprøve og om muligt urinprøve af patienter, der er indlagt på sygehuset efter færdselsuheld, til undersøgelse for alkoholreaktion og stille prøverne eller deres resultat til rådighed for politiet. Hvor undersøgelsen måtte være foretaget uden anmodning, skal der på begæring gives politiet underretning om dens udfald.

§ 67.
Befordring af syge.

Motorkøretøj, der i enkeltstående 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. Uberettiget anvendelse af hvid dug er forbudt.

§ 68.
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 og andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte køretøjer og om deres indbyrdes rettigheder og forpligtelser, om takster og om de krav med hensyn til køretøjernes indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger.

Stk. 2. Justitsministeren kan bestemme, at der i de i denne paragraf omhandlede køretøjer skal findes et for publikum synligt kort eller lignende, der angiver køretøjets brug til erhvervsmæssig personbefordring, og 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.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder kan udfærdige bestemmelser til regulering af kørsel med danske drosker i udlandet og udenlandske drosker her i landet.

§ 69.
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.

§ 70.

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.

§ 71.

Kørelærere.

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

a) er fyldt 25 år — dog at justitsministeren, når særlige forhold taler derfor, kan tillade fravigelse heraf,
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 for politiet og de motorsagkyndige aflagt 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. 6, 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; der kan i særlige tilfælde også bortses fra kravet i stk. 1 c.

Stk. 4. Den, der har indgivet andragende om at opnå godkendelse som kørelærer til motorvogn, og har modtaget 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 opsigt 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.

§ 72.

Tillægsbestemmelser.

Stk. 1. Justitsministeren kan efter indhentet erklæring fra det nedennævnte færdselsudvalg udfærdige bestemmelse om sådanne tillæg til og ændringer i de i afsnit

II—IV indeholdte regler, som udviklingen indenfor køretøjers konstruktion og færdselsforholdene iøvrigt gør nødvendige.

Stk. 2. Færdselsudvalget nedsættes af justitsministeren med sagkyndige repræsentanter for offentlige myndigheder samt organisationer, der i særlig grad beskæftiger sig med færdselsspørgsmål.

Stk. 3. Udvalget har iøvrigt til opgave at virke som rådgivende overfor justitsministeren og ministeren for offentlige arbejder såvel vedrørende enkeltspørgsmål som med hensyn til iværksættelse af almindelige foranstaltninger af betydning for færdselssikkerheden.

§ 73.

Ikrafttræden m. y.

Stk. 1. Denne lov, der ikke gælder for Grønland, træder i kraft den

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 de tidligere love om motorkøretøjer og færdselslove udfærdigede bekendtgørelser m. m. vedbliver, såfremt ikke andet bestemmes, at være gældende, for så vidt de ikke strider mod nærværende lov. Justitsministeren bekendtgør inden den , hvilke tidligere bekendtgørelser m. m. der i henhold hertil forbliver gældende.

C. Bemærkninger til lovudkastet.

Til § 1.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 1, stk. 1, og motorlovens § 1, stk. 1, samt udkast 1937 § 1. Den adskiller sig fra disse bestemmelser ved, at den alene angiver lovens gyldighedsområde til „vej"; den må imidlertid sammenholdes med § 2, stk. 1, hvor definitionen af vej er optaget. Der er ikke herved tilsigtet nogen realitetsændring, men man har, som nærmere anført ad § 2, samlet alle definitioner i denne paragraf og har derfor fundet det rigtigst af systematiske grunde nærmere at definere vej i tilslutning til de øvrige definitioner.

Til § 2.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 1, stk. 4 og 5, motorlovens § 2, stk. 1, 6, 8 og 9 og udkast 1937 § 2, men er væsentligt udvidet i forhold til disse bestemmelser.

Udvalget har drøftet, om det var nødvendigt eller hensigtsmæssigt at medtage så mange definitioner, som det er tilfældet. Såvel i konventionen som i en række udenlandske færdselslove, jfr. herved særlig den nye svenske vägtrafikförordning af 28. september 1951, findes en lang række definitioner. Mange begreber anvendes desuden i færdselsloven i en speciel betydning, som er en anden end begrebets betydning i daglig tale eller i andre love og bestemmelser, eller de er ukendte. Man har endvidere fundet, at der knytter sig en række praktiske fordele til straks at give en samlet gennemgang af de vigtigste af de begreber, der er brug for i loven. Ved afgørelsen af, hvilke definitioner man har fundet det hensigtsmæssigt at medtage, har man i første række haft konventionens og den svenske vägtrafikförordnings definitioner for øje.

I stk. 1 har man samlet de definitioner, som vedrører vejene.

Definitionen af *vej* (også defineret i konventionen og den svenske lov) er noget ændret i forhold til den nugældende definition i færdselslovens § 1, stk. 1, og motorlovens § 1, stk. 1. Man har ikke tilsigtet nogen realitetsændring, men har søgt at gøre bestemmelsen klarere. 1 1. led fastslås dels, at lovens regler gælder for alle steder, hvor der foregår almindelig færdsel, uanset om man i dagligt sprog vil betegne den som vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, dels at ejerforholdet til vejen m. v. er uden betydning. I 2. led fastslås, at det afgørende for, om der er tale om en vej i lovens forstand, er, om den benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter; der må altså lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne (fodgængere, cyklister, bilister) benytter vejen. Med hensyn til den nærmere betydning af, at vejen benyttes til almindelig færdsel, kan udvalget tiltræde den i domspraksis fastslåede fortolkning. Man er enige om, at der næppe kan gives nogen absolut entydig fortolkning; hvor der for eksempel er tale om indregistreringsreglerne, vil man være mere tilbageholdende med at anse en vej for åben for almindelig færdsel, end hvor der for eksempel er tale om anvendelse af den almindelige hensynsregel eller reglen om højrekørsel. Som eksempel på denne videregående fortolkning i relation til de almindelige færdselsregler kan nævnes Vestre Landsrets dom af 25. juni 1952 (U. f. R, 1952, s. 921), hvor det blev fastslået, at en savskærers tømmerplads, hvor tilkørslen skete direkte fra landevejen ad en tværs over pladsen førende vej, der på begge sider afgrænsedes af tømmerstabler, og som i pladsens bageste ende havde forbindelse til en privat indkørselsvej til savskærerens ejendom, således at bortkørsel fra pladsen kunne ske ad denne indkørsels vej, var åben for almindelig færdsel; det var oplyst, at der jævnlig kom såvel lastmotorvogne som hestevogne med tømmer, og at vejen over pladsen udelukkende blev anvendt af vogne, der havde ærinde på pladsen. Havde savskæreren en motorvogn, som alene anvendtes på pladsen, ville man dog næppe kræve denne indregistreret.

I udkast 1937 § 1 var i tilslutning til plads, passage, sti m. v. anført sætningen „der står i forbin-

delse med det almindelige vejnet". Der var ikke herved tilsigtet nogen begrænsning i lovens gyldighedsområde, men da sætningen kunne opfattes som en begrænsning, er den udeladt.

Definitionen af *kørebane* (tilsvarende definition findes i konventionen og tildels i den svenske lov) svarer til færdselslovens § 1, stk. 4, andet punktum, med samme ændring af ordvalget fra „den for kørende befæstede del" til „den for kørende bestemte del" som foreslået i udkast 1937. Man har ikke fundet det påkrævet at gentage definitionen af begrebet færdselsbane fra den nugældende færdselslovs § 1, stk. 4, idet dette begreb ikke har fundet selvstændig anvendelse i lovudkastet, undtagen som overskrift til § 31. Det fremgår af definitionen, at ridestier ikke direkte henhører under kørebanen, men at de for kørebaner gældende regler tillige finder anvendelse på ridesti — såvel som på cykelsti — i det omfang, de er anvendelige herpå.

Begrebet *vognbane* er nyt. Det er defineret i konventionen („lane"), og da der også er fundet brug for det i lovudkastet, har man anset det for naturligt at medtage en definition; dette er iøvrigt også naturligt under hensyn til, at begrebet næppe kendes i almindelig sprogbrug, og til, at begrebet finder anvendelse i vejreglerne. Ofte vil kørebanen være inddelt i flere vognbaner ved afstribning eller ved anvendelse af vejbelægning af forskellig art og farve, men begrebet vognbane forudsætter ikke sådan afmærkning.

Definitionen af *vejfarende* er ny; tilsvarende definition findes i den svenske lov. Man har drøftet, om man på samme måde som i den svenske lov skulle anvende ordet trafikant i stedet for vejfarende; men flertallet har foretrukket ordet vejfarende som bedre i overensstemmelse med dansk sprogtone. Definitionen omfatter alle personer, der færdes eller iøvrigt opholder sig på en vej eller i køretøj på vej; passagerer i en motorvogn er altså også vejfarende; der er således ikke tvivl om, at den almindelige hensynsregel også gælder for passagerer, som åbner en vogndør.

Sætningen om, at de bestemmelser, der fastsættes for *vejkryds*, finder tilsvarende anvendelse ved vejforgrening og vejudmunding, er ny; den svarer til en bestemmelse herom i den svenske lov og tilsigter at lette formuleringen af de bestemmelser i loven, der giver regler for vej farendes adfærd, hvor veje krydser hinanden eller mødes.

I stk. 2 findes definitionerne af *køretøj*, *motordrevet køretøj* og de 3 grupper, hvori motordrevne køretøjer foreslås inddelt, nemlig *motorkøretøjer*, *traktorer* og *motorredskaber*.

Definitionen af *køretøj* er ny. Man har fundet det hensigtsmæssigt at give en almindelig definition af køretøjer, der omfatter både motordrevne og ikke-motordrevne køretøjer.

Motordrevet køretøj svarer til det hidtil benyttede begreb motorkøretøj, og definitionen svarer for så vidt til motorlovens § 2, stk. 1, og udkast 1937 § 2, stk. 2. Lovens sprogbrug bliver herved mere svarende til almindelig sprogbrug, hvor man ved motorkøretøjer tænker på automobiler og motorcykler.

Som hidtil anses skinnekøretøjer ikke for køretøjer i motorlovgivningens forstand; derimod omfattes trolleybusser af definitionerne; trolleybusser falder i den internationale færdselskonvention uden for definitionen af motordrevet køretøj; men konventionens færdselsregler og regler om motordrevne køretøjers indretning er gjort anvendelige på trolleybusser. Danmark er ikke i tilfælde af ratifikation af konventionen afskåret fra at lade trolleybusser omfatte af definitionen af motordrevne køretøjer.

Motordrevne køretøjer inddeles i 1) motorkøretøjer, 2) traktorer og 3) motorredskaber.

Denne inddeling af køretøjerne er ny, og forslaget adskiller sig herved på afgørende måde fra den gældende motorlov og udkast 1937. Efter den gældende motorlov omfattes principielt alle motoriserede eller motordrevne køretøjer af motorlovgivningen, og principielt stiller man samme krav i henseende til indretning og registrering til alle arter af motordrevne køretøjer. Med den betydelige tekniske udvikling, som er foregået i tiden siden motorlovens sidste større revision i 1932, og navnlig i tiden efter den anden verdenskrig, har denne ensartede behandling vist sig mere og mere uheldig og urimelig, og det har stillet myndighederne overfor en række vanskelige problemer at anvende den gældende lov på de mange forskellige arter af motordrevne køretøjer, der findes.

Ved afgørelsen af spørgsmålet om, hvorledes motordrevne køretøjer bør inddeles, og hvad retsvirkningerne af inddelingen bør være, må man tage køretøjernes farlighed set fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt i betragtning. Det er derfor naturligt ved inddelingen at lægge vægt på køretøjernes typiske hastighed. Endvidere må man lægge vægt på omfanget af den benyttelse af vejene, som de forskellige arter af køretøjer foretager. Disse to hensyn er taget i betragtning ved den inddeling af motordrevne køretøjer, der er foretaget i den nye svenske lov. Udvalget har nøje gennemgået den svenske inddeling med henblik på at søge fastslået, om den er anvendelig på danske forhold, og man har fundet, at denne inddeling gennemsnitlig giver

gode resultater. Med hensyn til retsvirkningerne af inddelingen er det naturligt at stille strengere krav til de køretøjer, der er farligst fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt. Der er derfor i udkastet givet forskellige regler om indretning, registrering og krav om førerbeviser for de forskellige grupper af køretøjer.

Motorkøretøjer er dels de motordrevne køretøjer, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbefordring (d. v. s. automobiler og motorcykler), dels de køretøjer, som, såfremt de er indrettet til andet formål, er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen. I første led har man lagt vægt på at inddrage transportkøretøjer under definitionen, uanset om deres hastighed er over eller under 30 km i timen. I andet led har man medtaget de køretøjer, som efter deres benyttelse egentlig ville henhøre under definitionerne af traktorer og motorredskaber, men som på grund af deres hastighed er så meget farligere for færdselssikkerheden, at man har ment, at de strengere regler, der gælder for motorkøretøjer, bør finde anvendelse på dem.

Typisk vil de køretøjer, som er indrettet til transportformål, benytte vejene i vidt omfang, og det er rimeligt at stille strengere krav til dem end til visse traktorer og især motorredskaber. Der findes imidlertid en del mindre køretøjer, for eksempel perronkærrer o. l., som typisk er bestemt til transport inden for en fabriks eller jernbanestations område og ikke egner sig til kørsel på vej over længere strækninger. Disse køretøjer falder ganske vist ind under definitionen af motorkøretøj, men udvalget er enigt i, at det jævnligt vil være rimeligere at behandle dem på samme måde som motorredskaber. Der vil desuden kunne tænkes andre motordrevne køretøjer, hvis anvendelse er en sådan, at det kan være vanskeligt at henføre dem til en bestemt af de 3 grupper af motordrevne køretøjer. For sådanne køretøjer må bestemmelsen i stk. 9 finde anvendelse, jfr. nærmere nedenfor.

Traktorer er defineret som motordrevne køretøjer, som hovedsagelig er indrettet til at trække andre køretøjer, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og ikke uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

Udvalget har overvejet at henføre traktorer til motorredskaber, men da de typisk anvender vejene i betydeligt større omfang end motorredskaber, har man fundet det naturligt som i Sverige at udskille dem fra disse. På grund af den lavere hastighed anser man det ikke for påkrævet at stille samme krav til dem som til motorkøretøjer, og man har derfor udskilt dem til en gruppe for sig selv. Er de konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, eller kan de let ændres til en sådan hastighed, falder de ind under begrebet motorkøretøjer.

Definitionen af *motorredskaber* omfatter dels motordrevne køretøjer, der hovedsagelig ei indrettet som arbejdsredskaber, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og ikke uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en større hastighed, dels motordrevne køretøjer, der føres af en gående person.

Begrebet er nyt. Første gruppe omfatter motordrevne arbejdsredskaber, som tromler, kraner, gaffeltrucks m. v. Den anden gruppe omfatter de mange forskellige slags køretøjer, som i den senere tid er blevet udstyret med motor, i reglen en lille hjælpemotor, som pølsevogne, tohjulede havetraktorer m. v. Da flere af disse sidstnævnte køretøjer anvendes til formål, der ville henføre dem under motorkøretøjer, såfremt man ikke udtrykkeligt henførte dem under motorredskaber, har det været nødvendigt at nævne dem direkte. Det er naturligt for begge disse grupper af køretøjer at stille væsentligt mindre krav end til motorkøretøjer og traktorer, idet de typisk kun færdes meget lidt på vejene og oftest kun ad korte strækninger. Når hastigheden overstiger 30 km eller let kan ændres dertil, falder de som nævnt ind under definitionen af motorkøretøjer.

I stk. 3 nævnes de grupper, hvori motorkøretøjer deles, nemlig *motorvogne* og *motorcykler*. I motorlovens § 2, stk. 8, og udkast 1937 § 2, stk. 3, er motorcykler defineret som tohjulede motorkøretøjer, medens motorkøretøjer med flere end to hjul anses som motorvogne. Efter motorlovens § 14 gælder forskrifterne for motorcykler også for motorcykler med side- eller påhængsvogn. Efter den foreslåede definition, der svarer til konventionens og den svenske definition, bliver tre-hjulede motorkøretøjer, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg, at anse som motorcykler.

Man har overvejet at anvende ordet bil i stedet for motorvogn blandt andet under hensyn til, at ordet bil nu i en lang årrække har været det almindeligt benyttede i daglig tale. Men da ordet motorvogn logisk passer bedst i den anvendte opdeling af lovens køretøjsbegreber, og da iøvrigt andre køretøjer end det, man almindeligvis forstår ved biler, falder ind under begrebet, for eksempel militære kampvogne og motordrevne køretøjer, der kan fremføres med større hastighed end 30 km og derfor falder udenfor definitionerne af traktorer og motorredskaber, har man anset det for rigtigst at beholde ordet motorvogn i lovsproget.

Bestemmelsen om, at *cykler med hjælpemotor* anses som cykler, hvor ikke andet er bestemt, betyder, at man har indarbejdet princippet i justitsministeriets bekendtgørelse af 27. november 1953 i lovudkastet. Man har fundet det rigtigst at overlade det til justitsministeren at fastsætte den nærmere afgrænsning af, hvilke køretøjer der skal anses som cykler med hjælpemotor, under hensyn til, at den tekniske udvikling på dette område ikke kan anses for afklaret. Udvalget må dog understrege betydningen af, at der ikke tillades større hastighed end 30 km i timen for disse køretøjer. Såfremt det skal være muligt at føre effektiv kontrol med, at denne hastighed ikke overstiges, kan det blive nødvendigt at nedsætte den nuværende grænse for motorstørrelsen fra motorer indtil 50 cm^3 slagvolumen til motorer indtil 35—40 cm^3 slagvolumen.

I stk. 4 er der givet definitioner af *de køretøjer, som kan trækkes af motordrevne køretøjer,* nemlig påhængsvogne, sættevogne, sidevogne og påhængsredskaber. Definitionerne er nye, dog har sættevogne været defineret i vejledning for justitsministeriets motorsagkyndige af 10. oktober 1931. Der har imidlertid vist sig stor trang til at få nærmere definitioner af de køretøjer, der kan trækkes af motordrevne køretøjer.

Ved inddelingen har man i nogen grad lagt de samme hovedlinier til grund som ved inddelingen af motordrevne køretøjer.

Ifølge definitionen af *påhængsvogne* kan disse trækkes af både motorkøretøjer, traktorer og motorredskaber. I langt de fleste tilfælde vil de blive trukket af motorkøretøjer og traktorer; men der kan tænkes tilfælde, hvor motorredskaber bør kunne trække påhængsvogne, og man har derfor ikke begrebsmæssigt villet udelukke dette.

Medens *sættevogne* efter de nugældende bestemmelser er en gruppe indenfor påhængsvognene, er de nu af praktiske grunde defineret uden tilknytning til påhængsvognsbegrebet.

Sættevogne er dels køretøjer, der er koblet til det trækkende køretøj ved en koblingsanordning, bestående af en tap med drejeskive eller lignende konstruktion og således, at chassis eller karosseri hviler direkte på det trækkende køretøj, dels køretøjer, hvis vægt for en væsentlig del hviler på det trækkende køretøj; der tænkes herved for eksempel på langtømmervogne, hvor tømmeret hviler både på det trækkende køretøjs lad og på tømmervognens hjulsæt, der ikke er koblet til det trækkende køretøj ved tap eller med drejeskive eller lignende.

Andre motorkøretøjer, der trækkes af motorvogn eller traktor, anses ikke for påhængsvogn eller sættevogn. Det har været nødvendigt at fastslå dette udtrykkeligt, idet havarerede motorkøretøjer, der slæbes i tov eller med kran, — og på hvilke påhængs- og sættevognsreglerne i loven efter sagens natur ikke kan finde anvendelse, — ellers omfattes af definitionerne af henholdsvis påhængsvogn og sættevogn.

Definitionen af *sidevogn* svarer til den nugældende opfattelse af, hvad der forstås ved en sidevogn. Støttehjul til invalidecykler anses ikke for sidevogne, men anses for en del af motorcyklen.

Påhængsredskab er et nyt begreb. Det svarer til begrebet motorredskab og omfatter den meget forskelligartede gruppe af køretøjer, som trækkes af motordrevne køretøjer, men ikke kan bringes til at opfylde de krav, der stilles til påhængsvogne. Som eksempler kan nævnes landbrugets redskaber, brandvæsenernes påhængssprøjter, entreprenørers arbejdsskure m. v.

I stk. 5 gives definitionerne af særlige arter af køretøjer, udrykningskøretøj og blokvogn.

Definitionen af *udrykningskøretøj* svarer til bestemmelsen i motorlovens § 2, stk. 9, og udkast 1937 § 68, stk. 1, men er noget ændret, idet man i definitionen har indarbejdet den sondring mellem køretøjer tilhørende politi og brandvæsen og andre køretøjer, som er opstillet i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 194 af 30. juni 1932.

Definitionen af *blokvogn* er ny. Man har også i den gældende motorlovgivning opereret med begrebet blokvogn, se bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 § 1, stk. 3; men det har været i høj grad flydende, hvad begrebet omfatter; i enkelte politikredse er der udfærdiget blokvognsregulativer, hvori blokvogne er defineret som køretøjer, hvis egenvægt overstiger 3 000 kg, forså vidt de af hensyn til den vægt, de skal transportere, ikke kan forsynes med gummiringe, eller køretøjer, hvis egenvægt overstiger 3 000 kg, og hvis lad helt eller delvis ikke er affjedret. Disse definitioner er imidlertid uklare og ikke udtømmende, og i praksis har der været tendens til at anse alt, hvad der trækkes af motordrevne køretøjer, og som ikke opfylder betingelserne for indregistrering, for blokvogne.

Færdselsudvalget har søgt at bringe den herskende usikkerhed til ophør. Man erkender, at der er visse transporter, der er af en sådan art, at de må foretages på specielt byggede køretøjer, for eksempel transport af særlig tunge eller omfangsrige maskindele og lignende, og disse køretøjer kan ikke eller kun vanskeligt opfylde betingelserne for indregistrering. Man mener imidlertid, at de særlige blokvognsregler må begrænses til sådanne køretøjer. En række af de køretøjer, der nu behandles efter blokvognsreglerne, vil efter forslaget blive omfattet af begrebet påhængsredskab. Medens der til blok-

vogne hidtil udelukkende har været henregnet køretøjer, der slæbes af andre, har man udvidet begrebet, således at det også kan være selvkørende motordrevne køretøjer. løvrigt fastslår definitionen, at der skal være tale om køretøjer, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til at transportere gods af en sådan beskaffenhed, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Køretøjer beregnet til persontransport vil således ikke kunne blive blokvogne. Det er derimod ikke udelukket at tage økonomiske hensyn i betragtning ved afgørelsen af, om en transport kan foregå med blokvogn; for eksempel vil specialbyggede køretøjer til brug ved transport og udlægning af kabler kunne anses for blokvogne, selv om det teknisk ville være muligt at indrette et køretøj hertil på en sådan måde, at det opfyldte bestemmelserne for indregistrering. Kan transporten gennemføres pr. jernbane, bør blokvogn ikke benyttes.

Udvalget har haft under overvejelse at indføre begrebet „bus" som en kort betegnelse for motorvogn, der er indrettet til befordring af flere end 8 personer (passagerer) udover føreren. Begrebet bus har ikke betydning i loven, men har stor praktisk betydning for administrative forskrifter og den daglige administration. Man har dog ikke medtaget definitionen af bus på grund af indsigelse fra ministeriet for offentlige arbejder, der nærer frygt for forveksling med begrebet omnibus. Efter udvalgets mening er omnibus ikke længere fuldt dækkende som betegnelse for de køretøjer, der opnår de tilladelser, der omhandles i lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer. Det henstilles derfor, at der forhandles om fastlæggelse af en terminologi, der frigør ordet bus til benyttelse for motorvogne, der er indrettet til befordring af flere end 8 personer udover føreren.

I stk. 6 gives definitioner af *egenvægt, faktiske totalvægt, tilladte totalvægt* og *akseltryk.* Bortset fra definitionen af akseltryk findes tilsvarende definitioner i den svenske lov, medens faktiske totalvægt, tilladte totalvægt og akseltryk er defineret i konventionen.

Definitionen af *egenvægt* er i overensstemmelse med den hidtidige definition af begrebet i § 1 i ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 192 af 6. juni 1930, der vedrører vægtens fastsættelse med hensyn til beregning af motorafgiften. Uanset om man — som det er under overvejelse i motorafgiftskommissionen — skulle gå over til at beregne afgiften af bruttovægten, vil der stadig være brug for at have fastlagt begrebet egenvægt, der dels direkte optræder blandt andet i nærværende lovudkasts § 4 litra f, dels finder anvendelse i andre forhold, blandt andet også i visse tilfælde ved de beregninger, som vil danne udgangspunkt for fastsættelse af den afgiftspligtige vægt, selvom den påtænkte ændring af afgiftsreglerne gennemføres.

I konsekvens af denne bestemmelse af egenvægten har man *hidtil* her i landet ved indregistrering af motorkøretøjer bestemt den *største tilladte belastning* som differencen mellem køretøjets største tilladte vægt med fuld last og egenvægten, d. v. s., at den tilladte belastning også omfatter vægten af køretøjets fører og af dets driftsmidler (brændstof, smøreolie og kølevand). Vægten heraf er således blandt andet indgået i det tal for den tilladte last, som ifølge § 39 i bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 skal anføres på siden af vare- og lastmotorvogne. Dette har i praksis hyppigt givet anledning til misforståelser, idet den tilladte last i og for sig naturligt er forstået som tilladte nyttelast, hvilket har kunnet give anledning til en overbelastning, som navnlig for mindre vare- og lastmotorkøretøjers vedkommende ikke altid er ganske ubetydelig.

I enkelte andre lande har man søgt at imødegå dette ved begrebsmæssigt at henføre vægten af fører og af driftsmidler til egenvægten, således i Sverige (hvor man for at klargøre, at det ikke drejer sig om egenvægt i egentlig forstand, har dannet betegnelsen tjenestevægt). Udvalget har dog af hensyn til det behov, der utvivlsomt er for i visse forhold at have fastslået den egentlige egenvægt, ikke fundet denne løsning tilrådelig her i landet. Meget taler for overhovedet ikke at søge at tvinge driftsmidler og fører ind under eet af de to hidtidige begreber egenvægt og belastning, men at gå den vej også udadtil at gøre det klart, at den største vægt med fuld last — som man fremtidig foreslår benævnt: *tilladte totalvægt* — består ikke af to, men af tre elementer, nemlig:

1) egenvægt,
2) vægt af driftsmidler (brændstof, olie og kølevand) samt fører, og
3) tilladte last,

og at anføre disse tre vægttal i indregistrerings- eller godkendelsesattesterne, således at kun det sidstnævnte vægttal påføres vare- og lastmotorvogne som den tilladte nyttelast.

Mod denne fremgangsmåde kan formentlig kun anføres, at vare- og lastmotorvogne i så fald, når de ikke kører med brændstoftankene helt fyldt, ikke lovligt vil kunne udnytte den derved indvundne vægtbesparelse til øgelse af nyttelasten. I de allerfleste tilfælde vil dette spørgsmål dog ikke have en størrelsesorden af nogen praktisk betydning, og

iøvrigt er dette ikke principielt forskelligt fra, hvad der allerede hidtil har været gældende i forholdet mellem egenvægt og største tilladte belastning for køretøjer, der er udstyret med løse karosseridele, som ikke anvendes ved alle kørsler.

Da begrebet største tilladte belastning — eller som det i tilfælde af, at ovennævnte fremgangsmåde følges, kortere kan kaldes: *tilladt last* — ikke anvendes i lovteksten, har man ikke haft anledning til at definere det særskilt i lovudkastet og derved tage endelig stilling til problemet, men udvalget skal i henhold til det anførte tilråde, at det i de administrative forskrifter, hvor det vil blive nødvendigt at fastlægge begrebet, defineres som: vægten af den last (passagerer eller gods), som det ved indregistrering eller godkendelse højst er tilladt køretøjet at befordre, hertil ikke medregnet vægten af driftsmidler (brændstof, smøreolie og kølevand) samt fører.

Definitionerne af de to andre vægtbegreber, som finder anvendelse navnlig i §§ 43 og 44: *faktisk totalvægt* og *tilladt totalvægt,* er affattet således, at muligheden for at bestemme tilladt last som anført er holdt åben.

Særlig om begrebet faktisk totalvægt bemærkes, at man hidtil i motorlovgivningen har ladet spørgsmålet om tilladeligheden af at benytte et motorkøretøj over eller under en vis bruttovægt overhovedet eller dog på bestemte vejstrækninger være afhængigt alene af køretøjets største tilladte vægt med fuld last, uanset om køretøjet i det givne øjeblik ikke var fuldt belastet. Efter at Danmark gennem tiltrædelse af den nye internationale færdselskonvention ialtfald overfor udenlandske motorkøretøjer må lægge den faktiske vægt i kørselsøjeblikket og ikke registreringsvægten til grund, har man affattet lovudkastets vægtbestemmelser i § 44 udfra dette principielle synspunkt. Man har derfor i lovudkastet måttet benytte også begrebet faktisk totalvægt ved siden af tilladt totalvægt.

Definitionsn af *akseltryk* er ny. Den er medtaget, da det i vægtbestemmelserne er nødvendigt at kunne give nærmere regler om akseltryks størrelse på grund af den påvirkning, der ved akseltrykket sker af vejbanen, ligesom det er af stor betydning for fabrikanterne at vide, hvorledes akseltryk beregnes.

I stk. 7 er *standsning*, *parkering* og *parkeringsplads* defineret. I den gældende færdselslov er disse begreber ikke defineret, og begrebet parkering benyttes slet ikke. I udkast 1937 § 36 er parkering defineret som ikke ganske kortvarig holden af køretøjer, såsom til optagelse og afsættelse af passagerer, af- eller pålæsning af varer. I bemærkningerne til udkast 1937 § 36 anføres, at man i udkastet sondrer mellem holden og parkering. Desuden nævnes standsning, hvorom det siges, at det ikke er udtryk for et kortvarigere ophold end holden.

Udvalget har indgående diskuteret parkeringsproblemerne (se nærmere bemærkningerne til § 37). Man er herefter enedes om, at der — således som det nu har fundet udtryk i de nye svenske regler — alene er behov for at give bestemmelser for to hovedsituationer, standsning og parkering, medens der ikke er brug for bestemmelser om det, der i udkast 1937 kaldes holden. Man har derfor alene defineret standsning og parkering.

Definitionen af parkering svarer i sit indhold til den i udkast 1937 § 36 givne definition.

Definitionen af parkeringsplads er ny. Definitionen forudsætter ikke nødvendigvis, at området er anbragt udenfor vej; særligt afmærkede dele af veje, der er anvist til parkering, anses også for parkeringsplads. Et område er også at anse som parkeringsplads, selv om det alene er anvist til parkering for visse arter af køretøjer.

I stk. 8 er *lygtetændingstiden* defineret. Definitionens 1. punktum svarer til færdselslovens § 1, stk. 5, og udkast 1937 § 2, stk. 5. Andet punktum er nyt; i udkast 1937 § 11, stk. 1, er for motorkøretøjer anført, at lygterne skal være tændt i lygtetændingstiden og i tæt tåge. Det foreslås nu for det første, at man foruden i tæt tåge forlanger lygteføring under lignende dårlige lysforhold, for eksempel i mørkt og regnfuldt vejr i tiden før lygtetændingstidens begyndelse eller efter dens ophør, og for det andet, at disse bestemmelser skal gælde for alle køretøjer, herunder også cykler og hestekøretøjer. Udvalget finder principielt, at der bør stilles samme krav til alle køretøjer om lygteføring udenfor lygtetændingstiden; men man er klar over, at det vil kunne være forbundet med vanskeligheder for cyklister for eksempel ved pludselig indtrædende tæt tåge at tænde lygten, da mange cyklister har løse lygter, som de ikke altid medbringer under kørsel. Bestemmelsen må da fortolkes med rimelig hensyntagen hertil, så at man ikke stiller slet så stort krav til cyklister som til førere af motordrevne køretøjer.

Stk. 9 svarer til motorlovens § 2, stk. 6, og udkast 1937 § 8, stk. 2. I 1. punktum bemyndiges justitsministeren til i tvivlstilfælde, eventuelt efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, at afgøre, til hvilke af de i stk. 2—4 nævnte grupper af køretøjer et køretøj henhører. Forhandling med ministeren for offentlige arbejder vil navnlig være nødvendig i de tilfælde, hvor afgørelsen har afgiftsmæssig betydning. Bestemmelsen er nødvendig, da der kan opstå tvivlsomme grænsetilfælde.

I 2. punktum gives der adgang til at bestemme, at et køretøj, der efter definitionerne falder ind under en gruppe af køretøjer, kan henføres under en anden gruppe af køretøjer. Bestemmelsen kan blandt andet få betydning for en række køretøjer, der er bestemt til intern transport, for eksempel perronkærrer og lignende mindre køretøjer bestemt til godsbefordring. Da de er bestemt til godsbefordring, må de efter definitionerne i stk. 2 anses for motorkøretøjer med de deraf følgende krav til indretning, udstyr og registrering; disse køretøjer opfylder imidlertid ikke de krav til indretning og udstyr, som stilles til motorkøretøjer, og da de typisk er bestemt til kørsel på afgrænsede områder og er uegnede til landevejskørsel over længere strækninger, er der heller ingen grund til at stille disse strengere krav til dem. Justitsministeren har derfor adgang til under hensyn til forholdene i det enkelte tilfælde at bestemme, at de skal anses som motorredskaber. De eventuelt nødvendige særbestemmelser af teknisk art for sådanne grupper af køretøjer kan fastsættes i medfør af § 10.

I sidste punktum, der er nyt, gives der justitsministeren adgang til at fastsætte særlige forskrifter for beregning af de i stk. 6 omhandlede vægte.

II. Bestemmelser om køretøjer.

I dette afsnit gives regler A. om køretøjers indretning og udstyr og B. om kontrollen med køretøjer. Udvalget finder, at det letter arbejdet med loven og gør den klarere i systematikken, såfremt man nøje adskiller de to grupper af regler.

A. Køretøjers indretning og udstyr.

Til § 3.

1. punktum svarer til udkast 1937 § 3, stk. 1, medens der ikke findes nogen sådan almindelig bestemmelse, omfattende alle andre arter af køretøjer, i den nugældende færdsels- eller motorlov.

Bestemmelsen er i forhold til udkast 1937 § 3, stk. 1, udvidet, således at benyttelsen også skal kunne ske uden skade for vejene; ifølge definitionen af vej omfatter vej blandt andet broer. For traktorer, motorredskaber m. v., som har hjulringe af metal, hvis overflade ikke er jævn, eller hvis drivbælter kan beskadige vejbanen, forudsættes givet særlige bestemmelser til beskyttelse af vejbanen i medfør af § 10; men det findes hensigtsmæssigt ved siden af disse specielle forskrifter også i den almindelige bestemmelse om køretøjers indretning at fremhæve hensynet til vejene.

Stk. 2, hvori ejerens ansvar foi, at et køretøj er i lovlig stand, fastslås, svarer til motorlovens § 19 og udkast 1937 § 17, men den gælder i modsætning til disse to bestemmelser ikke alene for motordrevne køretøjer, men for alle køretøjer. Udvalget har opretholdt den hidtidige formulering, at ejeren er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Udvalget er vedrørende fortolkningen af „ansvarlig" enigt i den gældende domstolspraksis, hvorefter der ikke er tale om rent objektivt ansvar, men ejeren fritages for ansvar, såfremt han kan dokumentere, at han har truffet enhver ud fra et sikkerhedshensyn fornøden foranstaltning til at sikre, at køretøjet er i lovlig stand.

Til §§ 4—9.

Bestemmelserne i disse paragraffer er af rent teknisk art. På grund af den stærke tekniske udvikling må det forventes, at sådanne bestemmelser, såfremt de optages i detailleret form, må underkastes ret hyppig revision. Af denne grund, og da detaillerede bestemmelser ikke vil have betydning for publikum i almindelighed, har udvalget valgt i loven at foreslå ret kortfattede bestemmelser alene indeholdende en oversigt over de hovedkrav, der må stilles til køretøjers indretning og udstyr, således at de i enkeltheder udformede bestemmelser kan gives i en bekendtgørelse. Til belysning af, hvad en bekendtgørelses regler for køretøjers indretning og udstyr bør indeholde, har man medtaget udkast til bestemmelser herom i afsnit D.

Til § 10.

I stk. 1 gives den fornødne hjemmel til at udfærdige de nærmere bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr som omtalt foran til §§ 4—9.

Stk. 2 svarer i det væsentlige til motorlovens § 2, stk. 8 og 9, 1. pkt., og udkast 1937 § 68, **1.** pkt. og § 72, stk. **1.**

B. Kontrol med køretøjer.

I dette afsnit er samlet de bestemmelser, som foreslås givet for at føre kontrol med, at et køretøj opfylder de foreskrevne bestemmelser om indretning og udstyr.

Til § 11.

Bestemmelsen i stk. 1 om *politiets adgang til at standse høretøjer* til undersøgelse omhandler alle køretøjer. Der findes ingen tilsvarende almindelig bestemmelse i færdselsloven, men i motorlovens § 18, stk. 3 og 4, har det været fastslået, at politiet til enhver tid er berettiget til sammen med den af justitsministeriet beskikkede sagkyndige at standse

et motorkøretøj og lade det undersøge, og at politiet kan forbyde et motorkøretøjs benyttelse og fjerne dets kendingsmærker, såfremt det ikke er i orden. Den nu foreslåede bestemmelse svarer derimod til udkast 1937 § 3, stk. 2, med den ændring, at det udtrykkelig fastslås, at politiet kan kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet.

Bestemmelsen i stk. 2 om *vejmyndighedernes kontrolbeføjelser* er ny; den må ses i sammenhæng med bestemmelsen i § 44 om motordrevne køretøjers vægt. Den tekniske udvikling har medført, at køretøjers størrelse er vokset betydeligt; navnlig under den anden verdenskrig skete der en voldsom udvikling, og vi har fået lastmotorvogne og busser af en størrelse, som ikke var ventet. Også mange af de nye motorredskaber er meget tunge. En lang række broer og vejstrækninger er ikke bygget til de store totalvægte og akseltryk, som bydes dem, og det er selvsagt af den største betydning, at de ikke overbelastes. Den faste kontrol, som tilsigtes gennemført på bestemte punkter, tager både sigte på at hindre, at der køres med køretøjer, som ikke må køre på den pågældende strækning, og at der køres med overlæs.

Bestemmelsen i stk. 3 om *tilsigelse til kontroleftersyn* svarer til motorlovens § 18, stk. 1, og udkast 1937 § 16, stk. 1, men indeholder den vigtige nye regel, at ethvert indregistreret eller godkendt køretøj mindst hvert 5. år kan forlanges fremstillet til syning hos de motorsagkyndige. Efter de gældende bestemmelser kan der ikke blive tale om at forlange periodisk syning af alle motorkøretøjer, men kun af motorkøretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, som kan forlanges fremstillet til særlig hyppigt eftersyn. Der er i den gældende motorlovgivning givet særlige bestemmelser om syning i visse tilfælde af ejerskifte; men de mange køretøjer, som ikke ejerskiftes, kontrolleres kun, hvis de tilfældigvis standses af færdselspolitiet eller ved de af politiet og de motorsagkyndige foretagne landevejssyn, eller når de impliceres i et færdselsuheld. Det virker mindre rimeligt, at et fabriksnyt køretøj skal synes forud for indregistreringen, medens et køretøj, der er mange år gammelt og kan have været udsat for en hård behandling, kan køre omkring uden at blive kontrolleret og kan blive årsag til alvorlige færdselsuheld. Man har undladt at påbyde obligatorisk eftersyn hvert 5. år; man har herved særlig haft bestemmelsen i § 29 i den tyske Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung af 24. august 1953 for øje, hvorefter alle motorkøretøjer og påhængsvogne hertil med regelmæssige mellemrum, der fastsættes af de enkelte landes myndigheder, skal fremstilles til eftersyn, men dette kan undlades for så vidt angår virksomheder, der selv regelmæssig undersøger deres køretøjer, eller som regelmæssig lader dem undersøge af særlig godkendte værksteder.

Stk. 4 om følgerne af, at en tilsigelse til kontroleftersyn ikke efterkommes, svarer til motorlovens § 18, stk. 4, og udkast 1937 § 16, stk. 3.

Til § 12.

Bestemmelsen, der giver de nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal *indregistreres*, svarer til motorlovens §§ 15, 16 og 17 og udkast 1937 § 7. Foruden en række redaktionelle ændringer er der nogle ændringer af reel betydning, som særlig skal fremhæves nedenfor.

Som tidligere anført er lovforslaget bygget således op, at det omfatter alle køretøjer, der færdes på vej og ikke benytter skinner. Hidtil har principielt alle motordrevne køretøjer været indregistreringspligtige med de vigtige undtagelser, der følger af motorlovens § 2, stk. 2. Foruden at den heri indeholdte afgrænsning ofte har været vanskelig, har formuleringen af § 2 medført, at motorlovgivningens bestemmelser som helhed ikke gjaldt for de køretøjer, der omfattes af § 2, stk. 2, medmindre det særlig er bestemt. Efter udkastet gælder dets regler principielt for alle arter af køretøjer; det fremgår særligt af hvert enkelt afsnit eller hver enkel paragraf, såfremt de heri indeholdte regler er begrænset til enkelte arter af køretøjer. Registreringsbestemmelserne er herefter begrænset til kun at gælde for *motorkøretøjer og visse traktorer samt påhængs-, sætte- og sidevogne* til disse. Påhængsredskaber skal kun registreres i visse tilfælde, medens motorredskaber ikke skal registreres. De hensyn, der ligger bag krav om registrering, er dels færdselssikkerhedsmæssige, dels ordensmæssige og dels skattemæssige; alle tre hensyn taler for, at køretøjer, der typisk benytter vejene mest, eller køretøjer, som kan køre hurtigt, skal registreres. Motorredskaber kan ikke fremføres med større hastighed end 30 km/t, og de benytter sædvanligvis kun vejene i mindre omfang, nemlig ved kørsel fra arbejdssted til arbejdssted. På grund af hastigheden unddrager de sig ikke let ansvaret, såfremt de impliceres i færdselsuheld; ordensmæssige grunde taler derfor ikke imod, at de fritages for registrering. På grund af hastigheden og den ringe benyttelse af vejene bliver de heller ikke så ofte impliceret i færdselsuheld; færdselsmæssige grunde kræver derfor ikke absolut registrering, for så vidt de elementære krav til deres indretning og udstyr, som foreskrives, iagttages. Af samme grunde er vejsliddet ved deres

benyttelse ej heller så stort, at der er behov for afgiftspligt, hvortil kommer, at deres betydning i produktionen er så stor, at det er vigtigt, at omkostningerne ved deres benyttelse ikke tynges af afgifter. Udvalget er derfor ikke betænkeligt ved på samme måde, som det er tilfældet i Sverige, at begrænse registreringspligten til motorkøretøjer og traktorer.

For påhængsredskabers vedkommende vil ofte de samme betragtninger gøre sig gældende, som foran er anført vedrørende motorredskaber. Men da påhængsredskaber fremføres af andre køretøjer, og den hastighed, hvormed de kan fremføres, således foruden af redskabets egen konstruktion er afhængig af det trækkende køretøjs art, har man været betænkelig ved i alle tilfælde at fritage påhængsredskaber for registreringspligt. Selvom et påhængsredskab fremføres med stor hastighed, vil der kunne være tilfælde, hvor det ikke er rimeligt at stille de krav i henseende til syning og registrering som for påhængsvogne; dette gælder f. eks. for brandvæseners påhængssprøjter, hvor syning i hvert fald for de større brandvæseners vedkommende næppe er påkrævet. Da gruppen påhængsredskaber omfatter så forskelligartede køretøjer, har man fundet det rigtigst, at det overlades til administrativ afgørelse, i hvilket omfang der skal ske registrering. Man har dog søgt at udskille de tilfælde, hvor det af færdselssikkerhedsmæssige grunde er ønskeligt, at påhængsredskaber underkastes nærmere kontrol, og hvor det på grund af vejsliddet er rimeligt, at de undergives afgiftspligt, således at der kun skal kunne træffes bestemmelse om registrering for disse arter af påhængsredskaber. Et påhængsredskab skal herefter kunne forlanges registreret, når det regelmæssigt benyttes efter motorkøretøj og efter sin konstruktion kan fremføres med større hastighed end 30 km/t. Fritaget for registrering er påhængsredskaber derimod altid, når de benyttes efter traktorer og motorredskaber. Benyttes de efter motorkøretøj, er de ligeledes fritaget for registrering, når de efter deres konstruktiom ikke kan fremføres med større hastighed end 30 km/t; men selv om de kan fremføres med større hastighed end 30 km/t, er de dog fritaget, såfremt der alene er tale om en enkeltstående transport og ikke nogen regelmæssig kørsel. Det må overlades til administrationen at fastsætte nærmere kriterier for, hvorledes det skal afgøres, om et påhængsredskab efter sin konstruktion kan fremføres med mere end 30 km/t, og hvad der skal forstås ved regelmæssig benyttelse, idet det efter udvalgets opfattelse er nødvendigt at indhøste nærmere erfaringer, før sådanne kriterier opstilles.

De nærmere regler om registrering foreslås fastsat af justitsministeren. Det drejer sig om rent praktiske foranstaltninger, som det skønnes ubetænkeligt at gennemføre administrativt. Det forudsættes, at der forhandles med ministeren for offentlige arbejder, forinden der fastsættes regler om registrering af motorkøretøjer, der skal anvendes til kørsel, som omfattes af omnibus- og fragtmandsloven, loven om international omnibuskørsel m. v. eller loven om international godskørsel.

Bestemmelsen i stk. 1 om forsyning med nummerplader tilsigter ikke at foregribe justitsministerens afgørelse med hensyn til, om visse grupper af motorkøretøjer fremtidig kan være forsynet med særlige typer af nummerplader.

Man skal endelig fremhæve den nye regel i stk. 3 om, at der — i analogi med, hvad hidtil har været gældende for kørsel på prøveskilte med almindelige motorkøretøjer —• til blokvognskørsel udleveres særlige nummerplader, for hvilke der kan betinges en afgift, som kan anvendes på samme måde som den almindelige afgift af motorkøretøjer. Baggrunden for denne bestemmelse er dels, at det er ønskeligt, at det tydeligt fremgår af en transport, at der er tale om blokvognskørsel, dels at det er naturligt, at der for blokvognskørsel svares en afgift, da blokvogne hyppigst er meget tunge køretøjer og anvendes til tunge transporter, således at deres benyttelse forudsætter særlig bekostelige vejbelægninger og brokonstruktioner. Da visse firmaer har specialiseret sig i blokvognskørsel og allerede i dag har en stående tilladelse fra politiet, vil det være rimeligt, at man, som det også gælder for prøveskilte, får to slags blokvognsskilte, henholdsvis til enkelte transporter og til løbende transporter.

Tu § 13.

Bestemmelsen indeholder de særlige bestemmelser om, *hvilke traktorer der er undtaget fra den almindelige registreringspligt* efter § 12 og svarer således til motorlovens § 2, stk. 2, 3 og 5, således som de er affattet ved lov nr. 55 af 29. februar 1952, jfr. lov nr. 76 af 31. marts 1954 („traktorloven"). Den tilsvarende bestemmelse i udkast 1937 er § 8.

Bortset fra, at man har indpasset bestemmelsen i lovens systematik, har man medtaget den i den udformning, som den har fået ved folketingets nylige behandling. Den systematiske placering medfører, at der i det væsentligste alene gives de pågældende traktorer en registreringsmæssig særstilling, medens lovens almindelige regler principielt finder anvendelse, hvor der ikke særligt er gjort undtagelse. Som en særlig vigtig undtagelse skal nævnes, at påhængsvogne til godkendte traktorer ikke skal god-

kendes og ikke skal opfylde de almindelige krav til indregisterede påhængsvogne, jfr. § 12, stk. 2, modsætningsvis og udkast til bekendtgørelse § 31.

Udvalget ville fra et færdselsmæssigt synspunkt have foretrukket, at de i § 13 omhandlede traktorer — ialtfald under de i stk. 3 nævnte omstændigheder, hvor de anvendes til produktkørsel — var blevet ligestillet med andre traktorer og underkastet tilsvarende registreringspligt som disse. Man har imidlertid anset sig for bundet af den afgørelse, der er truffet vedrørende disse spørgsmål under de senere års behandling af dem på rigsdagen, hvor navnlig sammenkædningen med benzinafgiftsspørgsmålet har ført frem til den nugældende ordning, og har derfor optaget denne i § 13, uanset de mangler, der både i sikkerhedsmæssig og kontrolmæssig henseende klæber ved den.

Til § 14.

Bestemmelsen svarer til motor lo ven s § 43 og udkast 1937 § 73, men der medtages på dette sted kun de regler, der gælder vedrørende udenlandske køretøjers indretning og udstyr og kontrollen hermed, jfr. om førerbevis § 22. Der henvises iøvrigt til bemærkningerne foran i afsnit A V 2.

Foruden de nævnte regler gælder en række andre bestemmelser for udenlandske køretøjers indpassage og kørsel her i landet. Specielt kan nævnes bestemmelser i toldlovgivningen og bestemmelser fastsat i eller i medfør af lov nr. 232 af 25. maj 1951 om international godskørsel med motorkøretøjer.

III. Bestemmelser vedrørende førere af køretøjer m. v.

I dette afsnit er samlet alle bestemmelserne vedrørende førere af køretøjer m. v. Et tilsvarende afsnit findes i den nugældende motorlov (§§ 21 til 25) og i udkast 1937 (§§ 21 til 26). På samme måde som i udkast 1937 gælder afsnittet i almindelighed for alle førere af køretøjer og er således ikke begrænset til førere af motorkøretøjer.

Til § 15.

Bestemmelsen om forbud mod at føre køretøj, når man befinder sig i en *svækkelses- eller træihedstilstand,* svarer til motorlovens § 24, stk. 3, og udkast 1937 § 22. Bestemmelsen er — modsat tidligere — anbragt foran bestemmelsen om kørsel i spirituspåvirket tilstand, idet den er formuleret som den almindelige, mere omfattende regel, medens spiritusbestemmelsen i den følgende paragraf i realiteten omhandler en mere speciel situation, der i mangel af særbestemmelser herom ville være omfattet af den almindelige regel i § 15.

Stk. 1 er udvidet, således at enhver form for svækkelse, hvad enten den er selvforskyldt eller ikke, der bevirker, at en person bliver ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde, omfattes af bestemmelsen. En person, der har førerbevis til motorkøretøj, og som pådrager sig en eller anden sygdom eller svækkelse (for eksempel på grund af alder), gør sig herefter skyldig i overtrædelse af loven, såfremt han kører i denne tilstand. Det samme gælder for eksempel en cyklist, der bliver lidende af en sådan sygdom, at han mister det fulde herredømme over sine lemmer og derfor kører slingrende til fare for sig selv og andre. Bestemmelsen gælder iøvrigt såvel akutte som mere varige tilstande. Den kan således også bringes til anvendelse overfor eufomane, jfr. om disse afsnit XI i Betænkning om misbrug af euforiserende stoffer, afgivet i juli 1953.

Bestemmelsen i stk. 1 må naturligvis anvendes med en vis varsomhed, og det er en selvfølge, at en lidelse kan gøre en person uegnet som fører af en slags køretøj, medens han meget vel kan føre et køretøj af en anden art på betryggende måde. Formuleringen gør det muligt at tage sådanne varierende hensyn.

Man har i tilslutning til denne bestemmelse drøftet spørgsmålet om at pålægge lægerne at indberette til myndighederne, såfremt en patient, der har førerbevis til motorvogn, bliver lidende af en sygdom, der gør ham uegnet som fører. I visse tilfælde vil bestemmelsen i § 12 i lov nr. 72 af 14. marts 1934 om udførelse af lægegerning kunne komme til anvendelse; efter denne er en læge, der i sin virksomhed kommer til kundskab om, at en person lider af sådanne sygdomme eller mangler i legemlig eller sjælelig henseende, at han i betragtning af de forhold, hvorunder han lever eller arbejder, udsætter andres liv eller helbred for nærliggende fare, forpligtet til at søge faren afbødet ved henvendelse til vedkommende selv, om fornødent ved anmeldelse til pågældende embedslæge eller sundhedsstyrelsen. En speciel, mere vidtgående bestemmelse findes i den norske motorvognslov. Men den har imidlertid, efter hvad udvalget har bragt i erfaring, ikke vist sig af større praktisk betydning; indberetninger fra læger forekommer i Norge kun sjældent. En bestemmelse, der går udover den bestemmelse, der findes i lægeloven, må sikkert også fra et alment synspunkt antages at være til større skade end gavn, idet en ønskelig gennemførelse af en sådan indberetningspligt antagelig vil medføre en svækkelse af tillidsforholdet mellem politi og læge og i givne

tilfælde vil kunne afholde folk fra at søge læge eller tilskynde dem til at give lægen ufuldstændige oplysninger om deres sygdom. Udvalget er derfor enedes om ikke at medtage en sådan bestemmelse.

Medvirken til overtrædelse af bestemmelsen i stk. 1 er strafbar efter den almindelige bestemmelse i straffelovens § 23. Den i stk. 2 givne bestemmelse rækker ud herover ved at give arbejdsgivere og andre foresatte et videregående ansvar, der navnlig vil kunne virke til at forebygge, at en arbejdsgiver tilrettelægger arbejdet for sine chauffører således, at disse ikke kan undgå at føre bil i uforsvarlig træthedstilstand.

Bestemmelsen i stk. 3 om *udfærdigelse af almindelige arbejdstidsregler for visse chauffører* svarer til udkast 1937 § 22, stk. 2, medens en sådan bestemmelse ikke findes i den gældende motorlov.

Der har i udvalget været enighed om, at der er stærkt behov for nærmere regler om begrænsning af arbejdstiden. Der sker til stadighed meget alvorlige færdselsuheld som følge af, at chauffører falder i søvn ved rattet. Arbejds- og socialministeriet har da også i en skrivelse af 22. januar 1951 til justitsministeriet givet udtryk for, at man ønsker en sådan bestemmelse medtaget.

Udvalget har ikke ment på nærværende tidspunkt at burde udarbejde endeligt udkast til de nærmere regler, som i så henseende bør fastsættes, men har fundet det rigtigst til belysning af den foreslåede lovbestemmelse at gøre rede for de væsentlige af de problemer, der vil melde sig ved reglernes nærmere udformning.

Man har i den anledning undersøgt, hvilke bestemmelser der måtte findes i andre lande, i internationale overenskomster og på parallelle områder. En redegørelse for disse regler, som på forskellige punkter er bestemt af hensyn, der går ud over de rent færdselssikkerhedsmæssige, findes i bilag 5.

Ved afgørelsen af, hvilke bestemmelser en eventuel bekendtgørelse skal indeholde, vil en gennemgang af de i det pågældende bilag nævnte grupper af bestemmelser vise, at følgende hovedspørgsmål må behandles:

I. Hvilke personer skal bestemmelserne gælde for?
II. Hvilke tidsperioder skal behandles i bestemmelserne?
III. Hvorledes skal overholdelse af bestemmelserne kontrolleres?

ad I.

I overensstemmelse med det almindelige princip i motorlovgivningen, at personer, som betaler for at blive befordret, har særligt krav på, at transporten foregår så sikkert som muligt, bør bestemmelserne først og fremmest gælde for førere af motorvogne, der er indregistreret til erhvervsmæssig befordring af personer, hvad enten disse køretøjer føres af ejeren eller en chauffør; efter de for udvalget foreliggende oplysninger har navnlig førere af lillebiler og af turistbiler ofte en urimelig lang arbejdstid. Bestemmelsens formål er imidlertid det videregående også at beskytte den øvrige færdsel mod overtrætte chauffører, og man må derfor i det hele inddrage også den erhvervsmæssige godstransport under overvejelserne, —• hvorimod det for privat person- og godsbefordring formentlig kan anses tilstrækkeligt med de almindelige regler i lovudkastets § 15, stk. 1. Indenfor den erhvervsmæssige godstransport melder problemet sig med særlig styrke for de store lastmotor vogne; navnlig førere af fragtmands vogne har jævnlig en urimelig lang arbejdstid. Man mener at kunne tilråde, at bestemmelserne foreløbig begrænses til at gælde — foruden for førere i erhvervsmæssig personbefordring — for førere af lastmotorvogne, hvis tilladte totalvægt overstiger 3 500 kg, idet det typisk er disse vogne, der benyttes til særlig langvarige transporter. Spørgsmålet om udvidelse af reglerne til anden erhvervsmæssig vare- og lastkørsel vil da senere kunne løses i lys af de herved indvundne erfaringer.

Der bør åbnes mulighed for at gøre undtagelse for livsvigtige transporter og for transporter af letfordærvelige varer.

ad II.

Bestemmelserne må formentlig omfatte følgende tidsperioder: daglig arbejdstid, maksimal køretid ved rattet uden pause, længden af pause til at afbryde køretid ved rattet, daglig hviletid, ugentlig arbejdstid og ugentlig hviletid. De af undergruppen under den økonomiske kommission for Europa foreslåede timetal, jfr. side 211, vil formentlig være passende.

ad III.

For at der skal være mulighed for at føre nogen kontrol med bestemmelsernes overholdelse, må det kræves, at føreren fører en kontrolbog, der udviser, hvornår arbejdstiden er begyndt og ophørt, og hvorlænge køretiden varer, således at begyndelsestidspunktet indføres straks ved arbejdstids og køretids begyndelse og afslutningstidspunktet indføres straks ved arbejdstids og køretids ophør. Kontrolbogen skal altid følge køretøjet og forevises på forlangende. Arbejdsgiveren skal være pligtig til at påse, at den er tilstede og føres, og han må føre lister over, hvem der er fører af det pågældende køretøj.

Til § 16.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 28 og motorlovens § 24 samt udkast 1937 § 21, men er væsentligt ændret.

Spørgsmålet om trafik og alkohol har igennem årene været genstand for livlig diskussion*), og der foreligger et omfattende skriftligt materiale til belysning af problemet såvel i udlandet som her i landet. Udgangspunktet for udvalgets overvejelser har været „Betænkning vedrørende spørgsmålet trafik og alkohol", afgivet af kommissionen af 1947 angående alkoholspørgsmålet i december 1950 med den belysning, de deri fremsatte synspunkter har fået bl. a. ved direktør Fr. Wittigs pjece „Trafik og alkohol, alkoholpromillebestemmelsens betydning og sikkerhed", udgivet af Forenede Danske Motorejere i marts 1951, og vurderingen heraf i retslægerådets skrivelse af 23. august 1952 til justitsministeriet (optrykt i rådets årsberetning for 1951 p. 137 ff). Af nyt officielt materiale fra de øvrige nordiske lande skal nævnes Innstilling III fra den norske Edruelighetskomiteen av 1947 (Oslo 1950) samt den svenske betænkning „Trafiknykterhet", Forslag av 1949 års trafiknykterhetsutredning (Statens offentliga Utredningar 1953 nr. 20, kommunikationsdepartementet, Stockholm).

Udvalget er bekendt med de for tiden foregående forhandlinger mellem regeringsrepræsentanter for Danmark, Finland, Norge og Sverige om ensartet lovgivning vedrørende spørgsmålet om trafik og alkohol, og det af udvalgets flertal stillede forslag — der i princippet svarer til de i alkoholkommissionens ovennævnte betænkning foreslåede regler — er tillige i overensstemmelse med det fællesnordiske forslag, som efter det foreløbige resultat af de nordiske forhandlinger kan forventes at komme til at foreligge.

Udvalget har i sit forslag på samme måde som i udkast 1937, i den svenske betænkning og i det foreløbige fællesnordiske udkast samlet bestemmelserne om berusede trafikanter i een bestemmelse, som dog ikke omfatter fodgængere. Det må vel erkendes, at berusede fodgængere kan være til betydelig fare og ulempe i færdselen; men der skal dog normalt foreligge spirituspåvirkning af ret høj grad, før der bliver tale om færdselsmæssig fare, således at det oftest er ordenshensyn mere end færdselsmæssige hensyn, som kræver indskriden overfor berusede fodgængere. Man har derfor fundet det naturligst at lade bestemmelserne om berusede fodgængere forblive i politivedtægterne; i grovere tilfælde kan bestemmelsen i straffelovens § 138, stk. 1, finde anvendelse.

Udvalgets forslag til forbud mod kørsel med *motordrevet køretøj* efter spiritusnydelse findes i udkastets § 16, stk. 1 og 2. Efter udkastets § 53, stk. 2, og § 55, stk. 1, finder bestemmelserne tillige anvendelse for fører af *sporvogne* og af *andre skinnekøretøjer* ved kørsel på eller over vej, bortset fra togs passage over egentlige jernbaneoverskæringer.

Det har ikke været muligt i udvalget at opnå enstemmighed om tilslutning til de af alkoholkommissionen foreslåede principielle regler om kørsel med motordrevet køretøj efter spiritusnydelse.

Udvalgets flertal (Oroes-Petersen, Koefoed, K. O. Larsen, Volquartz, Voltelen og formanden), hvis forslag som anført i princippet svarer til alkoholkommissionens, fremsætter følgende bemærkninger til det af dem stillede forslag (mindretalsbemærkninger findes side 52 ff):

Hovedbestemmelsen i stk. 1 forbyder den, som har nydt spiritus i et sådant omfang, at han må antages at være ude af stand til at gøre det på betryggende måde, at føre motordrevet køretøj. Til dette forbud, som i det væsentlige svarer til det gældende forbud i motorlovens § 24, stk. 1, er imidlertid føjet en bestemmelse om, at en fører, som har en alkoholkoncentration i blodet på 1,20 promille eller derover, altid anses for således påvirket, at han ikke kan køre på betryggende måde. Straffen for overtrædelse af forbudet er efter § 63, stk. 1, frihedsstraf (hæfte eller fængsel indtil 1 år), dog at straf af bøde kan anvendes under særlig formildende omstændigheder. Efter § 64 skal frakendelse af førerretten finde sted, medmindre særlig formildende omstændigheder foreligger.

Hertil føjes i stk. 2 et forbud mod at føre de nævnte køretøjer, når alkoholkoncentrationen i førerens blod — uden at han er påvirket som nævnt i stk. 1 — overstiger 0,60 promille. Straffen for overtrædelse heraf er — som for andre overtrædelser af loven — bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. Frakendelse af førerbevis kan ske.

Som det ses, bygger flertallets forslag i væsentlig grad på konstateringen af alkoholkoncentrationen i førerens blod, og man skal derfor — forinden den nærmere omtale af enkelthederne i forslaget — fremsætte nogle bemærkninger om forsvarligheden heraf.

I sin foran nævnte pjece „Trafik og alkohol" fraråder direktør Wittig bestemt, at man lægger

*) Jfr. bl. a. drøftelserne på det nordiske kriminalistmøde i København i 1952, se de til grund herfor liggende afhandlinger i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab, årgang 1952, 1. hefte p. 167 ff, og referatet af drøftelserne på mødet i Nordisk kriminalistisk Årsbok 1952—1953.

den konstaterede alkoholkoncentration i førerens blod til grund som eneste bevismiddel, idet det bl. a. gøres gældende, at der er fejlmuligheder ved udtagningen og bedømmelsen af blodprøverne.

Retslægerådet har i den anledning i sin nævnte skrivelse af 23. august 1952 udtalt, at blodalkoholbestemmelsen som alle andre biokemiske undersøgelser indebærer en vis fejlrisiko, men sikkerheden er allerede nu efter rådets skøn så betydelig, at det ikke er begrundet — som foreslået af direktør Wittig — at søge fejlrisikoen nedbragt ved dobbeltprøver, foretagne af indbyrdes uafhængige laboratorier, idet den derved opnåede yderligere sikkerhed næppe vil stå i rimeligt forhold til de med en sådan ordning forbundne merudgifter. Rådet finder de af direktør Wittig rejste indvendinger mod de af rådet foretagne beregninger i de enkelte sager ubeføjede, men agter dog, såfremt der — som nu foreslået i lovudkastet — tillægges de beregnede blodalkoholkoncentrationer selvstændig betydning for skyldspørgsmålet, at overveje en forhøjelse af kravene til beregningernes „sikkerhed". Rådet tager iøvrigt ikke påny stilling til spørgsmålet om indførelse af en „promillegrænse" — en sådan grænse på 1,0 promille blev foreslået af rådet i dettes skrivelse af 21. juni 1937 til justitsministeriet (rådets årsberetning 1936, side 392 ff) —, idet forskellige opfattelser i så henseende nu gør sig gældende i rådet.

Den hidtidige ordning i Norge og Sverige har bygget på alkoholkoncentrationen i førerens blod i lighed med det af flertallet nu stillede forslag. Grænsen har dog i Norge været sat ved 0,50 promille og i Sverige ved 0,80 promille. Hverken ved de i Norge og Sverige eller de her i landet foretagne undersøgelser er der fundet grundlag for at kritisere pålideligheden af blodalkoholbestemmelsen efter den gældende metode. Der må i praksis regnes med en vis tolerance, men fejlmuligheden andrager efter de seneste undersøgelser i Norge og Sverige kun 0,06 promille. I praksis har man dog i Norge og Sverige for at eliminere sådanne mindre unøjagtigheder ved promilleberegningen i praksis ikke rejst tiltale, medmindre den konstaterede alkoholpromille i blodet (gennemsnitsværdien af de 3 udtagne blodprøver) har oversteget de gældende promillegrænser med mindst 0,15 promille. Dette har i Sverige fundet udtryk i et forbehold i selve erklæringen angående den konstaterede alkoholpromille, idet man i samtlige tilfælde, hvor den konstaterede (gennemsnits) promilleværdi ikke har oversteget de i lovgivningen fastsatte grænser (henholdsvis 0,8 og 1,5 promille) med 0,15 promille, udtrykkeligt i erklæringen har udtalt, at erklæringen ikke afgav noget sikkert bevis for overskridelse af vedkommende promillegrænse. I Norge har man blot ved afgørelsen af tiltalespørgsmålet fulgt samme praksis. Der må derfor — såfremt der på grundlag af fælles promillegrænser skal opnås nordisk retsenhed — også her i landet regnes med en fejlmargin på 0,15 promille. Udvalget vil i så fald anse det for ønskeligt, at der i *samtlige* erklæringer angående konstatering af alkoholpromillen i blodet indføjes en reservation angående den nævnte fejlmargin, idet den helt sikre konstatering af alkoholpromillens størrelse ikke blot er af betydning, hvor der er spørgsmål om, hvorvidt en given promillegrænse overhovedet er overtrådt, men også — selvom dette ligger klart — ved strafudmålingen.

Man er i Norge og Sverige indstillet på også fremtidig at bygge reglerne på konstateringen af alkoholkoncentrationen i blodet som hidtil, og tiltrædelse af dette standpunkt fra dansk side er således forudsætningen for, at der kan opnås en væsentlig retsenhed i de 3 nordiske lande på dette område, idet der under de førte forhandlinger foreløbig fra norsk og svensk side er givet tilslutning til at søge promillegrænserne fastlagt til 1,20 promille og 0,60 promille — alt med forbehold af den omtalte fejlmargin på 0,15 promille — som sket i udkastet til § 16, stk. 1 og 2. Såvel med hensyn til delingen i en strengere og mildere regel som forså vidt angår undergrænsen 0,60 promille falder dette som tidligere nævnt sammen med det i alkoholkommissionens betænkning af december 1950 stillede forslag.

Flertallet har herefter ikke for sit vedkommende fundet betænkelighed ved den foreslåede affattelse af bestemmelserne.

Det skal dog bemærkes, at de i mindretallets (Lærkes' og Eiler Pedersens) bemærkninger nedenfor refererede tyske forsøg, der skal have givet til resultat, at forskellige tyske institutters bestemmelse af alkoholpromillen har givet meget divergerende resultater, har foranlediget, at der som led i de stedfindende fællesnordiske forhandlinger agtes gennemført nogle tilsvarende sammenlignende forsøg på forskellige nordiske anerkendte institutter. Flertallet må tage forbehold, forså vidt sådanne forsøg måtte kunne rokke de hidtidige lægelige udtalelser om alkoholbestemmelsens pålidelighed, hvorpå flertallets forslag er begrundet.

Angående enkelthederne i flertallets forslag skal iøvrigt bemærkes følgende:

Efter nugældende lov foreligger overtrædelse, såfremt en person fører eller forsøger at føre motorkøretøj, uanset at han „på grund af nydelse af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde". Dette er bevaret som hovedkriteriet for, om

en fører overtræder bestemmelsen i forslagets stk. 1, dog således, at man i affattelsen stærkere har understreget, at det er det betydelige alkoholkonsum som sådant, som loven vil sætte bom for hos førere af motordrevne køretøjer, ved at kørsel forbydes, når føreren „har nydt spiritus i et sådant omfang, at han må antages at være ude af stand til at føre køretøj af den pågældende art på betryggende måde". Afgørende herfor er som hidtil samtlige foreliggende bevisligheder, herunder den i reglen foreliggende lægeundersøgelse og vidneforklaringerne. Vægten lægges på, om den pågældende må antages at kunne føre køretøj „af den pågældende art" på betryggende måde, og der er således mulighed for i retspraksis at anlægge en lempeligere bedømmelse, forsåvidt angår langsomtkørende køretøjer (traktorer, motorredskaber o. lign.). Den skete ændring af affattelsen af hovedreglen fører naturligt videre til bestemmelsen om, at en konstateret spiritusprocent på 1,20 promille eller derover altid betegner en overtrædelse af forbudet. Denne grænse er som allerede anført stemmende med forslag fra norsk side, (hvor det strenge strafansvar for tiden gælder helt ned til en promille på 0,50), og fra svensk side, (hvor denne grænse for tiden er draget ved 1,50 promille). I forhold til hidtidig dansk retspraksis efter motorlovens § 24, stk. 1, vil bestemmelsen i det store antal tilfælde ikke betyde nogen skærpelse, idet der allerede i retspraksis domfældes i næsten alle tilfælde, hvor den konstaterede alkoholpromille i blodet ligger over den nævnte grænse, selvom den foretagne lægeundersøgelse i et fåtal tilfælde ikke har vist sikre tegn på spirituspåvirkning.

Bestemmelsen i stk. 2 er begrundet i de i alkoholkommissionens betænkning og den svenske betænkning om „Trafiknykterhet" omtalte undersøgelser, som har fundet sted i Sveiige — bl. a. foranlediget af dr. L. Goldberg — og andetsteds, og som har givet til resultat, at der allerede ved en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller derunder for størstedelen af de undersøgte personer foreligger en mærkbar svækkelse af funktioner som opmærksomhed, præcision, reaktionstid m. v., hvilket også har givet sig tydelige udslag ved praktiske køreprøver. Disse resultater har kun i mindre grad været påvirket af, om vedkommende iøvrigt var tilvænnet til spiritus eller var øvet motorfører. Selvom det overfor de i undersøgelserne indgåede praktiske forsøg blev indvendt, at de angår særlig tilrettelagte prøver og derfor ikke med sikkerhed viser, hvorledes de undersøgte personer ville reagere uforberedte overfor opstående vanskelige trafiksituationer, giver de om de nu meget omfattende undersøgelser foreliggende referater*) dog grundlag for at antage, at risikoen i trafikken forøges væsentligt selv ved den nævnte lavere alkoholkoncentration i blodet. Den stadige stigning i færdselens intensitet, som nødvendiggør stadig større agtpågivenhed fra de kørendes side, taler efter flertallets opfattelse med stor vægt for at forbyde de motorkørende gennem spiritusnydelse at forringe deres køreevne til fare for sig selv eller andre. Nedsættelsen af køreevnen kan efter resultaterne af de nævnte forsøg være meget væsentlig, selvom den pågældende ville kunne bestå den almindelige kliniske lægeundersøgelse, der ikke giver tilstrækkelig mulighed for specielt at bedømme evnerne som motorkører.

Til støtte for bestemmelsen kan yderligere anføres, at den giver mulighed for en mere glidende bedømmelse ved strafudmålingen. Som motorlovens § 24, stk. 1, sammenholdt med § 41, nu praktiseres, kan kontrasten mellem på den ene side de tilfælde, hvor domfældelse sker med frihedsstraf og frakendelse af førerretten til følge, og på den anden side de tilfælde, hvor frifindelse finder sted, nu og da fremtræde som ikke fuldtud rimelig. En ændring af denne praksis kan næppe påregnes uden lovændring. En bestemmelse, der antagelig vil lette anvendelse af bødestraf uden frakendelse af førerretten i det hidtidige grænseområde, må derfor forekomme ønskelig.

Straffen for overtrædelse af stk. 2 vil efter § 63, stk. 2, i almindelighed blive bøde, men i de grovere tilfælde er der mulighed for at anvende frihedsstraf. Til disse grove tilfælde må frakendelsen af førerret, som efter § 64 er fakultativ, også antages at blive begrænset.

Forsøg er strafbart efter både stk. 1 og stk. 2, ligesom efter den nugældende bestemmelse i motorlovens § 24, stk. 1.

Medvirken vil være strafbar efter den almindelige bestemmelse i straffelovens § 23, og det hidtidige forbud mod at overlade et motorkøretøj til en spirituspåvirket person er derfor udeladt. Et særligt udvidet ansvar for beværtere, der ikke hindrer en spirituspåvirket gæst i at føre et motordrevet køretøj, er givet i stk. 8, der med nogen omformulering svarer til den nugældende § 24, stk. 2. Det følger formentlig med tilstrækkelig tydelighed heraf, at værten ved et privat selskab ikke kan drages til ansvar, fordi en af hans gæster senere fører motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand, medmin-

*) Der henvises særlig til den detaillerede redegørelse i betænkningen „Trafiknykterhet", side 89—142, for en lang række af de spørgsmål, der rejser sig vedrørende alkohols indvirkning på den menneskelige organisme.

dre han har ydet en positiv medvirken til, at det sker.

Stk. 3 om *førere af cykel eller hestekøretøj* svarer til færdselslovens § 28. Man har ikke ment, at der var tilstrækkeligt grundlag for at indføre en alhoholpromillegrænse for så vidt angår disse tilfælde, men undersøgelse af alhokolkoncentrationen vil alligevel være af betydning for bevisspørgsmålet.

Stk. 4 svarer til motorlovens § 24, stk. 1, 2. og 3. pkt.; bestemmelsen giver nu også hjemmel for at fremstille cyklister og førere af hestekøretøjer til lægeundersøgelse og til udtagelse af blod- og urinprøve.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny. Den stemmer med, hvad der hidtil uden særlig lovbestemmelse er antaget i praksis. Man har dog under de fællesnordiske forhandlinger fra dansk side fundet det hensigtsmæssigt at udforme en udtrykkelig bestemmelse om, at vildfarelse angående alkoholkoncentrationens størrelse ikke fritager for straf. En lignende lovregel påtænkes indført i Norge, hvor der i praksis har vist sig trang hertil.

Bestemmelsen i stk. 6 er ligeledes ny. Der fastsættes her en bevisformodningsregel, hvorefter spiritusnydelse, når føreren indså eller burde indse, at der af politiet kunne blive iværksat undersøgelse i anledning af kørslen, skal anses at have fundet sted før kørslen, forsåvidt føreren ikke godtgør, at spiritusnydelsen har fundet sted efter kørslen. Bestemmelsen er påkrævet, idet det i praksis ikke så sjældent i strid med sandheden er gjort gældende, at spiritusnydelse er sket efter kørslen. Man har overvejet, om der — i stedet for den foreslåede bevisregel — burde indføres strafansvar for den, der nyder spiritus efter kørslen, skønt han ved eller bør vide, at en undersøgelse mod ham forestår, og således i ond tro tilintetgør det afgørende bevis i sagen. Man har dog fundet det naturligere at søge misbrug af denne art imødegået ved den foreslåede bevisregel. Allerede efter almindelige bevisregler må det iøvrigt — trods den i straffesager gældende bevisbyrde for anklagemyndigheden — påhvile den tiltalte at føre et vist bevis for en usandsynlig påstand af denne art. Bestemmelsen i 2. pkt. tilsigter ikke i den deromhandlede situation at fritage føreren for at sandsynliggøre en påstand om efterfølgende spiritusnydelse, men kun at udtale, at der i denne situation ikke kan stilles samme krav til fuldt og uomtvisteligt bevis herfor som efter 1. pkt. Der har værer enighed om bestemmelsen under de nordiske forhandlinger.

Bestemmelsen i stk. 7 er ligeledes ny. Det fastsættes heri, at der skal regnes med den højeste alkoholkoncentration, som den nydte alkoholmængde kan føre til. Bestemmelsen tager sigte på de tilfælde, hvor spiritusnydelsen helt eller delvis har fundet sted umiddelbart før kørslen, således at absorptionen af alkohol i blodet ikke er tilendebragt ved kørslen, idet det er en erfaring, at indtagelse af alkohol påvirker nervesystemet umiddelbart efter indtagelsen og ikke først efter, at absorptionen i blodet er tilendebragt.

Stk. 8, der svarer til motorlovens § 24, stk. 2, er omtalt ovenfor.

Mindretalsforslag til § 16.

Et *mindretal (Lærkes* og *Eiler Pedersen)* kan ikke tiltræde flertallets formulering af § 16 og den dermed sammenhængende formulering af strafbestemmelsen i § 63 og reglen om fradømmelse af førerret i § 64.

Dette mindretal ønsker først at fremhæve, at det allerede på grund af den usikkerhed, der er forbundet med bestemmelsen af alkoholindholdet i blodet, findes meget uheldigt at definere den tilstand af beruselse, som skal anses at medføre svigtende evne til at føre motorkøretøj, ved bestemte grænser for blodalkoholkoncentrationen (fast promilleregel). Det må vistnok almindeligt erkendes, at selvom alkoholkoncentrationen i gerningsøjeblikket kunne konstateres med meget stor nøjagtighed, ville denne præsumptionsregel på grund af individernes forskellige tolerance over for alkohol kun kunne betragtes som en meget grov gennemsnitsregel, der vel kun kunne være forsvarlig, såfremt den med sikkerhed ville medføre afgørende fordele ved sin generalpræventive virkning — hvilket mindretallet som nedenfor nævnt betvivler. Men når dertil kommer, at alkoholkoncentrationen i blodet ved anvendelse af al mulig omhu efter nylig fremkomne oplysninger næppe kan bestemmes med større nøjagtighed end, at der bliver en fejlmargin på over 20 pct., anser man det for uforsvarligt i strafferetten at tillægge alkoholpromillen mere end en vis vejledende betydning, endsige da betydning som selvstændigt strafbart forhold.

I denne forbindelse henledes opmærksomheden på de af flertallet omtalte tyske forsøg af 27.—29. januar 1954. Forsøgene er foretaget på foranledning af retten i Bonn og under medvirken af et antal dommere, sagførere og læger og under udfoldelse af al mulig kontrol og omhu. Endvidere har de retsmedicinske institutter i Bonn, Münster, Mainz, Heidelberg, Frankfurt og Düsseldorf samt Hygieneinstitut des Ruhrgebiets in Gelsenkirchen medvirket, og det bemærkes, at der forud var givet institutterne meddelelse om de forsøg, der forestod,

for at de kunne udvise den højeste grad af nøjagtighed.

Resultaterne af prøven, hvori indgik 5 forsøgspersoner, viste en difference mellem de forskellige institutters beregninger på 0,42 promille, i forhold til gennemsnittet en fejlprocent på 23. Specielt var det måske rigtigt at fremhæve, at en af forsøgspersonerne kun indtog ganske ringe kvanta af spiritus, og at målingerne af koncentrationen i blodet viste fra 0,17 til 0,26 promille.

Anledningen til, at disse forsøg blev gennemført, var, at Allgemeiner Deutscher Automobil-Club's Repræsentant, Rechtsanwalt, Dr. Töpfer, sammen med en notar og med tilkaldelse af en læge selv forinden havde udført et lignende forsøg. Dette første forsøg var gennemført, uden at der var meddelt de retsmedicinske institutter (i Düsseldorf, Köln, Münster, Göttingen, Mainz og Heidelberg), at forsøgene blev foretaget. Dr. Töpfer's resultater fra de forskellige institutter var alarmerende, idet der blev konstateret 1,88 promille af instituttet i Mainz og 2,82 af instituttet i Göttingen, altså en maximalspredning på omtrent 1 promille.

Mindretallet mener iøvrigt ikke, at der foreligger tvingende grunde til at forlade den retstilstand, som den gældende motorlovs § 24 er udtryk for — dog, at man finder det naturligt, at reglen om forbud imod kørsel i spirituspåvirket tilstand og straf herfor bør omfatte alle førere af køretøjer (altså også cykler og hestevogne som foreslået i § 16, stk. 3, i flertallets formulering). Ifølge den officielle ulykkesstatistik — dens mangler iøvrigt ufortalt — har de færdselsulykker, der skyldes spirituspåvirkede førere, siden 1946 udgjort en faldende procentdel af færdselsulykkerne, et forhold, der formentlig for en del kan tilskrives den propagandavirkning, som den offentlige interesse om emnet har haft i disse år. Men navnlig finder mindretallet det usandsynligt, at den af flertallet foreslåede regel i § 16 vil have gavnlige virkninger for færdselssikkerheden. Den foreslåede opdeling af det strafbare område, således at de ringere grader af beruselse alene tænkes belagt med bødestraf, vil efter mindretallets opfattelse automatisk medføre, at den forestilling om noget i den offentlige mening nedværdigende, som dog gennem domstolenes praksis efter den nugældende lov og pressens behandling af stoffet for tiden er knyttet til en dom for kørsel i spirituspåvirket tilstand, i fremtiden vil blive forbeholdt de grove tilfælde, hvor hæfte eller fængsel plus fradømmelse af førerretten sker. Dette i forbindelse med den forholdsvis beskedne kontrol, der af politiet kan føres med motorføreres ædruelighed, den ringe chance for tiltale, når der ikke indtræffer uheld under kørslen, vil utvivlsomt svække den generalpræventive virkning af den foreslåede bestemmelse, sammenlignet med den nugældende lovs.

Såfremt den af flertallet foreslåede regel, der formentlig er tænkt som en skærpelse ved udvidelse af det strafbare område, af domstolene praktiseres således, at de strenge strafvirkninger (hæfte, fængsel, fradømmelse af førerret) normalt indtræder, når der blot konstateres en alkoholkoncentration i blodet på mere end 0,6 promille, en praksis, der altså ville svare til den gældende norske regel, mener mindretallet på den anden side, at reglen går videre, end hensynet til færdselssikkerheden kræver efter de erfaringer, der hidtil er indvundet. Også i dette tilfælde risikerer man ved det indgreb, der herved gøres i det daglige livs almindelige udfoldelse, at bevirke en ringeagt for loven snarere end en forbedring af præventionen.

Mindretallet fastholder derfor, at den heldigste formulering af forbuds- og straffenormen — med den foran nævnte reservation vedrørende cyklister og hestevognsførere — vil være omtrent sammenfaldende med den nugældende motorlovs, hvorefter domstolenes praksis inden for de rummelige strafferammer (indtil 6 måneders fængsel) til enhver tid kan afpasses efter færdselssikkerhedens behov, og hvorefter det stemmende med de almindelige regler i strafferetten er muligt for dommeren i alle tilfælde ved sin bedømmelse at tage alle bevisligheder i betragtning og tillægge dem den vægt, han finder rigtig i det konkrete tilfælde.

Mindretallet foreslår med andre ord sidste punktum i stykke 1 og hele stykke 2 i flertallets formulering af § 16 borttaget. De øvrige stykker må rettes herefter. Endvidere foreslås § 63, stk. 2, udeladt, idet strafferammens overgrænse i stk. 1 fastsættes til 6 måneder. Tilsvarende foreslås i § 64 sidste sætning i 2. stykke udtaget.

Et *andet mindretal (Brondt)* er enigt med foranstående mindretal i, at de af flertallet foreslåede regler (med de afgørende promillegrænser på 0,6 og 1,2) kan komme til at virke for stive i praksis. De vil tilskynde domstolene til at komme bort fra den individuelle bedømmelse af de tiltalte. Det kan føre til urimelige resultater, idet en motorfører med 1,1 promille for eksempel slipper med en bøde og undgår frakendelse af førerbevis, medens en motorfører med 1,2 promille får ubetinget frihedsstraf og mister førerbevis i 1 år.

På den anden side finder dette mindretal, at der — medmindre eventuelle forsøg måtte rokke ved de hidtidige lægelige udtalelser om alkoholbestemmelsens pålidelighed — bør lægges større vægt på

alkoholpromillen end af foranstående mindretal forudsat.

Såfremt man udelukkende ville bygge på den kliniske undersøgelse, ville der efter dette mindretals opfattelse være betydelig fare for forskelsbehandling, allerede fordi lægers vurdering af de enkelte prøver, der indgår i undersøgelsen, efter sagens natur ikke kan være ensartet.

Selv om det efter den almindelige straffebedømmelse måtte siges at være rigtigt udelukkende at lægge en klinisk undersøgelse til grund, tør man næppe se bort fra den kritik, som et sådant grundlag vil medføre på grund af den usikkerhed og dermed den uligelighed, der nødvendigvis må hæfte ved dette grundlag, en kritik, der vil kunne virke skadelig for befolkningens retsopfattelse. Bestemmelsen af alkoholpromillen vil i denne henseende være af betydning som en korrektion til den kliniske undersøgelse.

Mindretallet finder, at den af domstolene hidtil fulgte praksis i det store og hele har virket tilfredsstillende, og går ind for, at denne praksis søges bibeholdt, men dog således, at promillereglen findes udtrykt i selve loven.

Det foreslås herefter, at den af flertallet foreslåede formulering af § 16, stk. 1, bibeholdes med den ændring, at „altid" i 2. punktum erstattes af „normalt", at promillereglen ændres til 1,00 og at § 16, stk. 2, udgår; endvidere foreslås det, at § 63, stk. 2, udgår.

Et *tredie mindretal (Bang)* må ligeledes nære betænkelighed ved at kriminalisere en alkoholpromille på 0,6. Dette mindretal finder det ganske vist efter de foreliggende oplysninger sikkert, at et til denne promillegrænse svarende alkoholforbrug altid nedsætter reaktionshastigheden ikke uvæsentligt; det synes derimod ikke tilstrækkelig godtgjort, at ikke træthed, sygdom eller andre forhold kan nedsætte evnen til at føre motorkøretøj i tilsvarende grad, uden at dette kan konstateres på en måde, der gør bestemmelsen i lovudkastets § 15 anvendelig, ligesom der ikke foreligger dokumentation for, at personer, som har en sådan relativt lav alkoholpromille, men som iøvrigt ikke ved en klinisk undersøgelse viser tegn på spirituspåvirkning, forvolder noget betydeligt antal færdselsuheld. Hertil kommer, at den modvilje mod berusede motorvognsførere, som nu er almindelig i alle kredse af befolkningen, muligt vil svækkes, hvis der gennemføres en række domfældelser af personer, som kun har haft et moderat spiritusforbrug, og som ikke ved den kliniske undersøgelse har vist tegn på påvirkning. Det foreslås herefter, at § 16, stk. 2, og § 63, stk. 2, udgår; iøvrigt kan flertallets forslag tiltrædes.

Til § 17.

Bestemmelsen om *førerens ansvar for høretøjets stand* svarer til motorlovens § 25 og udkast 1937 § 23 og er bortset fra en sproglig ændring uændret med undtagelse af, at også tegngivningsapparater og lygter nævnes som apparater, hvorpå opmærksomheden navnlig skal være henledt, og at bestemmelsen gælder for alle arter af køretøjer.

Til § 18.

Bestemmelsen, der indeholder reglerne om *førerbevis* til motorkøretøjer, svarer til motorlovens § 21, som denne er affattet ved lov nr. 286 af 18. juni 1951 om ændring af reglerne om fortabelse af rettigheder som følge af straf, og udkast 1937 § 24, dog at den kun omfatter førerbevis til motorkøretøjer, medens bestemmelserne om førerbevis til traktorer og motorredskaber er udskilt til § 19.

I stk. 2 foreslås aldersgrænsen for små invalidekøretøjer efter justitsministerens nærmere bestemmelse sat til 16 år; det er ofte et stort problem for vanføre at klare befordringen fra sted til sted, og da der i de senere år er fremkommet flere egnede konstruktioner af køretøjer til dette formål, som er langsomtkørende, finder man det rimeligt og forsvarligt, at der åbnes mulighed for, at vanføre allerede fra 16 års alderen kan få førerbevis. Endvidere er ordene „at han har taget undervisning i kørefærdighed" udeladt, idet man ikke finder, at der er tilstrækkelig grund til at kræve, at det skal være et vilkår for at få førerbevis, at man har foretaget øvelseskørsel hos en godkendt kørelærer; øvelseskørsel med motorkøretøjer på vej må dog ifølge § 21 kun ske under overvågen af en godkendt kørelærer.

Ved afgørelsen af, om den fornødne legemlige og åndelige førlighed er tilstede, bør man også være opmærksom på, om den pågældende lider af euforomani, jfr. herved side 62 i Betænkning om misbrug af euforiserende stoffer, afgivet i juli 1953.

I stk. 3 er „legemlige betingelser" ændret til „førlighedsbetingelser". Det skønnes rimeligt, at man ikke på forhånd afskærer muligheden for, at også personer, der ikke har den fulde åndelige førlighed til, at man vil udstede førerbevis til dem til en hvilkensomhelst art af motorkøretøj, hvor der foreligger et særligt behov herfor, kan få førerbevis på særlige betingelser, på samme måde som legemligt invaliderede personer kan få adgang til at køre særlige invalidekøretøjer.

I stk. 4 har man foreslået, at der kan fastsættes særlige regler for udstedelse af førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes til omnibus- eller fragt-

mandskørsel samt kørsel med personer eller gods i international trafik.

I stk. 5 foreslås, at gyldighedstiden 5 år for et førerbevis kan forkortes for personer, der er fyldt 70 år. Når en person er blevet 70 år, forøges svækkelsen af helbredet (syn, hørelse, hjertelidelser m. v.) ofte så meget, at det er naturligt at forlange hyppigere fornyelse og dermed hyppigere lægeundersøgelse.

I stk. 6 fastslås det udtrykkeligt, at politiet, når der opstår formodning om, at en person ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis, kan forlange, at han underkaster sig de fornødne undersøgelser; man forudsætter, at sådanne undersøgelser må bekostes af det offentlige i hvert fald i de tilfælde, hvor undersøgelsen ikke giver grundlag for at inddrage førerbeviset. Man har drøftet, om man skulle skabe hjemmel for, at spørgsmålet om nægtelse eller inddragelse af førerbevis på grund af manglende ædruelighed, eller fordi den fornødne åndelige og legemlige førlighed ikke skønnes at være tilstede, kan indbringes for domstolene i analogi med reglerne om, at nægtelse af førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring eller til fragtmandskørsel på grund af straf kan indbringes for domstolene, jfr. straffelovens § 78, stk. 3; men man har været enige om, at der ikke er tilstrækkelig grund hertil; de af politiet trufne afgørelser kan altid indklages for justitsministeren, og der skønnes heri den fornødne sikkerhed for borgerne.

Den i stk. 7 indeholdte regel om adgang til at få udstedt civilt førerbevis på grundlag af et militært førerbevis svarer til den nugældende motor - lovs § 2, stk. 8, dog således at det henskydes til justitsministeren at fastsætte de nærmere bestemmelser herom efter forhandling med forsvarsministeren. Der har i udvalget været rejst spørgsmål om at ophæve denne adgang eller dog at gøre udstedelsen af civilt førerbevis betinget af, at der aflægges en praktisk prøve for justitsministeriets motorsagkyndige. Herfor kunne tale, at det erfaringsmæssigt er stærkt varierende, hvor meget de værnepligtige, som under uddannelsen erhverver militært førerbevis, får adgang til at benytte dette i praksis inden hjemsendelsen, og at den praktiske udnyttelse, der finder sted i tjenestetiden, formentlig jævnlig sker med specialkøretøjer. Udvalget har dog ikke fundet, at erfaringerne har talt tilstrækkeligt imod at bibeholde den hidtil gældende adgang til at ombytte militært førerbevis med civilt førerbevis uden ny prøve.

Til § 19.

Bestemmelsen i stk. 1 er ændret, således at der kan udstedes et *særligt førerbevis til traktor*, uanset om traktoren tilhører en land- eller skovbrugsvirksomhed eller en anden virksomhed (for eksempel industri- eller handelsvirksomhed, vognmand m. v.). Man opretholder dog den forskel mellem de forskellige slags traktorer, at aldersgrænsen i almindelighed er 18 år, medens den for traktorer, der efter § 13, stk. 1 og 2, ikke skal indregistreres, og traktorer, der efter § 13, stk. 3, skal godkendes, er 16 år.

Af bestemmelsen i stk. 3 følger, at *motorredskab kan føres uden førerbevis*, men føreren skal være fyldt 16 år; dette er i harmoni med reglen i fabriklov nr. 143 af 29. april 1913 § 16, hvorefter unge mennesker til 16 års alderen ikke må benyttes til at passe maskiner, som efter indenrigsministerens (nu arbejds- og socialministerens) bestemmelse må anses som farlige.

Det har hidtil været praksis, at vejtromler o. lign. har kunnet føres uden førerbevis, og man har ikke fundet, at der var tilstrækkelig grund til, at der skal kræves førerbevis til nogen af de køretøjer, der henregnes under begrebet motorredskab; der er her tale om langsomtkørende køretøjer af vidt forskellig art, og det kræver som regel speciel uddannelse at køre hver enkelt type af motorredskab, således at det er vanskeligt at praktisere fælleskrav, som førerne skal kunne opfylde.

Også cykler med hjælpemotor kan føres uden førerbevis, men føreren skal ifølge stk. 3 — som hidtil — være fyldt 16 år.

Til § 20.

Bestemmelsen, der omhandler *øvelseskørsel med motorkøretøjer m. v.* svarer til motorlovens § 22, stk. 1—4, som ændret ved lov nr. 270 af 9. juni 1948 og udkast 1937 § 25, dog at de administrative bestemmelser om opnåelse af godkendelse som kørelærer er flyttet til lovudkastets § 71.

I stk. 1 er de to sidste punktummer nye. Man har hidtil savnet regler for, hvem der har ansvaret for kørslen under den såkaldte *rutinekørsel*. Man har fundet det naturligt, at kørelæreren i disse tilfælde anses for fører af køretøjet, selv om den person, der sidder ved rattet, har førerbevis. Bestemmelsen i sidste punktum fjerner den uklarhed, der har været i en del sager, hvor såvel kørelærer som elev har været beruset; det fastslås nu, at bestemmelserne i §§ 15 og 16 finder anvendelse både på kørelærer og på elev, hvad enten der er tale om øvelseskørsel eller rutinekørsel.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Man har i praksis savnet bestemmelser om *øvelseskørsel med traktorer*. Udvalget finder ikke, at der er grund til at anvende hverken reglerne om øvelseskørsel med motorvogne

eller med motorcykler. Man finder det rigtigst, at det henskydes til justitsministerens afgørelse, hvilke regler der skal gives, således at disse kan tilpasses de krav, som udviklingen viser nødvendige; foreløbig finder man det tilstrækkeligt, at der fastsættes tilsvarende regler som i den nu ophævede bekendtgørelse af 14. april 1951 om cykler med hjælpemotor, således at øvelseskørsel kan foregå uden vejledning og overvågen af en godkendt kørelærer, og således at man kan køre på offentlig vej i indtil 14 dage med politiets tilladelse, der gives, når der indgives anmeldelse til førerprøve.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny og tilsigter at modvirke omgåelse af de almindelige regler om adgang til at føre motorkøretøj under dække af påstået øvelseskørsel.

I stk. 6 er hjemmelen til at *forbyde øvelseskørsel af hensyn til de omboende* ny. Som aflæggelse af køreprøve til motorcykle nu foregår, hvor den motorsagkyndige vælger et sted (en plads eller et større kryds), hvor han kan iagttage de prøveaflæggende under hele kørslen, vil kun få steder være egnede. De motorsagkyndige i København har da også ret faste steder, hvor prøveaflæggelse foregår. Følgen af dette er blevet, at nogle kørelærere foretager øvelseskørsel samme sted; dette er til betydelig gene for de omboende, idet øvelseskørsel navnlig i sommerhalvåret jævnlig finder sted daglig til ud på aftentimerne. Myndighederne modtager mange klager i den anledning; men man har hidtil ikke kunnet foretage andet end at henstille til de pågældende kørelærere at henlægge øvelseskørslen til et andet sted (for eksempel til fabrikskvarterer), hvor ingen omboende generes, idet man har fundet, at motorlovens § 22, stk. 4, kun giver hjemmel til at forbyde øvelseskørsel, hvor færdselsmæssige grunde nødvendiggør det. Udvalget finder imidlertid, at det er naturligt at beskytte de omboende mod den ulempe, som omfattende øvelseskørsel utvivlsomt er; hertil kommer, at det for opøvelsen af elevernes kørefærdighed ikke er gavnligt, at kun een bestemt, stærkt begrænset rute indekserceres. Det er en følge heraf, at bestemmelsen i motorbekendtgørelsens § 46, hvorefter køreprøve ikke må afholdes, hvor øvelseskørsel er forbudt af politiet, må ændres.

Til § 21.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 23 og udkast 1937 § 26; dog er de to stykker byttet om, idet den foreslåede stk. 1 — ligesom i udkast 1937 — indeholder den generelle regel omfattende ejere af alle arter af køretøjer.

I stk. 2 er det — som i udkast 1937 — pålagt ejeren at påse, at den, til hvem han overlader føringen, ikke blot har et til det pågældende køretøj, men også et til den pågældende kørsel gyldigt førerbevis.

Til § 22.

Bestemmelsen fastsætter de betingelser, hvorunder personer, der ikke er bosiddende her i landet, kan føre motorkøretøj under midlertidigt ophold her, jfr. om udenlandske køretøjers indretning og registrering § 14. Der henvises iøvrigt til bemærkningerne foran i afsnit A, V, nr. 4.

IV. Færdselsregler.

Bestemmelserne i dette afsnit er i det væsentlige udformet på grundlag af indstillingen af juni 1951 om fællesnordisk færdselslovgivning (bilag 2).

Systematikken svarer i hovedsagen til den i udkast 1937, afsnit IV, anvendte, som også er blevet lagt til grund under forhandlingerne mellem de fire nordiske lande.

Afsnittet er herefter delt i 6 underafsnit: A. Indledende bestemmelser, B. Bestemmelser for al færdsel, C. Bestemmelser for kørende, D. Særregler for færdsel med motordrevne køretøjer, E. Særregler for færdsel med cykel og F. Særregler for gående. Denne systematik giver for det første en hensigtsmæssig opdeling af færdselsreglerne, men dernæst er det af stor betydning, at det vigtige afsnit om færdselsregler er opbygget ensartet i de fire nordiske lande.

Også med hensyn til enkeltreglernes formulering følger bestemmelserne ret nøje den fællesnordiske indstilling, idet dennes 24 paragraffer med indskud af enkelte andre regler danner grundlaget for lovudkastets paragraffer 23—52. En af paralleltesternes paragraffer (§ 9) er i udkastet delt i to (§§ 32 og 33). På visse punkter er der i den endelige redaktion af udkastet sket ændringer af den i den nordiske indstilling foreslåede danske tekst, uden at der imidlertid herved er sket reelle afvigelser fra den tilstræbte nordiske ensartethed med hensyn til de almindelige færdselsregler.

A. Indledende bestemmelser.

Til § 23.

Stk. 1 svarer til færdselslovens § 1, stk. 3, og udkast 1937 § 2, stk. 2. Nyt er det, at man udtrykkelig ligestiller føring af heste og kreaturer med kørsel, men i realiteten sker der ingen ændring, jfr. færdselslovens § 27, stk. 1 og 2, og udkast 1937 § 49, stk. 1 og 2. Bestemmelsen om, at heste og kreaturer skal være undergivet tilstrækkelig bevogtning, svarer til færdselslovens § 49, stk. 2, 1. pkt., men

bestemmelsen om, at dyr, der følger moderen, må færdes uden bevogtning, er udeladt; med den stigende færdsel er faren ved at lade føl m. v. løbe frit omkring så betydelig, at det ikke fortsat bør tillades. Bestemmelsen i udkast 1937 § 42, stk. 2, om, at heste ikke må føres af personer på cykel eller efter eller ved siden af motorkøretøjer, er udeladt; efter omstændighederne vil forholdet kunne rammes efter den almindelige agtpågivenhedsregel i § 24.

Foruden ved bestemmelsen i stk. 1 beskyttes vej færdselen mod løsgående dyr ved forskellige bestemmelser i mark- og vejfredsloven, navnlig § S, stk. 2, og §§ 13—16.

Stk. 2 svarer til bestemmelsen i færdselslovens § 7, stk. 1, i slutningen, og udkast 1937 § 48, stk. 1, i slutningen, men er mere omfattende, idet det udtrykkeligt fastslås, at reglerne for gående i det hele gælder for den, der fører barnevogn, rullestol eller lignende. Selvkørende invalidekøretøjer, der fremdrives ved håndkraft, behandles efter reglerne for kørende med den undtagelse, at de ifølge § 52, stk. 4, efter omstændighederne kan køres på fortov. Fremdrives køretøjerne ved maskinkraft, er de motordrevne køretøjer og skal i det hele følge reglerne for kørende.

I de nordiske paralleltekster findes tillige (som stk. 1) en forskrift om, at de for vej gældende færdselsregler finder særskilt anvendelse også på særlige baner for enkelte færdselsarter, hvor sådanne findes — det vil sige navnlig cyklestier og ridestier. Denne regel er udeladt her i den endelige redaktion, da den allerede følger af den danske definition af kørebane, se § 2, stk. 1.

B. Bestemmelser for al færdsel.

Til § 24.

Stk. 1 indeholder den almindelige hensynsregel og svarer til færdselslovens § 2, stk. 1,1. led, motorlovens § 29, stk. 1, og udkast 1937 § 27, 1. led. Bestemmelsen er stort set uændret, men er i overensstemmelse med de i de tre andre nordiske lande foreslåede regler formuleret mere udførligt, idet man har lagt vægt på, at denne grundregel for al færdsel fremtræder så klart som muligt. Udover det, der for øjeblikket er gældende, fremhæves, at det direkte fastslås, at man skal optræde således, at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres — jfr. herom også bemærkningerne til § 34 —, og pligten til at vise hensyn er udvidet til også at gælde overfor dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2, 1. sætning om særlig hensyntagen overfor børn er ny; resten af stykket svarer til færdselslovens § 2, stk. 2, og udkast 1937 § 65. Man foreslår ligesom i udkast 1937 § 65, at det særlige mærke tillige kan bæres af personer, som lider af anden i færdselen betydende mangel end svækket syn eller hørelse.

Med hensyn til spørgsmålet om særlig hensyntagen overfor børn har udvalget ment, at det er så vigtigt at fremhæve dette, at man har medtaget det i grundreglerne; det bemærkes, at det — som hidtil — foreskrives, at leg på kørebanen er forbudt (§ 29, stk. 2).

Til § 25.

Stk. 1 og stk. 2 svarer til færdselslovens § 2, stk. 1, sidste led, og udkast 1937 § 27, sidste led. Stk. 1 indeholder påbud om at følge de anvisninger, der gives konstant ved tavler, afmærkning eller signaler. Man har anset det for rigtigst udtrykkeligt at angive, hvilke myndigheder der kan give anvisninger på denne måde, og man har begrænset dette til politiet og vejmyndighederne. Om det nærmere kompetenceforhold mellem disse henvises til §§ 56 og 57. Med anvisninger givet af politiet må ligestilles anvisninger iværksat med dettes godkendelse, jfr. § 57, stk. 5.

Forså vidt angår udrykningskøretøjers ret til i påtrængende tilfælde at undlade at følge de nævnte anvisninger, f. eks. at køre frem mod rødt lys, bemærkes, at man har været enige om at opretholde denne ret; men da der med mellemrum er sket ulykker i regulerede kryds under udrykning, har man fundet det rigtigst at fremhæve, at der ved sådan kørsel skal udvises ganske særlig forsigtighed, d. v. s. hastigheden må nedsættes så meget, at køretøjet i påkommende tilfælde hurtigt kan bringes til standsning.

Stk. 2 indeholder påbud om at følge de anvisninger, der i den konkrete situation gives af en politimand.

Stk. 3 svarer til færdselslovens § 4, stk. 4, og udkast 1937, § 52, stk. 2.

Til § 26.

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 er tildels nye; de hidtidige bestemmelser, de nærmest svarer til, er færdselslovens § 11, stk. 3, og udkast 1937 § 31, stk. 3 (udrykningskøretøjer, sporvogne) samt færdselslovens § 14 og udkast 1937 § 38 (ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog).

Medens færdselslovens § 11, stk. 3, alene vedrører udrykningskøretøjer og sporvogne og er anbragt i den paragraf i færdselsloven, der giver regler om kørendes, cyklendes og ridendes indbyrdes vigepligt, når deres veje skærer hinanden, har man nu fore-

slået reglerne om alle de trafikanter, som bør have fortrinsret, samlet i een bestemmelse, anbragt i det kapitel, der gælder for alle vejfarende, idet fortrinsretten gælder ikke alene overfor kørende, men også overfor gående; samtidig er bestemmelsen formuleret således, at den ikke blot omhandler krydsningssituationer, jfr. nærmere nedenfor.

Stk. 1 foreskriver, at vejfarende skal give sporvogne, de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog fri passage; de nævnte grupper af færdselselementer skal dog i henhold til stk. 2 også holde tilbage for udrykningskøretøjer under udrykning. Forsåvidt angår ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog er dette en udvidelse af bestemmelsen i færdselslovens § 14, hvori det alene foreskrives, at der skal udvises tilbørlig hensynsfuldhed ved kørsel forbi disse; udvalget har fundet det naturligt ligesom påtænkt i de øvrige nordiske lande at give dem en udtrykkelig fortrinsret, og dette stemmer formentlig også med, hvad der er praksis nu. For så vidt angår de militære værns og civilforsvarets kolonner er den udtrykkelige bestemmelse herom ny i loven; tilsvarende regel findes i udenlandske færdselslove og har allerede i et vist omfang bestået i politivedtægter. Om en vis begrænsning i denne fortrinsret, hvor kolonner m. v. bevæger sig ind på en hovedvej, findes en særlig bestemmelse i § 36. Medens man i færdselslovens § 11, stk. 3, og udkast 1937 § 31, stk. 3, der som allerede nævnt alene indeholder bestemmelserne om krydsnings - situationer, benytter udtrykket, at de pågældende køretøjer har forkørselsret, foreslås nu, at man udtrykker forpligtelsen for andre trafikanter overfor disse køretøjer m. v. ved udtrykket, at vejfarende så vidt muligt skal give fri passage. Herved understreges, at forpligtelsen ikke alene gælder, hvor køretøjernes veje skærer hinanden, men at man i enhver situation så vidt muligt skal holde til siden eller tilbage for de omhandlede køretøjer, optog m. v., for eksempel må man ikke holde i sporvejsskinnerne, således at det hindrer sporvognen i at komme frem.

Et *mindretal (Koefoed)* har ønsket ordene „så vidt muligt" udeladt af reglen, da man fra sporvejenes side mener, at dette udtryk kan give anledning til misforståelse. Såfremt man med udtrykker mener „så vidt det overhovedet i den givne situation er muligt", må det efter mindretallets opfattelse være overflødigt; såfremt det bevares, kan det bevirke, at det fortolkes som givende den øvrige færdsel større rettighed overfor sporvognene end foreneligt med hensynet til sporvej strafikkens interesser. Udvalgets øvrige medlemmer har fundet det rettest, at reglen formuleres som sket i udkastet, der i så henseende er bragt i overensstemmelse med den svenske paralleltekst. De lægger herved vægt på, at det med færdselstætheden på en del af vore sporvognsgader er absolut nødvendigt, at den øvrige kørende færdsel også benytter sporarealet, og at det da kan forekomme, for eksempel under venstresving på stærkt trafikerede steder, at man faktisk er ude af stand til straks at indrømme bagfra kommende sporvogne den dem tilkommende frie passage. Flertallet er dog enigt i, at udtrykket „så vidt muligt" skal forstås således, at der derved pålægges de øvrige færdselsarter en meget udstrakt pligt til at søge at skaffe fri passage for sporvogne m. v.

Om sporvognenes forpligtelser overfor andre trafikanter gælder bestemmelserne i § 54, stk. 2.

Stk. 2 fastsætter den øvrige færdsels forpligtelser overfor udrykningskøretøjer. Man har fundet anledning til i loven udtrykkeligt at fastslå, at andre kørende i tide skal give fri passage for udrykningskøretøjerne ved straks at køre ind til siden og om fornødent standse. Det er samtidig understreget i lovteksten — hvad hidtil kun har været udtalt i de vilkår, på hvilke der er meddelt private ambulancer og redningsvogne tilladelse til at benytte to-tonet horn, se bekendtgørelse nr. 194 af 30. juni 1932 — at udrykningskørsel kun må finde sted i påtrængende tilfælde, og at føreren af et udrykningskøretøj under udrykning har pligt til at vise tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed. Forpligtelsen til at holde vejen åben for udrykningskøretøjer påhviler *alle* andre vejfarende, d. v. s. også sporvogne og de øvrige i stk. 1 nævnte særlige færdselsarter.

Stk. 3 svarer til færdselslovens § 15 og udkast 1937 § 39, men er udvidet til at gælde alle udrykningskøretøjer, medens færdselslovens § 15 og udkast 1937 § 39 alene gælder for brandvæsenets køretøjer under udrykning. Motiveringen for reglen: at sikre, at udrykningen kan foregå så uhindret som muligt, og at der ikke foranstaltes uforsvarlig kørsel lige efter udrykningskøretøjerne, gælder lige så meget for andre udrykningskøretøjer som for brandvæsenets køretøjer.

Til § 27.

En tilsvarende bestemmelse om, hvorledes man skal forholde sig ved krydsning af jernbaneoverskæringer, findes ikke i færdsels- eller motorloven eller i udkast 1937. Derimod findes der regler i statsbaneloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 209 af 30. april 1951 § 63, om vejtrafikanters forholdende ved passage af jernbaneoverkørsler. Da flere af disse bestemmelser har karakter af egentlige færd-

selsregler og med deres nuværende placering i statsbaneloven næppe er tilstrækkeligt påagtet, er de væsentlige af disse forskrifter optaget i nærværende paragraf, hvori tilllige er medtaget de gældende forskrifter for vej færdselen, som man finder påkrævet ved passagen af de erfaringsmæssigt så farlige overkørsler. Ved paragraffens fremskudte placering blandt de almindelige færdselsbestemmelser understreges reglernes særlige betydning for vejfærdselens sikkerhed. Bestemmelserne i paragraffen gælder kun for egentlige jernbaneoverskæringer; reglerne om havnespor m. v. findes i § 55.

I stk. 1 indskærpes det, at man altid, selv om jernbaneoverskæringen er bevogtet eller forsynet med lyssignaler, skal være opmærksom på, om tog nærmer sig; selv om man for eksempel konstaterer, at der ikke vises rødt blinklys fra en tilstedeværende signalanordning, skal farten alligevel nedsættes så meget, at man om fornødent kan nå at standse, inden man kommer ind på overkørslen. Bestemmelsen — der er fællesnordisk — tilsigter ikke at lette banernes forpligtelser med hensyn til tilvejebringelsen af de pålideligst mulige sikringsanlæg, men har det faktiske forhold for øje, at der ved komplicerede automatiske anlæg lejlighedsvis *kan* forekomme fejl, og at vej færdselen for sin egen sikkerheds skyld må være forberedt herpå. Der har været forslag fremme om, at det udtrykkelig skulle påbydes, at førere af motorkøretøjer, som nærmer sig en jernbaneoverskæring, skal rulle et vindue ned, så at man kan høre eventuelle signaler fra kommende tog. Udvalget mener i og for sig, at forslaget giver udtryk for en god køreregel, og kan anbefale, at man iagttager denne, men man har ikke ment, at forslaget — der ej heller har noget modsvarende i den norske eller svenske paralleltekst — er egnet til at medtage i færdselsloven med den deraf følgende adgang til at straffe enhver overtrædelse heraf.

Stk. 2, første og andet punktum, svarer i deres reelle indhold til statsbanelovens § 63, stk. 2, og stk. 3, andet punktum. Bestemmelsen i sidste punktum svarer til § 14, stk. 3, i slutningen i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer. Man finder, at denne bestemmelse om, at kun positionslygterne må være tændt, når motorkøretøjer holder ved en jernbaneoverskæring, naturligt hører hjemme i loven, da den er udtryk for en almindelig færdselsregel. Det er ikke tilstrækkeligt, at der blot blændes ned; veje, der krydser en jernbaneoverskæring, har jævnlig en mindre stigning mod banelegemet, hvorfor holdende vogne ofte står noget skråt, og selv nedblændet lys kan virke blændende på den trafik, der kommer fra den modsatte side.

Den i stk. 3 foreslåede bestemmelse om forbud mod standsning eller parkering indenfor 30 m fra jernbaneoverskæringer tilsigter at medvirke til at skabe den bedst mulige oversigt ved jernbaneoverskæringer og til signalerne ved disse.

For så vidt angår bestemmelsen i stk. 4 bemærkes, at det normalt følger af det almindelige princip om, at overhaling ikke må ske, når oversigten ikke er fri, at overhaling ikke må finde sted foran eller på en jernbaneoverskæring, men man har fundet det rigtigst ligesom i de andre nordiske lande udtrykkeligt at fremhæve princippets anvendelse ved jernbaneoverskæringer, da de vigtigste regler for passagen af disse nu er samlet i en selvstændig paragraf.

Bestemmelsen i stk. 5, der har sit forbillede i de norske og svenske paralleltekster, er hovedsagelig medtaget med henblik på en eventuel kommende udvikling indenfor den hurtiggående elektriske sportrafik.

Bestemmelsen i stk. 6 svarer til statsbanelovens § 64, stk. 4, og har sin baggrund i forefaldne alvorlige ulykker ved sådanne transporters passage af jernbaneoverskæringer.

Til § 28.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 20 og udkast 1937 § 42, men er formuleret i nærmere overensstemmelse med de i de andre nordiske lande foreslåede tilsvarende regler. Efter forslaget gælder pligten til at anmelde uheldet til politiet ethvert uheld, hvor der er lidt skade, medens der hidtil ifølge færdselsloven ikke har været pligt til at anmelde uheld, hvor livløse genstande — bortset fra køretøjer — er påkørt. Anmeldelsen skal ske snarest muligt, medens det hidtil har været foreskrevet, at det skal ske inden 12 timer.

I tilslutning til bestemmelsen om anmeldelsespligt ved påkørsel af livløse genstande har man fundet anledning til specielt at nævne påkørsel af færdselstavler, signaler eller afmærkning ved vejarbejder. Det pålægges så vidt muligt at bringe afmærkningen i orden straks og om fornødent snarest at rette henvendelse til politiet, således at dette selv kan bringe afmærkningen i orden eller foranledige, at rette vedkommende gør det. Det er naturligvis af stor betydning, at afmærkning straks bringes i orden, for at manglen af den ikke skal medføre andre uheld.

Til § 29.

Stk. 1 og 2 svarer til færdselslovens § 37, stk. 1 og 2, og udkast 1937 § 59, stk. 1 og 2.

Stk. 1 er i realiteten uændret, dog er ordene „herunder sporvogn" nyt; ifølge definitionen i § 2 af køretøj omfatter dette udtryk i nærværende lov ikke sporvogn; det har derfor været nødvendigt at nævne sporvogne, da det er lige så farligt at hage sig til en sporvogn som til et andet køretøj. Bestemmelsen er anbragt i afsnittet vedrørende bestemmelser for al færdsel og omfatter således også cyklister; men man har dog i § 51, stk. 2, gentaget forskriften særskilt for disse ved en til færdselslovens § 24, stk. 2, og udkast 1937 § 46, stk. 2, svarende udtrykkelig bestemmelse.

Bestemmelsen i stk. 2 er både en lempelse og en skærpelse i forhold til den gældende lov og udkast 1937. Det er en lempelse, idet man kun foreslår forbud mod enhver form for leg på kørebaner (herunder cyklesti), medens man på fortov eller gangsti, der i den nugældende færdselslov omfattes af den almindelige forbudsregel, alene foreslår forbud mod glide- eller kælkebaner. Forholdene i mange gader i byerne er således, at børn ikke har andre steder at opholde sig end på fortovene; det er en kendsgerning, som man ikke kan komme uden om, hvorfor det er lidet rimeligt med et forbud, som alligevel ikke kan opretholdes. Det er en skærpelse, idet man foreslår forbud mod enhver form for leg på kørebaner, medens den gældende færdselslov og udkast 1937 kun absolut forbyder, at der laves glide- eller kælkebaner, hvorimod leg eller spil iøvrigt alene er forbudt, når det er til ulempe for færdselen.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Tilsvarende bestemmelser findes i en række udenlandske lovgivninger. Herhjemme har man i nogle få tilfælde søgt at etablere en slags legegader ved at opsætte færdselstavlen „Gennemkørsel forbudt"; men man har ikke derved kunnet komme udenom færdselslovens bestemmelse om, at der ikke på gade, vej eller plads må drives leg eller spil til ulempe for færdselen. Udvalget har indgående diskuteret, om man skulle foreslå skabt hjemmel til legegader. Der har været udtalt frygt for, at der på den ene side skal blive et stærkt pres for indretning af legegader og på den anden, at andre vejfarende skal vise ringere hensyn over for børn i de gader, der ikke er udlagt som legegader. Man erkender imidlertid, at bebyggelsesforholdene mange steder i København og andre af de større byer er således, at der ikke kan tilvejebringes de fornødne legepladser for børnene; i gårdene kan de ofte ikke være, og de offentlige legepladser er for få. Man har overvejet, om det bør stilles som et vilkår, at gadens anlæg er således, at den har karakter af en slags gårdsplads f. eks. ved, at fortovet ved udmundingen i andre gader ikke er gennembrudt, men udkørslen er etableret over fortovet som en nedkørsel. Sådanne gadeanlæg er dog meget få, og man har derfor ikke villet stille det som en betingelse, selv om det ville være af stor betydning, at selve måden, hvorpå vejen var anlagt, viste, at den ikke var tænkt anvendt til gennemkørsel.

Afgørelsen af, om en vej skal udlægges som legegade, træffes af politiet med samtykke fra vedkommende kommunale myndighed, jfr. § 56, stk. 3. Afmærkningens form fastsættes ved de i medfør af § 57 udfærdigede bestemmelser. Udvalget vil finde den internationale tavle for „Børn" med teksttavle „Legegade" nedenunder hensigtsmæssig.

Til § 30.

Stk. 1 og 2 svarer til færdselslovens § 31, stk. 3 til 6, og udkast 1937 § 53. Det fastslås, at genstande, som nødvendigvis midlertidigt må henlægges på vej, først og fremmest skal søges anbragt uden for kørebanen og, hvor det ikke er muligt, så yderligt på vejen som muligt; dette gælder også for vejmaterialer. Med hensyn til afmærkningen af vejmaterialer forudsættes det, at det i medfør af § 57 bestemmes, at de — for så vidt de anbringes på kørebaner, herunder cyklesti — skal afmærkes både i og uden for lygtetændingstiden; ved anbringelse udenfor kørebaner, herunder for eksempel på fortov eller gangsti, må afmærkning i lygtetændingstiden antagelig være tilstrækkelig. Bestemmelsen omfatter ikke parkerede køretøjer, herunder cykler, jfr. herom §§ 37 og 39, stk. 3.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer med visse ændringer til færdselslovens § 35 og udkast 1937 § 57. Nyt er det, at man nævner olie blandt de ting, der ikke må efterlades på kørebanerne. Større oliepletter eller -striber er med mellemrum forekommet ved transport af utætte beholdere eller ved færdselsuheld, og de kan selvsagt frembyde fare for den øvrige færdsel.

Derimod er „roer" helt udgået blandt de i teksten opregnede genstande. Spørgsmålet om roeaffald på vejene har gennem årene givet anledning til megen diskussion. Dette kom allerede frem under behandlingen af forslaget til den nugældende færdselslov omkring 1930. I lovudkastet var af det daværende færdselsudvalg foreslået følgende bestemmelse (§ 35, 1. og 2. pkt.): „Hestebrodder, søm, glasskår, roer, frugtaffald eller andet, der kan medføre ulempe eller fare for færdselen, må ikke henkastes på gade, vej eller plads. Den, der taber sådanne genstande, er pligtig straks at fjerne dem". Under behandlingen i rigsdagen blev andet punktum slettet; begrundelsen var ifølge Bigsdagstidende 1931/32, sp. 1578, at

bestemmelsen er ganske uigennemførlig, idet en landmand ikke kan hindre eller opdage bl. a., at en roe falder af et læs. Problemet er nu i mindre grad de enkelte hele roer, som falder af læs, end det almindelige pløre, der i efterårsmånederne opstår under roekørsel ved den blanding af jord og roeaffald, der dels slæbes ind på, dels tabes på vejene fra roevogne og traktorer. For så vidt der ikke er tale om en konkret og for den pågældende let erkendelig fare, må spørgsmålet betragtes som et renholdelsesspørgsmål og reguleres gennem vejlovgivningens bestemmelser herom. Man foreslår derfor ordet „roer" helt udeladt i lovteksten.

Ved at indføje ordene „eller efterlades" har man villet indføre pligt til at fjerne genstande af den i loven nævnte art, også når de ved et uheld tabes. Det er naturligvis ikke tanken, at en person skal drages til ansvar, fordi en hest taber en enkelt brod; straf forudsætter her som alle andre steder i loven forsæt eller uagtsomhed.

C. Bestemmelser for kørende.

Til § 31.

Der findes ikke i den gældende færdselslov nogen tilsvarende almindelig bestemmelse om anvendelse af færdselsbaner; for så vidt angår den del af paragraffen, som vedrører cyklisters forhold til cyklesti, svarer den imidlertid til færdselslovens § 23 og udkast 1937 § 45, stk. 1, 2 og 4.

Stk. 1 er generel; de „særlige baner" vil i reglen være cyklesti, gangsti (fortov) og ridesti.

Bestemmelsen i stk. 2 om, at cyklesti kun må benyttes af de cyklister, i hvis højre vejside cyklestien ligger, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning, er ny; efter den gældende lov er cyklister, såfremt der kun er cyklesti i den ene side af vejen, berettiget til at bruge den i deres venstre vejside beliggende cyklesti, medmindre det er forbudt ved afmærkning. Det er efter udvalgets opfattelse forbundet med betydelige ulemper for færdselen, når cyklister krydser kørebanen blot for at komme til en cyklesti i deres venstre vejside, og det bør derfor principielt kun være tilladt at benytte cyklesti, der ligger i højre vejside. Såfremt man i enkelte tilfælde mener, at forholdene er således, at en i venstre vejside beliggende cyklesti bør benyttes, må det af afmærkningen fremgå, at der er pligt til at benytte cyklestien.

Udvalget har ikke medtaget de i udkast 1937 foreslåede regler om såkaldte cyklestriber; de siden 1937 indvundne praktiske erfaringer har ikke givet støtte til, at man søger at knytte særlige retsvirkninger for cyklister til en afstribning af den yderste del af den almindelige kørebane. Naturligvis vil en sådan afstribning eller forskellig belægning på kørebanen rent faktisk være af betydning som vejledende for, hvor cyklister skal placere sig; det vil følge af bestemmelserne i § 32, stk. 1, at cyklister normalt skal holde sig inden for sådan afmærkning. Baggrunden for forslaget om regler om cyklestriber var imidlertid hovedsagelig usikkerheden om, hvad begrebet cyklesti omfatter. Hvor dette ikke klart fremgår af selve anlæggets karakter, vil det kunne tilkendegives ved skiltning, hvilket iøvrigt i praksis jævnlig benyttes, selv om det klart fremgår af anlægget, at der er tale om en cyklesti.

Bestemmelsen i stk. 2, 2. pkt., er ændret, således at det forbydes alle varetransportcykler at benytte cyklesti og ikke blot — som nu — varetricykler. Det er navnlig uheldigt at have varetransportcykler af typen „Long-John" på cyklesti, og den klareste skillelinie synes da at være helt at forbyde varetransportcykler på cyklesti. Med hensyn til bestemmelsen om, at cyklister, som på cyklen medfører genstande, der er bredere end styret eller længere end cyklen, ikke må benyttes cyklesti, finder man anledning til at fremhæve, at det efter udvalgets opfattelse må betragtes som en overtrædelse af stk. 1, såfremt genstande anbringes på en sådan måde, at de rager udenfor cyklen, og cyklisten under henvisning hertil benytter den almindelige kørebane, når den pågældende genstand ligeså godt kunne anbringes indenfor cyklens omkreds; det bør f. eks. ikke være tilladt at anbringe et telt på tværs, når det ligeså godt kunne anbringes på langs, for under dette påskud at kunne benytte kørebanen.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til § 11 i justitsministeriets bekendtgørelse af 27. november 1953 om cykler med hjælpemotor.

Til § 32.

I denne paragraf er anført de bestemmelser, som gælder ved den normale kørsel ad en vej. Den svarer til færdselslovens § 8, men en del af de situationer, som § 32 tager sigte på, ville efter den nugældende færdselslov blive bedømt efter den almindelige bestemmelse i færdselslovens § 9 og motorlovens § 29 om kørendes pligt til at udvise særlig forsigtighed; en sådan almindelig bestemmelse om særlig forsigtighed er ligesom i de andre nordiske lande søgt undgået i det foreliggende forslag. Den til § 32 svarende bestemmelse i udkast 1937 er § 29.

Den principielle hovedregel, at Danmark har højrekørsel, fremgår af stk. 1. Man foreslår imidlertid ændring af indholdet af denne regel. Medens det i færdselslovens § 8, stk. 1, fastslås, at kørende som hovedregel skal holde sig i kørebanens højre

halvdel, er dette nu udgået, idet et stort antal veje er så smalle, at halvdelen af kørebanen ikke er bred nok til et køretøj i fart; langsomtkørende — det vil navnlig sige cykler, traktorer og hestekøretøjer — må dog altid holde så langt til højre på kørebanen som muligt, også på smalle veje. For hurtigtkørende foreslås det alene, at de under almindelig kørsel ad en vej skal holde så langt til højre, som hensynet til de langsomtkørende tillader det.

Hvor en vej har flere vognbaner i hver retning — se om dette begreb definitionen i § 2, stk. 1 — vil vognbanen nærmest vejkanten som regel blive forbeholdt den langsomtkørende færdsel. Udvalget har dog ikke villet foreslå en udtrykkelig bestemmelse om, at dette skal ske; man er vel enige om, at det må tilstræbes, at man kører så jævnt som muligt og ikke til stadighed slanger sig ud og ind; men man frygter for, at en sådan bestemmelse skal animere for meget til at ligge for langt inde mod midten på kørebanen.

Bestemmelsen i færdselslovens § 8, stk. 1, om, at det på gader og veje med ensrettet færdsel er tilladt at benytte venstre side af gaden eller vejen, dog kun i det omfang, hvori færdselsforholdene kræver det, er udeladt, da den må anses for overflødig, efter at det hidtidige almindelige påbud om, at man skal holde sig i kørebanens højre halvdel, er ændret som anført. Den i udkast 1937 foreslåede regel om placeringen i en rundkørsel er ligeledes udeladt som unødvendig efter den nu givne formulering af stk. 1.

Bestemmelsen i færdselslovens § 8, stk. 2, om, at motorkøretøjer og hestekøretøjer, når pladsforholdene tillader det, skal overlade cyklende og gående den yderste farbare meter af færdselsbanen, er udeladt, idet man under nutidens færdselsforhold finder det rettere som sket i udkastets stk. 1 alene at sondre mellem hurtigt-kørende og langsomtkørende og ikke tillige at foreskrive, at langsomt kørende hestekøretøjer til stadighed skal holde sig i afstand fra kørebanens kant. Dette harmonerer også med moderne færdselslovgivning andetsteds. Man har dog ikke hermed villet udelukke cyklister fra, hvor pladsforholdene muliggør det, at overhale langsomtkørende køretøjer af anden art til højre; en hertil sigtende bestemmelse er optaget i § 35, stk. 4.

Bestemmelsen i stk. 2 er ny. Det fastslås her, at den hidtidige bestemmelse om, at man ubetinget skal holde sig på kørebanens højre halvdel, stadig gælder, hvor oversigten er dårlig, hvad enten dette skyldes mere varige omstændigheder (terrænforholdene) eller en mere øjeblikkelig tilstand (vejrforholdene). Under sådanne forhold må kørebanens midtlinie i intet tilfælde overskrides, dog bortset fra kørebaner med ensrettet færdsel, hvor man ikke pludselig og uventet kan blive stillet overfor modkørende færdsel. Man fremhæver især forholdene i kurver og ved bakketoppe; på disse steder vil der nu efter de af ministeriet for offentlige arbejder udsendte vejledende regler for kørebaners afstribning ofte findes en særlig afmærkning på kørebanen i form af afstribning.

Da oversigtsforholdene afhænger af kørselsretningen, må afmærkningen give forskellig vejledning for modgående færdsel. Dette opnås ved brug af en kombination af en fuldt optrukket og en stiplet linie. Er oversigtsforholdene utilstrækkelige, vil den fuldt optrukne stribe være nærmere køretøjets venstre side end den stiplede. Det vil i sådanne tilfælde normalt være forbundet med fare at overskride den fuldt optrukne stribe.

Man har ikke i loven indført en selvstændig forbudsnorm mod at overskride sådan afmærkning — dette vil om fornødent kunne gøres ved den i medfør af § 57 udfærdigede bekendtgørelse — men når det drejer sig om overskridelse af ubrudte linier, anbragt på de i § 32, stk. 2, omhandlede steder, vil overskridelsen i sig selv indeholde en overtrædelse af § 32, stk. 2, og yderligere forbud refererende til selve afstribningen er da forsåvidt unødvendig.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. I udkast 1937 var det foreslået, at der altid skal køres højre om helleanlæg, færdselsfyr og lignende færdselsregulerende indretninger i kørebanen; der var derimod ikke medtaget nogen hjemmel til at bestemme andet ved afmærkning.

Udvalget har indgående drøftet, om man skulle fastholde den principielle hovedregel, at de omhandlede anlæg skal passeres til højre, eller om man ikke for at opnå en bedre udnyttelse af kørebanerne — således som sket i den danske paralleltekst til § 9 i den fællesnordiske indstilling — skulle foreslå en regel, hvorefter helleanlæg, færdselsfyr og lignende kan passeres til begge sider, forsåvidt dette kan ske, uden at kørebanens midtlinie overskrides; det ville betyde, at helleanlæg, færdselsfyr og lignende, der er anbragt midt i kørebanen, alene måtte passeres til højre, medens „skævt" anbragte anlæg kunne passeres til begge sider, hvis kørebanens midtlinie ikke blev overskredet derved. For sporvejsheller, der i København anbringes med en tværafstand af 5,1 m, ville dette sige, at almindelige personbiler og varebiler ville kunne køre imellem hellerne uden at overskride kørebanens midtlinie, medens busser og større lastbiler i almindelighed ikke ville kunne gøre det. En sådan bestemmelse er optaget i en til den internationale konvention af 19. september 1949 knyttet europæisk aftale, der

er oprettet i Genéve den 16. september 1950, men dog ikke er tiltrådt af noget af de skandinaviske lande. Derimod er en sådan regel nu optaget i den den hollandske færdselslov af 1951.

Da man imidlertid frygter, at en sådan bestemmelse vil give anledning til betydelig usikkerhed og medføre mange afmærkninger, er man enedes om at foreslå som hovedregel, at helleanlæg, færdselsfyr og lign. skal passeres til højre, men samtidig at åbne mulighed for, at passering til begge sider kan tillades ved en dertil sigtende afmærkning. Dette vil i princippet i det væsentlige komme til at svare til reglerne i de andre nordiske lande.

Bestemmelsen i stk. 4 følger i og for sig af § 38, stk. 3 og 5. Men da der er tale om særlig praktisk vigtige forhold, har man fundet det rigtigst at medtage en udtrykkelig bestemmelse om særlig agtpågivenhed i disse tilfælde i stedet for at nøjes med, hvad der herom kan udledes af tegngivningsbestemmelserne.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny; bestemmelsen i 1. punktum kan dog siges allerede at være gældende i praksis, forsåvidt som ansvaret for påkørsel af foran kørende køretøj, der må bremse op, overvejende lægges på den bagved kommende. Bestemmelsen i 2. punktum tilsigter at lette overhaling af store køretøjer; disse køretøjer har i høj grad tendens til at køre i kolonne, således at den, der vil overhale, tvinges enten til at holde sig bagved eller til at overhale hele kolonnen; overhaling under disse omstændigheder er naturligvis meget farlig; reglen, der iøvrigt også findes i den amerikanske Uniform Act Regulating Traffic on Highways, betyder, at det overhalende køretøj får plads til at lægge sig ind imellem to sådanne køretøjer i afventen af et gunstigt tidspunkt til at fortsætte overhalingen; den tilsigter således at mindske faren for hasarderede overhalinger, der nu er en af de hyppigste uheldsårsager.

Bestemmelsen i stk. 6 er ligeledes ny; det vil ofte være nødvendigt, at køretøjer, der anvendes til anlægs-, vedligeholdelses- eller rengøringsarbejder samt til grusning på vejene, kører i venstre side af vejen; bestemmelsen giver det formelle grundlag herfor.

Til § 33.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens §§ 12 og 9, 2. stk., og udkast 1937 § 32, men er stærkt ændret i overensstemmelse med den internationale konventions krav og de under det nordiske lovsamarbejde fremkomne synspunkter.

Under hensyn til, at svingning er en af de manøvrer, der giver anledning til de fleste færdselsulykker, er det fundet påkrævet at udforme reglerne for, hvordan svingning skal udføres, mere detailleret end hidtil. Dette hensyn har også ført til, at man i lovudkastet har udskilt bestemmelserne herom til en selvstændig paragraf, medens de i den fællesnordiske indstilling (§ 9) er sammenstillet med de i § 32 indeholdte regler.

Ved anvendelsen af paragraffens regler må erindres, at bestemmelser for „vejkryds" ifølge § 2, stk. 1, finder anvendelse også ved vej forgreninger og vejudmundinger.

I stk. 1 fastslås, hvorledes køretøjet skal føres, forinden selve svingningen udføres. Særlig betydningsfuld er bestemmelsen om, at køretøjer, som skal svinge til venstre, i god tid før svingningen skal føres ind mod vejens midtlinie eller på kørebaner med ensrettet færdsel over mod den venstre kant. Denne bestemmelse — der svarer til, hvad der uden støtte i den hidtidige lovgivning allerede til en vis grad har udviklet sig som god køreskik — sikrer for det første den mest glidende afvikling af færdselen, idet den færdsel, der skal fortsætte ligeud, derved i de fleste tilfælde uden at opholdes kan passere den svingende på dennes højre side; men dernæst medfører reglen, at den svingende i højere grad end efter den hidtidige regel ved selve sin kørsel tilkendegiver, at han agter at svinge; den bagfra kommende bliver lettere opmærksom på, hvad den foran kørende agter at foretage sig, når denne gradvis trækker ind mod vejens midterlinie, end når han svinger brat til venstre. Manøvren må imidlertid selvsagt ikke foretages på en sådan måde, at der opstår fare for bagfra kommende; de nærmere regler herom findes i stk. 3, hvorom henvises til bemærkningerne nedenfor.

Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., har særlig forholdene i gadekryds med flere vognbaner i samme retning for øje, men gælder iøvrigt for alle kryds med flere baner. Der erindres herved om, at der med „vognbaner" ikke blot sigtes til tilfælde, hvor kørebanen ved striber er inddelt i flere vognbaner, men til alle tilfælde, hvor kørebanen er tilstrækkelig bred til at tillade kørsel i flere rækker, selvom afstribning ikke er taget i brug, jfr. definitionen i § 2, stk. 1. Reglens formulering har været bestemt af, at det i denne situation ikke er muligt at give en i alle tilfælde gældende bestemt forskrift for den ligeudkørende færdsel. Det følger allerede af bestemmelsen i 1. pkt., at højresvingende skal placere sig i vognbanen længst til højre og venstresvingende i den nærmest midten værende vognbane; for ligeudkørende medfører reglen, at man kan placere sig, hvor det er mest hensigtsmæssigt; er der tre vognbaner, må den midterste vælges; er der to, må den bane vælges, der efter de øjeblikkelige for-

hold må ventes at give den hurtigste afvikling, hvilket blandt andet vil påvirkes af antallet af køretøjer foran i hver vognbane, om svingning i krydset almindeligvis i højere grad sker i een retning end i en anden m. m.

Stk. 2 giver bestemmelser for selve svingningen. For højresvingende er reglen uændret. For venstresvingende er reglen begrænset til at fastslå, hvorledes køretøjet skal være placeret, når det forlader krydset. Man har indgående drøftet, om man skulle give nærmere regler for kørslen i forhold til andre svingende i selve krydset, men har ligesom de andre nordiske lande opgivet dette. Bestemmelsen muliggør således, at kørende, der kommer fra modsat side og samtidig skal svinge i krydset, kan passere hinanden til venstre; svinget kan altså gøres „fladt"; man forlader derved det hidtil antagne princip om, at den svingende altid skal køre højre om krydsets midtpunkt — hvilket iøvrigt i snævrere kryds rent faktisk kan være umuligt. Denne kørselsmåde, at svingende har mulighed for at passere hinanden til venstre, giver en mere glidende afvikling af færdselen, idet man undgår, at køretøjernes baner krydses. Det fremhæves, at passage på denne måde kun er en mulighed, der står åben, hvor denne køremåde er hensigtsmæssig for begge parter. Den må følgelig kun anvendes, hvor man har sikkerhed for, at også den anden svingende agter at manøvrere på denne måde, og med fuld iagttagelse af de pligter, man har overfor de ligeudkørende i krydset, jfr. stk. 3.

Forsåvidt angår spørgsmålet om, hvorledes cyklister skal placere sig i venstresving, har udvalget ført en indgående diskussion. I de fleste lande er der ikke givet særlige bestemmelser for cyklister, hvoraf følger, at de skal udføre svingningen på samme måde som andre kørende. Den internationale konvention åbner imidlertid i art. 16, stk. 2, d, mulighed for national særlovgivning herom. Medens det er naturligt for de fleste lande ikke at give særregler for cyklister — hvilket da ej heller er foreslået i de tre andre nordiske lande — ligger problemet anderledes for Danmark med dets meget store cykeltrafik. Under de nordiske forhandlinger var de danske delegerede tilbøjelige til — i analogi med med den køremåde, der faktisk må anvendes, hvor der er cyklesti frem til krydset, — at foreslå påbudt, at cyklister ikke før venstresving måtte trække ind blandt den øvrige kørende færdsel, men skulle holde til højre på kørebanen helt frem til krydset, og den danske paralleltekst § 9, stk. 5, affattedes i overensstemmelse hermed. Senere er det imidlertid oplyst, at man i Holland, hvor forholdene nogenlunde må ligestilles med de danske, har valgt at give en alternativ regel, der efter modtagne oplysninger i almindelighed praktiseres således, at cyklister i bytrafik forholder sig som andre kørende, medens de udenfor byerne holder sig længst til højre på kørebanen helt frem til krydset og under svingningen. Da denne regel efter de for udvalget foreliggende oplysninger stort set virker tilfredsstillende, har man valgt ej heller i det danske udkast ufravigeligt at påbyde, at cyklisten skal forblive i højre side før svingning, men i stedet i stk. 3 at foreskrive, at cyklister kun må trække ind til venstre før krydset, hvor dette er foreneligt med hensynet til den øvrige, bagfra kommende færdsel. Udenfor byer vil det formentlig i reglen være tilrådeligt, at cyklister forbliver til højre og lader den hurtigtkørende færdsel overhale på sædvanlig måde, indtil der er fri bane for venstresving over kørebanen. I bytrafik vil samme køremåde i reglen være påkrævet på steder, hvor der er hurtigtkørende gennemgående trafik ad den gade eller vej, fra hvilken svingningen skal foretages, medens den for andre køretøjer gældende regel formentlig jævnligere vil kunne finde anvendelse også for cyklister ved kryds med tæt og langsomtkørende trafik i flere vognbaner, hvor pladsforholdene iøvrigt tillader det. Er det ved afmærkning tilkendegivet, at en del af en kørebane er forbeholdt venstresvingende, bør dette efter udvalgets opfattelse medføre, at også cyklister skal benytte denne del af kørebanen, medmindre andet fremgår af forholdene.

I stk. 3 fastslås, at hverken forberedelsen til svingning eller selve svingningen må ske, førend manøvren kan foretages *uden fare* for *bagfra kommende;* dette vil efter omstændighederne — for eksempel på hoved- eller landeveje med spredt, men hurtigtkørende færdsel — medføre, at en kørende, der skal foretage venstresving, i tide bør nedsætte hastigheden, medens han holder til højre og lader sig overhale af bagfra kommende hurtigere kørende og først derefter trækker ind mod midten. Det kan derimod ikke altid undgås, at manøvren bliver til *ulempe* for bagfra kommende, idet den foran kørendes manøvrer navnlig på smallere eller særlig tæt trafikerede veje kan tvinge den bagved kommende til at nedsætte hastigheden og eventuelt at ændre færdselsretningen. Derimod må svingningen udføres således, at den hverken bliver til fare eller ulempe for *modgående færdsel;* den svingende må vente, indtil modgående færdsel er kørt forbi. Man har ikke villet benytte betegnelsen, at den svingende har ubetinget vigepligt for den modgående, idet man har villet forbeholde betegnelsen vigepligt for en egentlig krydningssituation mellem to færdselsbaner. Det har været drøftet, om det er

rigtigt under alle omstændigheder at foreskrive, at den svingende skal lade modgående færdsel passere først, idet det i tæt trafikerede kryds er af betydning for afviklingen af færdselen, at krydset rømmes hurtigst muligt, og dette kunne i visse situationer meget vel bedst fremmes ved, at den modgående færdsel skulle holde tilbage for det køretøj, som er i færd med at svinge. Den opstillede regel er imidlertid i overensstemmelse med konventionen (art. 12, nr. 4), og en regel, der i visse tilfælde — som det iøvrigt vil være vanskeligt bestemt at afgrænse — gav en venstresvingende fortrin for en i modsat retning kørende, ville næppe være forenelig med konventionens bestemmelser. I større gadekryds, hvor en sådan særregel vil have sin væsentligste betydning, vil forholdet kunne reguleres ved posteret politi, der, når behov foreligger, altid kan holde den modgående færdsel tilbage og vinke den svingende frem.

Om cyklisters venstresving henvises til bemærkningerne ovenfor til stk. 2.

Bestemmelsen i stk. 4 om vending og baglænskørsel er på grund af disse forholds beslægtethed med svingning anbragt i denne paragraf. Da både vending og baglænskørsel er manøvrer, som bryder den naturlige færdselsretning, fastslås det udtrykkeligt, at disse manøvrer kun må foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Ved udarbejdelsen af udkast af ny færdselstavlebekendtgørelse har man under overvejelse at foreslå indført en særlig færdselstavle i lighed med den i De Forenede Stater anvendte tavle om forbud mod vendinger til anvendelse, hvor der måtte være særlig trang til et sådant forbud.

I stk. 4, sidste punktum, foreslås den nye regel indført, at vendinger normalt skal ske forlæns til venstre, det vil sige, at baglæns vendinger som regel er forbudt, og at forlæns vendinger skal begynde i højre side i kørselsretningen. Dette sidste vil nu iøvrigt også følge af forbudet i § 37, stk. 2, mod at køre over og standse i venstre side.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny; den svarer til § 32, stk. 5, og fastslår udtrykkeligt de forskellige vejarbejdskøretøjers ret til under iagttagelse af den fornødne forsigtighed at foretage svingninger og vendinger, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

TU § 34.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 27, stk. 1—4, som affattet ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 i hovedsagen i overensstemmelse med nærværende udvalgs indstilling af 12. februar 1952 (bilag 4), hvortil henvises.

Der er foretaget enkelte mindre ændringer i forhold til loven af 1953. I stk. 1 er der foretaget en sproglig ændring, således at det straks i lovtekstens indledning, der danner det ganske elementære grundlag, som umiddelbart skal huskes af enhver, slås udtrykkeligt fast, at kørehastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene, således som de derefter nærmere fremhæves i stk. 1, andet punktum, og stk. 2. I stk. 2 er bestemmelsen om, at der skal holdes en efter forholdene passende lav hastighed, når køretøjet nærmer sig gående, der bærer særligt tegn for blindhed, døvhed eller anden legemlig mangel, udeladt på dette sted; en tilsvarende bestemmelse er i stedet medtaget i § 24, stk. 2, idet man har fundet, at der snarere er tale om en almindelig agtpågivenhedsregel end en egentlig hastighedsbestemmelse. Til gengæld er der medtaget en bestemmelse om, at der skal holdes en efter forholdene passende lav hastighed, hvor der foretages arbejde på vejen.

Det fremhæves nu og da — og med rette —, at også for lav hastighed i adskillige tilfælde kan være til ulempe for den øvrige færdsel, og at en ensartet hastighed for den størst mulige del af færdselen både sikkerhedsmæssigt og trafikøkonomisk bør tilstræbes. En mod den unyttigt lave hastighed rettet bestemmelse ville dog vanskeligt kunne få et videre indhold, end hvad i forvejen følger af den almindelige hensynsregel i § 24, stk. 1, der netop er udvidet med påbudet om at færdes også således, at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Denne bestemmelse vil nu kunne bringes i anvendelse mod dem, der upåkrævet sinker den øvrige færdsel ved for lav hastighed, og yderligere bestemmelser herom i hastighedsparagraffen er derfor ikke foreslået.

Skønnes der på bestemte strækninger — f. eks. på særlige motorveje — behov for en fast minimumshastighed for motorkøretøjer, vil dette kunne påbydes ved færdselstavler.

Til § 35.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 10 samt motorlovens § 30, stk. 3—5, og udkast 1937 § 30, men er ændret væsentligt.

Bestemmelsen i stk. 1, sidste punktum, om, hvem der skal holde tilbage, når en del af kørebanen er spærret, er ny, men følges i almindelighed i praksis allerede nu. Den er et udslag af bestemmelsen i § 32 om, at man skal holde til højre på kørebanen; man har imidlertid fundet det rigtigst på samme måde som i de finske og norske paralleltekster udtrykkeligt at medtage bestemmelsen. Om forpligtelsen ved kørsel med bredt køretøj på smal vej findes en særlig bestemmelse i § 41, stk. 2.

Bestemmelserne om overhaling er gjort mere ud-

førlige. Uforsvarlig overhaling er vedblivende en af de hyppigste uheldsårsager, og skaderne er jævnlig særlig alvorlige. Man har derfor fundet en udførlig omtale af overhalingsspørgsmålet påkrævet.

Stk. 2 indeholder de almindelige bestemmelser om køretøjernes indbyrdes placering, og om, hvor overhaling ikke må finde sted.

Bestemmelsen om, at overhaling af kørende eller holdende sporvogn skal ske til højre, såfremt sporenes beliggenhed tillader det, har givet anledning til diskussion. Et mindretal (Brondt og Voltelen) har næret ønske om, at man ligesom foreslået i Norge i gader med ensrettet færdsel tillader overhaling af sporvogne til venstre. Flertallet — der i denne henseende er i overensstemmelse med opfattelsen i Sverige og Finland — har imidlertid været betænkelig ved at foreslå en sådan bestemmelse, ikke mindst under hensyn til den fare for fodgængere, der krydser kørebanen, som en sådan regel vil frembyde. Denne fare kan ikke affærdiges med, at fodgængeren lige såvel som andre må indstille sig på gældende færdselsregler, idet det her vil dreje sig om en speciel situation, som foreløbig kun vil foreligge i forholdsvis få sporvognsgader, og som vil kræve en særlig agtpågivenhed overfor et faremoment, som fodgængere i det store flertal af sporvognsgader overhovedet ikke behøver at indstille sig på. Også af hensyn til den kørende færdsel selv finder flertallet, at det giver en bedre løsning, såfremt man som sket i Københavns vigtigste ensrettede sporvognsgader flytter sporene længst muligt til venstre i kørebanen, således at der i hovedsagen kun levnes en parkeringsbane til venstre for sporene. På en sådan vil tilladelse til overhaling i reglen ikke have praktisk interesse som følge af parkeringen.

I stk. 2, 3. pkt., fastslås det, at der ved overhaling ikke blot skal tages det selvfølgelige hensyn til den forfra kommende færdsel, men også til bagfra kommende; dette sidste er nyt i lovteksten. Man må således ikke overhale en forankørende, når det kan ses, at en bagfra kommende forbereder eller har påbegyndt en overhaling.

I 4. punktum er ligesom i nugældende færdselslovs § 10, stk. 2, udtrykkelig givet forbud mod overhaling i kurver og ved bakketoppe; i den gældende lov gælder forbudet dog kun, hvis disse må betegnes som „uoverskuelige". Vedrørende *vejkurver* nævnes nu foruden uoverskuelige tillige bratte vejkurver. For så vidt angår *bakkerne* har man ment, at betegnelsen „uoverskuelig bakke" bedre end ordet „bakketop" beskriver den situation, hvor overhaling ikke må finde sted, da oversigten kan være hindret ved variationer i vejens stigningsforhold, uden at oversigtshindringen fremtræder som en bakketop, og da der ved bakketoppe, afrundet i overensstemmelse med ministeriet for offentlige arbejders vejregler, er tilstrækkelig oversigt.

Forbudet mod overhaling på de nævnte steder vil jævnlig være støttet ved afstribning. Om overskridelse heraf henvises til bemærkningerne til § 32, stk. 2.

Bestemmelsen om, at overhaling foran eller på *fodgængerfelter* er forbudt, er ny; man har fundet den påkrævet, idet der jævnlig opstår farlige situationer ved, at fodgængere går frem i tillid til, at et køretøj holder tilbage, ofte vinket frem af føreren, men overraskes af, at der kommer andre køretøjer bagfra, som overhaler.

Bestemmelsen om overhaling foran eller i *vejkryds* er undergået en principiel ændring i forhold til den i dag gældende regel, hvorefter overhaling er absolut forbudt, hvor veje krydser hinanden eller udmunder i hinanden. Dette forhold kan ikke respekteres under alle forhold, f. eks. i regulerede kryds eller på hovedveje eller andre større færdselsårer ud for ubetydelige sideveje. Man har erkendt dette f. eks. i den nyeste tyske færdselslovgivning, hvor bestemmelser om overhaling i vejkryds helt er udeladt. Udvalget har dog været betænkelig ved fuldstændig at lade vejkryds uomtalt som i den tyske lovgivning og har derfor valgt at foreskrive, at overhaling kun må ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed. Man har efter nærmere overvejelse ment at burde foretrække denne formulering for affattelsen i den danske paralleltekst (§ 11, stk. 2), der alene efter omstændighederne vil tillade overhaling i regulerede kryds og udfor sidevej, der udmunder i hovedvej, — blandt andet fordi man ikke mener generelt at kunne tilråde den sidstnævnte undtagelse af hensyn til de faresituationer, der kan opstå ved overhaling af køretøjer, der skal svinge ad sidevej til venstre.

Overhaling af et køretøj, der er i færd med at overhale et andet køretøj, er ikke principielt forbudt ved de foreslåede bestemmelser; men naturligvis må der påhvile den, der overhaler i 3. spor, en ganske særlig agtpågivenhed. Overhaling af et motorkøretøj, der samtidig overhaler en cykel, forekommer meget ofte, uden at dette er uforsvarligt; men desuden kan vejens bredde være så stor, at overhaling i 3. spor er forsvarlig.

Stk. 3 indeholder nærmere bestemmelser om, hvorledes den overhalende og den overhalede skal forholde sig. I tilslutning til bestemmelsen i 1. punktum om, at den, der vil overhale, såfremt for-

holdene gør det nødvendigt, ved lyd- eller lyssignaler skal sikre, at den forankørende er opmærksom på, at han vil overhale, har det været overvejet, om man skulle påbyde, at der altid skal gives signal, og at dette skal besvares. I de nordiske paralleltekster er optaget bestemmelser i denne retning i den finske og svenske tekst gældende udenfor byområder, hvorimod de danske og norske delegerede ikke mente at kunne gå ind for en sådan regel. Man henviser herom til bemærkningerne til paralleltekstern es § 11 under punkt 4 (bilag 2, side 180), hvorefter den væsentlige begrundelse for, at man ikke fra dansk og norsk side har stillet forslag om i loven at foreskrive „svarsignal" ved overhaling, er, at det ville skabe usikkerhed med hensyn til, hvem ansvaret for overhalingens forsvarlighed påhviler; ansvaret bør imidlertid utvetydigt lægges på den overhalende. løvrigt taler erfaringerne fra Sverige efter udvalgets opfattelse ikke ubetinget for en lovbestemmelse i denne retning; man fremhæver i denne forbindelse, at den svenske regel ikke indeholder en forpligtelse for den forankørende til netop at svare med lydsignal, men at svaret også kan gives „på anden hensigtsmæssig måde", hvilket endog antages at kunne ske blot ved at holde ud til siden og sagtne farten, således som det i forvejen foreskrives i alle paralleltekste rne. Under disse omstændigheder findes reglerne om svarsignal ikke at have en sådan klarhed, at de egner sig til optagelse i lovteksten. Dertil kommer, at lyssignaler kan overses og blænde modgående, ligesom der kan opstå misforståelser, når en opblænding må foretages i andet øjemed end signalisering, og at lydsignaler let kan overhøres, ligesom der kan opstå den situation, at den, der hører signalet, tager fejl af, fra hvilken vogn signalet lyder. En eventuel udvikling på dette område må da overlades til praksis blandt de motorkørende indbyrdes.

I stk. 3, 2. pkt., gives der udtrykkelig forskrift om, at den forankørende, når han bliver opmærksom på den bagfra kommende, ikke blot skal holde til højre, men også — hvilket er nyt — om fornødent skal nedsætte hastigheden eller standse, så at overhaling kan ske uden fare. Det er fundet påkrævet at fremhæve dette til modvirken af den tendens, der jævnlig konstateres til, at den foran kørende sætter farten op, når en anden er i færd med at overhale; en sådan køremåde er hensynsløs og forkastelig. Bestemmelsen om eventuelt at standse får navnlig betydning, når der er tale om overhaling på smalle veje af store køretøjer, busser og lastmotor vogne, eventuelt med påhængsvogn; det kan da være påkrævet, for at overhaling kan ske på forsvarlig måde, at sådanne større køretøjer standser op og kører så langt ud til højre, som det er muligt.

Bestemmelsen i 1. led i stk. 4 om overhaling ved kørsel i flere vognbaner får navnlig betydning ved regulerede kryds og på lignende tæt trafikerede steder, hvor færdsel kører frem i to eller flere rækker; den praktiseres allerede i dag. Man har i denne forbindelse drøftet, om man skulle åbne adgang til overhaling til højre overalt, hvor der er afstribet flere vognbaner, således som det er tilladt i den amerikanske Uniform Act Regulating Traffic on Highways. Man har dog endnu ikke fundet tiden moden til en sådan regel. På firsporede veje med to vognbaner i hver retning bør en sådan regel i al fald næppe bringes i anvendelse, idet her den venstre af de to vognbaner bør være den faste overhalingsbane.

Bestemmelsen i 2. led i stk. 4 om cyklisters adgang til at overhale til højre er begrænset til at omfatte overhaling af langsomtkørende køretøjer af anden art; det er således ikke tilladt for en cyklist at overhale en anden cyklist til højre.

Bestemmelsen i stk. 4, sidste punktum, om, at overhaling af et køretøj, der er i færd med at svinge til venstre, kun må ske til højre, må ses i sammenhæng med bestemmelsen i § 33 om, at venstresvingende i god tid før svingningen skal holde ind mod kørebanens midtlinie.

I stk. 5 gives der udtrykkelig bestemmelse om, at køretøjer, der anvendes til vejarbejde, må overhales og passeres, som det er mest hensigtsmæssigt.

Til § 36.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 11, stk. 1 og 2, som affattet ved lov nr. 111 af 31. marts 1953, og udkast 1937 § 31, stk. 1 og 2, og § 32, stk. 2, sidste punktum.

I overensstemmelse med det princip, som er lagt til grund både i den internationale konvention og i de nordiske paralleltekster, har man anbragt reglerne om sidevejes absolutte vigepligt for hovedvej først i paragraffen som dennes hovedbestemmelse. Man tilsigter ved denne placering at understrege, at hovedvej sreglerne ikke er en speciel undtagelse fra den iøvrigt almindelige vigepligtsregel, men at den er udtryk for et ledende færdselsprincip.

I tilslutning hertil er som stk. 2 og 3 anbragt visse andre regler om vigepligt for færdselen fra begge sider på en anden vej, og først derefter kommer i stk. 4 den „almindelige" vigepligtsregel.

Hovedvejsreglen i stk. 1 er i overensstemmelse med den på rigsdagen ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 vedtagne affattelse af hovedvej sreglen, der i det væsentlige hviler på udvalgets indstilling af 12.

september 1951 (bilag 3). Efter de fra politiet modtagne oplysninger er der i forbindelse med de nye regler indtrådt en væsentlig forbedring af sidevejsfærdselens respekt for hovedvejen, men den endelige vurdering af, om man ved affattelsen af de nye regler har ramt det helt rigtige, forudsætter længere tids erfaringer. Af formelle grunde har man ikke — som i den nugældende lovtekst — nævnt stoptavler i stk. 1, da der nu i udkastets stk. 2 er optaget mere omfattende bestemmelser om disse tavler.

I stk. 2 åbnes der mulighed for at anvende den særlige færdselstavle for Stop i enkelt kryds udenfor hovedveje, jfr. herom også udvalgets ovennævnte indstilling af 12. september 1951 (side 194). Stoptavlen betyder ikke blot, at der ubetinget skal standses før kørsel ind i det pågældende kryds, men tillige, at der ved den påfølgende fremkørsel haves ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider. På samme måde som stoptavlen kan anvendes i enkelte kryds udenfor hovedveje, kan der opstå spørgsmål om at anvende hovedvej strekanttavlen udenfor hovedveje. Ganske vist var der ikke stemning herfor under de nordiske forhandlinger, hvor man forudsatte, at denne tavle kun blev anvendt ved hovedveje; men i nogle lande, således i Tyskland, anvendes den i videre omfang, og spørgsmålet om ved færdselstavlebekendtgørelsen at tillade videre anvendelse står åbent.

Der bør aldrig sættes stoptavler op ved alle udmundende veje i et kryds, da der i så fald opstår usikkerhed med hensyn til, hvem der skal køre frem. Er der trang til regulering, bør lyssignal anvendes.

Stk. 3, 1. pkt., svarer til færdselslovens § 11, stk. 1, sidste punktum; nyt er det dog, at udkørsel fra markveje er medtaget blandt de steder, hvor der er ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider, og at der er ubetinget vigepligt, hvor udkørsel foregår over fortov eller cyklesti. I disse sidste tilfælde gælder vigepligten også i forhold til cyklister på cyklestien og fodgængere på fortovet. Reglen i andet punktum om udkørsel fra cyklesti, der ikke er anlagt i forbindelse med en vej — altså i egen tracé — kan betegnes som en naturlig anvendelse af hovedvejsprincippet. Den får blandt andet betydning for de såkaldte grønne stier i Københavns omegn, hvor disse skærer vejene. Reglen i sidste punktum om vigepligt ved sving ud fra cyklesti svarer til udkast 1937 § 32, stk. 2, sidste punktum, men er ny i forhold til færdselsloven; som anført i bemærkningerne til udkast 1937 tilsigter den at forebygge den faresituation, som hyppigt opstår, når cyklister fra cyklestier svinger ud på kørebanen i tillid til, at færdselen på kørebanen har vigepligt, fordi cyklisten kommer fra dens højre side. Man anser det for naturligt at give cyklisten vigepligten, idet han fra viger sin normale bane. Bestemmelsen gælder, når cyklisten drejer ud fra cyklestien, f. eks. for at køre over til vejudmunding eller ejendom i vejens venstre side, men ikke ved venstresving i andre kryds, hvor cyklestien er ophørt foran krydset; her kommer de almindelige svingningsregler, navnlig § 33, stk. 3, til anvendelse.

Stk. 4 indeholder den almindelige vigepligtsregel iøvrigt. Lovudkastet opretholder her — i overensstemmelse med den internationale konventions anneks 2 og det fællesnordiske forslag — pligten til at vige for den fra højre kommende (i det følgende „højrevigepligtsreglen"). Da der med visse mellemrum offentlig fremkommer forslag om at gå over til venstrevigepligt under påberåbelse af, at dette princip skulle være højrevigepligtsreglen langt overlegent, skal man herom bemærke følgende: Det hovedsynspunkt, der anføres for venstre vigepligt, er, at denne giver en langt friere kørsel ad en vej og navnlig medvirker til at undgå færdselspropper i kryds og ved vejudmundinger, idet venstrevigepligten medfører, at man ikke må køre ind fra sidevej, før de på den nærmeste vej halvdel kommende køretøjer fra venstre er passeret, og at man, når man først er kørt ind, har fortrinet for de fra højre kommende køretøjer på den anden vejhalvdel; tænker man sig, at 4 køretøjer kommer samtidig til et kryds, medfører det med højrevigepligt teoretisk, at køretøjerne vil klumpe sig sammen inde i krydset, så at ingen af dem kan komme videre, medens krydset med venstrevigepligt vil være frit. Til det sidstnævnte konstruerede eksempel kan nu straks bemærkes, at venstrevigepligt ejheller giver nogen tilfredsstillende løsning på dette; teoretisk har intet af køretøjerne ret til at køre ind i krydset før noget af de andre, og de vil således være blokerede foran krydset i stedet for inde i dette; både med højre- og venstrevigepligt må man i en sådan situation lempe sig frem. Men også i andre mere praktiske situationer er der den væsentlige indvending mod venstrevigepligt, at den ville nødvendiggøre brud på et andet meget vigtigt og stærkt indarbejdet princip: nemlig, at den, der svinger til venstre bort fra en vej, skal holde tilbage for modgående færdsel på den pågældende vej. Ville man ikke tage denne konsekvens af venstre vigepligt, ville man ende i den fuldstændig uantagelige situation, at den, der under kørsel ligeud passerer et kryds, hvor han dels møder direkte krydsende færdsel fra venstre, dels venstresvingende færdsel, skulle holde tilbage for de førstnævnte, men køre frem foran de sidstnævnte.

Imidlertid har som anført hele diskussionen kun teoretisk interesse. Højrevigepligtsreglen er den gældende i alle europæiske lande med højrekørsel, og den internationale konvention har også knæsat dette princip. En anden løsning for Danmarks vedkommende kommer da allerede af denne grund ikke på tale.

Bestemmelsen om, at føreren af det køretøj, som har det andet køretøj på sin højre side, har vigepligt, når de færdes ad kørebaner, der skærer hinanden, gælder analogt for kørsel over åbne områder, der ikke er opdelt i kørebaner. Denne situation var omfattet af ordene i den danske paralleltekst § 12, stk. 3, om kørende, der „færdes således, at deres veje skærer hinanden". Når man har forladt denne formulering til fordel for den i lovudkastet anvendte, er det for at undgå fejlslutninger med hensyn til den situation, hvor en venstresvingende kom til at skære en bagfra kommendes køreretning; her gælder ingen egentlig vigepligt for den bagfra kommende, idet denne situation alene reguleres ved svingningsreg-lerne i § 33.

Bestemmelsen i færdselslovens § 11, stk. 1, om, at det navnlig påhviler en kørende at vise særlig forsigtighed ved kørsel fra en mindre befærdet til en mere befærdet gade eller vej, har i praksis givet anledning til nogen usikkerhed. Det har — iøvrigt i strid med de tanker, der ligger bag reglen — ført til, at man i nogle tilfælde endog har været inde på at lægge til grund, om den ene eller den anden af skærende gader ved færdselstællinger kunne påvises at være mere befærdet på et givet tidspunkt. Tanken med bestemmelsen er den, at den, der kører på en større vej eller gade, der krydses, eller hvori der udmunder en række mindre veje, skal kunne køre forholdsvis glidende og ikke tvinges til stadige og bratte opbremsninger; han skal vel overholde sin vigepligt for færdsel fra højre side; men denne færdsel skal give ham rimelig tid til i påkommende tilfælde at opfylde vigepligten. Udvalget er enigt om, at denne tanke er rigtig; men man finder, at det brud på højrevigepligtsreglen, som den er udtryk for, kun bør gøre sig gældende, hvor der er en klar forskel på vejenes karakter. Formuleringen er derfor skærpet således, at reglen alene gælder ved kørsel fra en mindre til en åbenbart mere betydende færdselsåre, altså i første række fra gader eller veje med klart sidevejspræg i forhold til den gade eller vej, der køres ind på. Bestemmelsen kan dog også finde anvendelse, selvom sidevej spræget ikke fremtræder anlægsmæssigt, såfremt der dog af de kørende kan erkendes en væsentlig forskel i færdselstætheden eller -hastigheden på de to veje.

Man har desuden søgt at give et nærmere udtryk for, hvori forpligtelsen til at vise forsigtighed består, nemlig at fremkørsel skal ske således, at færdselen på den mere betydende færdselsåre under hensyn til færdselsforholdene på denne får rimelig lejlighed til at opfylde sin vigepligt.

Bestemmelsen i stk. 5 om pligt til at holde tilbage eller standse for sporvognspassagerer ved stoppesteder svarer til det led af færdselslovens § 9, hvorefter kørende skal udvise særlig forsigtighed ved kørsel forbi sporvogne, som holder, eller som er i færd med at standse ved et stoppested for at lade passagerer stige ud og ind; men den er ændret en del. Den er begrænset, således at den alene gælder ved stoppesteder, hvor der ikke findes helleanlæg for passagerer; er der helleanlæg, kan passagererne afvente et passende tidspunkt i færdselen til at krydse kørebanen. Den er udvidet således, at den påbyder kørende at holde tilbage og om fornødent at standse, ikke blot at udvise særlig forsigtighed; men til gengæld gælder forpligtelsen kun, når sporvognen er standset; fodgængere må således ikke gå ud på kørebanen, førend sporvognen er ved stoppestedet.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny. Det understreges ved denne, at udrykningskøretøjer i overensstemmelse med reglerne i § 26 under iagttagelse af tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed er fritaget for at iagttage de særlige regler for kørsel ind på eller over hovedvej og højrevigepligt. Forsåvidt angår de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog gælder det, at første led i kolonnen skal iagttage de sædvanlige vigepligtsregler, men de øvrige led kan derefter frit køre eller gå frem.

Til § 37.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens §§ 29, 30 og 31, stk. 1, samt motorlovens § 35 og udkast 1937 §§ 35, 36, stk. 1 og 37.

I de gældende bestemmelser har man savnet tilfredsstillende retningslinier for parkeringsproblemet. Færdselsudvalget af 1935 var opmærksom på, at der savnedes definitioner, og man søgte derfor at definere de begreber, som man opererede med, nemlig holden, det vil sige kortvarig standsning for af- og pålæsning af varer og for optagelse af eller afsættelse af passagerer, og parkering, det vil sige standsning af længere varighed.

Det har været en almindelig erkendelse både ved udarbejdelsen af den internationale konvention og under de nordiske færdselsforhandlinger, at parkeringsproblemet er så kompliceret, at det vanskeligt lader sig løse rationelt ved skarpe gruppedelinger; man må derfor nøjes med regler af vejledende karak-

ter. Det er dog nødvendigt herved at arbejde med flere typiske former for henstillen af køretøjer, og udvalget har i så henseende fundet det nødvendigt at definere to begreber: 1) standsning, hvorved man forstår enhver afbrydelse af kørslen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel eller efter anvisning af politiet; 2) parkering, hvorved forstås 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. Man fremhæver imidlertid, som allerede berørt, at henstilling af køretøjer sker i så varierende øjemed og for så varierende tidsrum, at overgangen mellem standsning og parkering i det enkelte tilfælde jævnlig må blive en skønssag. Definitionerne må derfor i højere grad benyttes som karakteriserende end som bestemt afgrænsende og udtømmende.

I stk. 1 fastslås som generel regel, at der ikke må standses eller parkeres til fare eller unødig ulempe for andre.

I stk. 2 angives, hvorledes standsning og parkering skal foregå, når manøvrerne lovligt kan foretages. Reglen i 1. pkt. om, at standsning og parkering kun må ske i højre side af vejen i færdselsretningen, er ny. Man har været enige om, at de ulemper, denne regel kan give, så langt overvejes af de fordele, den medfører, at det er ubetænkeligt at gennemføre den; i byer vil ruten i reglen uden større vanskelighed kunne lægges således til rette, at man kan komme til bestemmelsesstedet viden at skulle vende; på landet vil dette ganske vist ikke i samme omfang være muligt; man må da enten forblive holdende på højre side af vejen overfor det sted, standsningen gælder, eller — for eksempel hvis der skal ske aflæsning i større omfang — foretage vending. En almindelig undtagelse for landdistrikterne har man ikke fundet rigtig, både fordi tilkørsel i venstre side bør være udelukket på hovedveje og andre mere betydende veje også udenfor byerne, og også fordi kriteriet bymæssig bebyggelse erfaringsmæssigt har været noget vanskeligt at arbejde med. Forbudet mod tilkørsel i venstre side er derfor udformet som en ensartet regel for hele landet. Der foreslås imidlertid undtagelse for veje med ensrettet færdsel og for lidet befærdede smalle veje. Forså vidt angår veje med ensrettet færdsel er undtagelsen navnlig begrundet i, at det i disse gader kan være praktisk at få parkerede køretøjer anbragt i venstre side; i København har man som tidligere nævnt i nogle gader med ensrettet færdsel ligefrem flyttet sporvejsskinnerne med henblik på at skaffe mest mulig fri kørebane i højre side. Forsåvidt angår lidet befærdede smalle veje tænkes der blandt andet på mindre villaveje, hvor det er praktisk, at parkering foregår i samme side af vejen, uden at vognens køreretning behøver at være den samme, og hvor ulemperne ved, at kørebanen krydses, for at man kan parkere i venstre side, er ubetydelige.

Vedrørende sidste del af reglen i 2. pkt. om, at køretøjet skal stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt udenfor denne, bemærkes, at der herved i første række tænkes på rabatten eller lignende arealer — foruden at bestemmelsen naturligvis angiver, at hvor det er muligt at køre helt udenfor vejarealet, bør dette ske. På den anden side vil det i bestemmelsen nedlagte princip medføre, at der — som det allerede er praksis — kan vises tolerance overfor personvogns parkering med det ene hjulsæt på fortov eller gangsti, når dette efter færdselsforholdene på stedet må anses for mest hensynsfuldt overfor den kørende færdsel og foreneligt med hensynet til fodgængere.

Pligten til at holde ved kørebanens yderkant gælder, selvom det ved særlig belægning eller striber på kørebanen er tilkendegivet, at en del af denne særlig er beregnet på cyklister, og den standsende derfor vil komme til at holde helt eller delvis inde på en sådan cyklestribe.

Bestemmelsen i sidste punktum om, at havarerede køretøjer snarest muligt skal fjernes fra kørebanen, er ny. Sådanne køretøjer rummer i mørke en betydelig fare for færdselen; køretøjet må enten skubbes ind på en privat indkørsel, mark eller lignende, eller snarest muligt trækkes bort.

Ved opdelingen af angivelserne i stk. 3 og 4 af steder, hvor der ikke må standses, og steder, hvor der ikke må parkeres, har udgangspunktet været det, at man har forbudt standsning på steder, hvor det generelt er til fare at stille et køretøj, og parkering, hvor henstilling vel ikke generelt er til fare, men er til unødig ulempe. Ligesom det er sagt ovenfor om definitionerne, gælder det her, at henførelsen af tilfældene til de to grupper bør tages som karakteriserende eksempler på reglen i stk. 1, ikke som absolutte regler, navnlig ikke i den forstand, at der skulle kunne sluttes modsætningsvis fra stk. 4 således, at når der i disse situationer kun er forbud mod parkering, må enhver hensætten af køretøjet, der begrebsmæssigt må karakteriseres som standsning, være tilladt. Den faktiske forskel mellem de tilfælde, der falder henholdsvis lige på den ene side og lige på den anden side af grænsen mellem de to begreber, er for ringe til at tillade sådanne slutninger fra disse i pædagogisk henseende opstillede vejledende eksempler. Om overtrædelse af loven foreligger, må altid afgøres efter reglen i stk. 1.

Det siger også sig selv, at eksemplerne i stk. 3 og

4 for eksempel for cyklisters vedkommende må forstås med forbehold af stk. 1.

I forbindelse med eksemplet i stk. 3 f) har det været overvejet, om man skulle udvide eksemplet således, at standsning ikke var tilladt noget sted, hvor der forekommer afstribning med fuldt optrukne striber, altså udvide forbudet efter stk. 3 a) om forbud mod standsning ved vejsving eller bakketoppe til at gælde i hele den eventuelle afstribnings længde. Dette ville dog blive for streng en regel, da det må være en selvfølge, at det er tilladt at standse eller parkere på de strækninger af kurver og bakker, hvor afstribningen tilkendegiver, at overhaling er tilladt.

Bestemmelsen i stk. 5 sammenfatter de gældende regler i motorlovens § 35 og færdselslovens § 29 og svarer i indhold til disse; dog gælder bestemmelsen i 1. punktum for alle køretøjer, ikke — som nu — alene motorkøretøjer, jfr. særlig for cyklers vedkommende § 51, stk. 4.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny som en udtrykkelig regel, men går iøvrigt ikke udover, hvad der måtte følge af den almindelige agtpågivenhedsregel i motorlovens § 29.

TÜ § 38.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 13 og motorlovens § 30, stk. 1, 2 og 3, og udkast 1937 §§ 33 og 34.

På samme måde, som det er tilfældet med de foregående bestemmelser, gælder bestemmelsen for alle køretøjer, ikke alene for motorkøretøjer.

I stk. 1 gives hovedreglen for signalgivning. Signalgivning omfatter enhver brug af lydsignal samt blinkvis anvendelse af hvide forlygter. Det følger af reglen, at signalgivning kun må ske, når det er nødvendigt for at afværge fare; derimod er det ikke tilladt at give signal f. eks. for at tilkalde passagerer til en hyrevogn eller for at hilse.

Det er ikke nødvendigt, at der skal foreligge en konkret fare; det er tilstrækkeligt, at der foreligger en abstrakt faremulighed.

I stk. 2 fastslås, at unødvendig eller hensynsløs signalering er forbudt. Det følger heraf, at man skal søge at undgå overflødig signalering; det vil vel især være i abstrakte faresituationer, at signalgivning kan undlades. Bestemmelserne i stk. 1 og 2, der supplerer hinanden, dækker, hvad man i daglig tale kalder „tyst trafik". Det understreges ganske særligt for bymæssigt bebyggede områder, at lydsignal ikke må anvendes, medmindre det er absolut påkrævet i forbindelse med overhaling eller til afværgelse af fare. Af bestemmelsen følger også, at blinksignaler med forlygterne ikke må anvendes, hvor der er konkret fare for derved at blænde andre.

I stk. 3 foreslås i 1. pkt., hvad der må være hovedformålet med tegngivning, nemlig at man skal give tegn, hvor det er hensigtsmæssigt for at vise den øvrige færdsel, hvad man agter at foretage sig. Foruden de eksempler, der anføres i 2. pkt., og som ikke er udtømmende, følger det af denne grundsætning, at der i rundkørsler, når hensynet til den øvrige færdsel taler derfor, også bør gives tegn til venstre, når man agter at fortsætte i rundkørslen forbi en udmunding. Når man forlader rundkørslen, bør tegn, som også hidtil antaget, undtagelsesfrit gives. Der foreslås ikke noget almindeligt påbud om tegngivning ved overhaling; hvor en overhaling forberedes over en længere strækning, således at den kørende skifter gradvis plads på kørebanen, er tegngivning overflødig; når man blandt eksemplerne nævner kørsel over i en anden vognbane i samme færdselsretning, tænkes ikke på overhalingssituationer af forannævnte art, men på de tilfælde, hvor kørsel normalt foregår i to ved siden af hinanden løbende rækker af køretøjer, og man der agter at forlade den ene række for at svinge ud i den anden.

Af bestemmelsen i stk. 4 følger det, at motorcyklister kan give tegn til at standse ved stoplygte, således at det ikke er nødvendigt, som det nu er påbudt, at motorcyklister skal give stopsignal med armen.

I stk. 5 fastslås det klart, at signal- og tegngivning blot er hjælpemidler, idet det fastslås, at brug af disse ikke fritager nogen kørende for pligten til at forvisse sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Til § 39.

Bestemmelsen er i sin opstilling og formulering ny. Men en del af reglerne følger af spredte bestemmelser i motor- og færdselsloven samt motorbekendtgørelsen.

I stk. 1 fastslås den selvfølgelige regel, at påbudte lygter skal holdes tændt i lygtetændingstiden. Men desuden indeholder stk. 1 den nye bestemmelse, at vogntog kun behøver at have baglygte tændt på det bageste køretøj og nummerpladelygte på den bageste nummerplade. Dette anses for tilstrækkeligt og er mere praktisk end de gældende regler, hvorefter der skal være baglygte tændt på alle køretøjer i et vogntog og nummerpladelygte tændt på alle nummerplader, der vender bagud.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder vigtige regler, som stemmer med god kørepraksis, men som desværre ikke følges i særlig stor udstrækning i dag. Man accepterer i lovforslaget, at motorkøretøjer kan have blændende lygter. Men det fastslås, at blændende lys ikke må benyttes ved kørsel på veje, der er tilstrækkeligt oplyst. På sådanne veje kan

enten benyttes nærlys eller positionslys; det må afhænge af belysningens karakter, om det ene eller det andet bør benyttes. Endvidere må blændende lys ikke anvendes ved møde med andet køretøj, og nedblænding skal ske i god tid; bestemmelsen gælder ved møde af køretøjer af alle arter; der skal altså også blændes ned ved møde med cyklister. Cyklister, hvis lygter blænder, må iøvrigt også have en anordning på disse, som gør det muligt at blænde ned.

Fra Lands jagtforeningen af 1923 har udvalget modtaget en henvendelse, hvori man foreslår, at der medtages en bestemmelse om, at førere af motorkøretøjer skal blænde ned, når de ved kørsel efter mørkets frembrud møder vildt. Man henviser til, at der årligt dræbes eller lemlæstes et stort antal dyr, navnlig harer, ved påkørsel om natten. Udvalget finder, at det er et selvfølgeligt hensyn, at motorkørende blænder ned for dyr, i alt fald såsnart de fikseres af lyset; men man har ikke fundet tilstrækkelig grund til at optage en særskilt færdselsregel herom. Det vil iøvrigt også være naturligt at blænde ned for husdyr, der er kommet på en vej.

I stk. 3 gives bestemmelser om belysning ved standsning eller parkering.

På motorkøretøjer skal positionslys benyttes, også ved kortvarig standsning; det er altså ikke tilstrækkeligt at blænde ned. Man har diskuteret, om det skulle være nødvendigt altid at kræve tændt baglygte på henstillede motorkøretøjer, idet alle motorkøretøjer nu skal være forsynet med røde refleksanordninger bagpå. Men man har været enige om at fastholde kravet om tændt baglygte. Refleksanordningerne er vel et godt supplement til baglygten; men de kan ikke erstatte disse; f. eks. kan de almindeligt benyttede cyklelygter ikke udløse refleksen, og på mørke veje frembyder henstillede motorkøretøjer en ikke uvæsentlig fare også for cyklister, såfremt de henstår uden tændt baglygte.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny. Den forudsætter, at det — i modsætning til, hvad der nu er tilfældet — påbydes, at traktorer skal have positionslygter. Udgiften ved et sådant krav er så ringe (nogle få kroner pr. traktor), at det vil være urimeligt ikke at stille kravet i betragtning af den betydning, det har i mangfoldige situationer, at der kan anvendes mindre lysstyrke end nærlys, som traktorer i almindelighed er udstyret med. F. eks. vil nærlys, når en traktor holder ved en jernbaneoverskæring, hvor kørebanen gerne har en lille stigning, virke blændende på modkørende færdsel, hvilket kan bevirke, at den overser jernbanebommene eller anden afmærkning.

Bestemmelsen i stk. 5 svarer til § 14, stk. 5 og 6, i bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer, men er — i overensstemmelse med konventionens art. 15, stk. 2 — væsentlig udvidet. Hovedprincippet, at et køretøj kun må vise hvidt eller gulligt lys eller refleks fremad og rødt eller orange lys eller refleks bagud, tilsigter at undgå vildledende lysvirkninger fra køretøjer. I overensstemmelse hermed foregår også udviklingen indenfor den kantafmærkning af kørebaner, der er påbegyndt i en række lande med anvendelse af rødt refleks i højre vejside og hvidt refleks i venstre vejside. De kørende skal herefter altid kunne regne med, at de, når de ser rødt lys eller refleks foran sig, skal holde tilbage eller til venstre for dette, og at de, når de ser noget hvidt foran sig, skal passere dette til højre. Navnlig under ugunstige vejrforhold (f. eks. kraftig regn, snetykning) er denne regel af stor praktisk betydning.

I konsekvens af reglen er det ikke tilladt at have hvide reflekterende bagskærme på cykler, medens hvidmalede bagskærme ikke er forbudt. Der kan derimod ikke være noget til hinder for at anvende gulligt reflekterende pedaler på cykler. Hovedreglen om, at der ikke må være hvidt lys eller refleks bagud, brydes kun af bestemmelsen om, at den indvendige belysning må være synlig bagfra, samt af de undtagelsestilfælde, hvor det i bestemmelserne om køretøjers indretning i §§ 4—9 eller de i medfør heraf udfærdigede regler er påbudt eller tilladt køretøjer at have bagudvendende hvidt lys. Dette bliver der for motorkøretøjers vedkommende alene tale om med hensyn til den særlige baklygte, som skal være indrettet således, at den kun kan anvendes under baglænskørsel. Endvidere bliver der spørgsmål om for trækvogne og for hestekøretøjer uden fast vognkasse eller kuskesæde at tillade anvendelse af kun een lygte, som viser hvidt lys både fremad og bagud.

Til § 40.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 18, stk. 2, stk. 3 (delvis) og stk. 4, og udkast 1937 § 5, stk. 2, 3 og 4.

Ligesom i udkast 1937 har man medtaget en bestemmelse om, at der skal sikres føreren fri udsigt fremefter og til siderne og fri og uhindret brug af betjeningsapparaterne m. m. En sådan bestemmelse savnes i de nugældende bestemmelser. Man har — på samme måde som færdselsudvalget af 1935 — drøftet at fastsætte, at personmotorvogne ikke må medføre flere personer, end de er godkendt til ved indregistreringen, men finder også en sådan bestemmelse for stiv, navnlig overfor kørsel med børn og ganske unge mennesker. Den foreslåede bestemmelse i § 40, stk. 1, og bestemmelsen i § 44 om, at

et køretøj ikke må belastes med større vægt end fastsat ved indregistreringen eller godkendelsen, må anses for tilstrækkelig. For personbefordring på motorcykler er derimod fastsat en særlig bestemmelse i § 49, stk. 3.

Den specielle bestemmelse i færdselslovens § 18, stk. 2, om forbud mod at skubbe højt læssede trækvogne foran sig, er udeladt som overflødig, idet det følger af den almindelige regel, at også føreren af en trækvogn skal have fri udsigt fremefter.

Bestemmelsen om, at lygter eller tegngivningsapparater ikke må dækkes af gods, er ny; den burde være selvfølgelig; men det ses ikke sjældent, at lastbiler er læsset, så at bag- og stoplygte eller retningsvisere er dækket.

Ny er ligeledes bestemmelsen om, at læs på motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj ikke på nogen af siderne må rage mere end 20 cm udenfor køretøjet. Bestemmelsen får kun betydning for køretøjer, som er under 230 cm brede, idet køretøjer på 230 cm eller derover allerede som følge af den almindelige bestemmelse i § 41 om en maksimalbredde af 250 cm vil være udelukket fra at føre læs, der på nogen af siderne rager mere end 20 cm ud. Baggrunden for bestemmelsen er den fare, som det kan betyde både ved møde og overhaling, at lasten helt eller delvis rager udenfor køretøjets normale dimensioner. En tilsvarende bestemmelse findes i den svenske vägtrafikförordning.

Sidste del af stk. 1 er noget udvidet i forhold til gældende ret; specielt må fremhæves, at det foreslås, at ingen del af lasten under kørsel må komme i berøring med kørebanen, medens det nu alene bestemmes, at ingen del af køretøjet eller ladningen må slæbe på vejbanen, medmindre det er uundgåeligt, og vejbanen ikke kan beskadiges derved. Denne udvidelse tilsigter at modvirke beskadigelse af vejbanen, som også kan fremkomme ved, at last stødvis kommer i berøring med vejbanen.

Bestemmelsen i stk. 2 er ændret, således at man har fastsat den afstand, gods må rage bagud for et køretøj uden afmærkning, til 150 cm i stedet for som hidtil til en armlængde, der er et noget ubestemt begreb. Endvidere foreslås det totalt forbudt uden afmærkning at have gods ragende fremfor køretøjet. Om afmærkningen i lygtetændingstiden foreslås det, at den skal ske ved hvidt eller gulligt lys fremefter og rødt lys bagud, jfr. bemærkningerne ovenfor til § 39, stk. 5.

TÜ § 41.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 18, stk. 1, og udkast 1937 § 5, stk. 1, men er stærkt ændret og udvidet.

Breddebestemmelserne er således udvidet, og nye er bestemmelserne om længde og højde. I de fleste landes færdselsregler gives bestemmelser både om bredde, længde og højde, og dette gælder også for den internationale konvention af 19. september 1949, hvis bestemmelser har dannet grundlag for for-

Bredden foreslås generelt forhøjet til 250 cm. Dette svarer til den almindelige største bredde i de kontinentaleuropæiske lande, medens de engelsk-amerikanske landes største normale bredde har været 8 feet eller ca. 244 cm. Hidtil har man herhjemme ad dispensations vej en generelt tilladt indtil 240 cm for kørsel på hoved- og landeveje, og der er i vidt omfang givet dispensation især for rutebiler og for lastmotorvogne til eksportkørsel med indtil 250 cm's bredde.

Da grænsen i de fleste andre europæiske lande ligger ved 250 cm, har man fundet det rimeligt som almindelig regel at tillade denne bredde. I sammenhæng med forøgelsen af bredden til 250 cm står bestemmelsen i stk. 2 om den særlige forsigtighed ved kørsel med brede køretøjer og om, at det bredere køretøj om fornødent skal holde stille for at lette passage. Denne sidste bestemmelse gælder både ved møde, og når det bredere køretøj skal overhales; når man tillader så brede køretøjer også på relativt smalle veje, er det naturligt at give bestemmelser til sikring af, at den øvrige færdsel ikke hæmmes for meget. Såvel ved møde mellem et mindre og et større og bredere køretøj, som når det mindre skal overhale et større og bredere køretøj, sker passagen som regel lettest ved, at det store køretøj holder stille. Man har ikke anset det for muligt at angive et bestemt mål for, hvilke køretøjer bestemmelsen om at standse omfatter; det afgørende ei nemlig ikke bredden som sådan, men forholdet mellem vejens bredde og køretøjets bredde i den givne situation.

Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., er uændret bortset fra, at den er udvidet, således at også redskab til landbrugs- og vejarbejde nu kan benyttes med større bredde end 250 cm uden særlig dispensation. En tilsvarende almindelig adgang til kørsel med brede redskaber er på grundlag af udvalgets forarbejder til nærværende bestemmelse givet i justitsministeriets bekendtgørelse af 16. juni 1953.

Bestemmelsen i stk. 3 indeholder de samme vilkår for kørsel med sådanne redskaber, som findes i den nævnte bekendtgørelse. Det er dog fundet påkrævet at lade den i bekendtgørelsen indeholdte begrænsning til kørsel i dagslys udgå. Eventuelle regler for afmærkningen ved kørsel i lygtetændingstiden må gives ved bekendtgørelse.

Bestemmelsen i stk. 4 om køretøjers længde er som nævnt ny; de angivne mål er de samme, som findes i anneks 7 til konventionen af 19. september 1949 bortset fra, at man ikke har nævnt den der fastsatte største længde af 22 m for køretøjer med mere end een påhængsvogn, da sådanne kombinationer ikke vil være tilladt her i landet undtagen for traktorer, for hvilke 18 m må skønnes tilstrækkeligt.

Bestemmelsen i stk. 5 er som nævnt ligeledes ny. Den tilladte største højde foreslås fastsat til 360 cm, medens konventionen af 1949 fastsætter maksimumshøjden til 380 cm; da frihøjden i et meget stort antal viadukter er under 4 m, og der må regnes med et spillerum på mindst 20 cm, har man ikke været i stand til at foreslå højden sat ved samme grænse som konventionen. Den fornødne hjemmel hertil findes i konventionens art. 23 og anneks 7, pkt. 4. Man har anset det fornødent at pålægge føreren af et højt køretøj, selvom det er mindre end 360 cm højt, pligt til at påse, at han uhindret kan passere viadukter, ledninger o. lign.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny; den svarer forså vidt angår spørgsmålet om måling af bredden til gældende praksis.

Bestemmelsen i stk. 7 er ligeledes ny. Justitsministeriet har dog forsåvidt angår breddespørgsmålet i et cirkulære af 30. juni 1932 bemyndiget politiet til at meddele tilladelse til kørsel med dampkedler, maskiner og lignende brede genstande, hvis bredde overstiger 230 cm, og fastsætte de betingelser, hvorpå kørsel må ske. Det foreslås nu, at politiet i enkeltstående tilfælde kan give tilladelser til transporter, der ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde, når største bredde, længde eller højde overstiger det foreskrevne. Bestemmelsen i sidste pkt. om, at ministeren for offentlige arbejder kan tillade kørsel med større højde end 360 cm på bestemte vejstrækninger, er begrundet i hensynet til konventionen, jfr. bemærkningerne side 11.

Til § 42.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 19 og udkast 1937 § 41.

Ligesom færdselsudvalget af 1935 finder udvalget, at den gældende bestemmelse i færdselslovens § 19 forsåvidt angår andet end cyklevæddeløb er strengere, end hensynet til færdselssikkerheden gør det påkrævet. Man har derfor foreslået en lempeligere regel. Man har dog ment, at nærmere retningslinier for afholdelse af motorløb bør fastsættes af justitsministeren, dels for at få en ensartet praksis, dels for at hindre, at der til ulempe for anden færdsel gives for mange tilladelser til sådanne løb. Som det har været praksis trods den kategoriske bestemmelse i færdselslovens § 19, foreslås det for det første, at det kan tillades, at internationale motorvæddeløb kan passere dansk område; formuleringen tilsigter ikke at udelukke, at sådanne løb også kan starte på dansk område. Det vil være muligt at fastsætte vilkår for at meddele tilladelse f. eks., at en vis hastighedsgrænse ikke må overskrides, eller at deltagerne konvojeres af færdselspoliti; det må være en forudsætning for at stille internationale løb bedre end nationale, at der ikke tillades løb, som indeholder egentlige hastighedskonkurrencer. Dernæst foreslås, at motorvæddeløb undtagelsesvis kan afholdes på strækninger, der helt kan lukkes for anden færdsel, fortrinsvis udenfor byområder; forudsætningen for sådanne tilladelser — der kun kan meddeles i forståelse med vedkommende vejmyndighed — må være, at der tages tilbørligt hensyn til afviklingen af anden færdsel. Endelig foreslås, at der kan tillades afholdt orienteringsløb, forsåvidt der ikke heri indgår hastighedskonkurrencer; orienteringsløb er normalt løb, hvor deltagerne har til opgave at finde en eller flere skjulte poster; der fastsættes en gennemsnitshastighed for løbet under hensyn til arten af de vejstrækninger, der skal gennemkøres, og der gives strafpoints ikke blot for at komme for sent, men også for at komme for tidligt.

Bortset fra disse tilfælde er al kap- og væddekørsel forbudt.

Bestemmelsen i stk. 4 giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser til sikring af publikum og løbsdeltagere ved væddeløb udenfor vej.

D. Særregler for færdsel med motordrevne køretøjer.

Til § 43.

Bestemmelsen svarer til motor lo vens § 27, stk. 5, som affattet ved lov nr. 111 af 31. marts 1953. Den tilsvarende bestemmelse i udkast 1937 er § 43.

Udvalget havde i sin indstilling til justitsministeren vedrørende hastighedsspørgsmålet (jfr. bilag 4) foreslået følgende graduering:

„a) motorkøretøjer, hvis største vægt overstiger 3500 kg . . . . . 60 km/t.

b) motorkøretøjer med påhængsvogne forsåvidt samtlige vogntogets hjul er afbremset . . . . . 60 km/t.
forsåvidt ikke samtlige hjul er afbremset . . . . . 50 km/t.

c) traktorer, der er forsynet med luftgummiringe eller halvmassive ringe med eller uden påhængsvogn med lignende hjulbeklædning . . . . . 30 km/t.

d) motordrevne arbejdsmaskiner, traktorer, der er forsynet med massiv hjulbeklædning, eller som trækker påhængsvogn med lignende hjulbeklædning, samt køretøjer, der slæber blokvogne o. lign. . . . . 10 km/t.

e) motorvogne, der slæber en anden motorvogn, når denne slæbes i kran eller ved hjælp af en stiv stangforbindelse. . . . . 30 km/t.

når slæbning foregår ved hjælp af tov eller kæde. . . . . 20 km/t."

Denne graduering var udtryk for en teknisk vurdering af de forskellige risici; det bemærkes herved, at faren ved en hastighedsforøgelse ikke stiger konstant med selve hastighedsforøgelsen, men med dennes kvadrat; der er således tale om en betydelig risikoforøgelse ved en forhøjelse af hastigheden fra f. eks. 50 til 60 km/t. Man har imidlertid ikke ment at burde fastholde det oprindelige forslag under hensyn til, at dette for kort tid siden er ændret på rigsdagen, og har derfor foreslået samme hastighedsgrænser som i den den 31. marts 1953 vedtagne ændring af motorlovens § 27 bortset fra, at man i gruppe c i stedet for 10 km/t. foreslår 15 km/t.

Bestemmelsen i stk. 2 for udrykningskøretøj får kun ringe praktisk betydning, da der ikke er hastighedsgrænse for køretøjer, hvis tilladte totalvægt er mindre end 3 500 kg, og det kun vil være sjældnere, at større udrykningskøretøjer kommer ud for at køre hurtigere end 60 km/t. Bestemmelsen følger iøvrigt af almindelige nødretsbetragtninger, men man har fundet det rigtigst udtrykkeligt at medtage den.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Med bestemmelsen i 1. pkt. om, at der ved indregistrering eller godkendelse af motordrevne køretøjer kan fastsættes en særlig lavere hastighedsgrænse, sigtes der til tilfælde, hvor det ifølge de til grund for godkendelsen liggende fabriksgarantier ville være uforsvarligt at benytte køretøjet med større hastighed; der har foreligget enkelte tilfælde af denne art. Forså vidt angår bestemmelsen i 2. pkt. om fastsættelse af lavere hastighedsgrænse for særlige arter af hjulbeklædning samt for køretøjer på bælter, valser og meder henvises til de i § 44, stk. 2, omhandlede tilfælde, jfr. bemærkningerne til denne bestemmelse; for sådanne køretøjer er der også i den tyske Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung af 24. august 1953 foreskrevet nedsat hastighed i visse tilfælde. Bestemmelsen i sidste pkt. svarer til motorlovens § 27, stk. 7, som affattet ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 med den ændring, at der er tilføjet ordene „for bestemte vejstrækninger", hvormed man tænker på kommende motorveje.

Til § 44.

Bestemmelsen svarer til motorlovens §§ 4 og 34 og udkast 1937 §§ 4, stk. 1, og 5, stk. 7, men er stærkt ændret.

Den stærke tekniske udvikling har for længe siden gjort de i motorlovens § 4 anførte vægtgrænser forældede. Justitsministeriet har derfor i samarbejde med ministeriet for offentlige arbejder i vidt omfang måttet meddele dispensation; dette er sket dels i form af en almindelig bemyndigelse til politimestrene til at dispensere fra motorlovens § 4, givet i justitsministeriets cirkulære af 9. august 1947, dels i en lang række konkrete dispensationer fra justitsministeriet. Ifølge cirkulæret af 9. august 1947 kan politimestrene tillade indregistrering af motorkøretøjer til kørsel på hoved- og landeveje, forsåvidt intet akseltiyk overstiger 7 000 kg, og totalvægten ikke overstiger 12 000 kg.

Ministeriet for offentlige arbejder har indhentet udtalelser fra en række motororganisationer og sammenslutninger for at få undersøgt behovet for en forøgelse af de hidtil tilladte maksima for største bredde, totalvægt og akseltryk. Landsforeningen Danske Vognmænd, Forenede Danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub, Industrirådet, Grosserer-Societetet, Københavns Vognmandslaug, Motororganisationernes Fællesrepræsentation, Motorbranchens Fællesråd, Turistvognmændenes Landsorganisation, BP Olie-Kompagniet A/S, Dansk Esso A/S og Dansk Shell A/S har herunder anbefalet, at der fremtidig tillades større bredde, akseltryk og totalvægt.

De pågældende organisationer m. v. har nærmere begrundet deres ønske med, at der med store vogne kan gennemføres billigeie transporter, idet transportudgifterne pr. befordret enhed bliver mindre, jo større mængde der transporteres pr. transport, under forudsætning af en tilfredsstillende kapacitetsudnyttelse, hvilket især vil være tilfældet ved transport med bygningsmaterialer, cement, mursten, korn, foderstoffer, såsæd, kunstgødning o. s. v.

I denne forbindelse har man peget på, at taksten pr. time ifølge vogmandslaugets priskurant for kørsel med vogne med 7,25—7,75 tons lasteevne er 16 kr. 70 øre, og for vogne med 14,25—14,75 tons lasteevne 21 kr. 60 øre, således at der ved kørsel med disse større vogne indvindes en besparelse pr. befordret enhed på 35 pct.

De af ECE's Inland Transport Committee, Working Party on Transport, Cost, and Accountancy for en række lande foretagne undersøgelser viser sam-

menfaldende hermed, at udgifterne pr. transportenhed ved et vogntog med lasteevne på 14 tons udgør 65 pct. af udgifterne ved et vogntog med en lasteevne på 7 tons, og at udgifterne, hvis lasteevnen forøges til 23 tons, kan nedsættes til 50 pct. af udgifterne pr. transporteret enhed ved en lasteevne på 7 tons.

Uanset at allerede den hidtidige udvikling henimod tungere og større køretøjer selvsagt har medført betydelige udgifter for vejvæsenet, mener udvalget, at der må tillægges den af de nævnte organisationer påpegede trafikøkonomiske interesse i forøgelse af de nuværende vægtgrænser så megen betydning, at de nuværende vægtgrænser må forøges, selvom dette måtte kunne påføre vejvæsenet yderligere udgifter. Man er herved opmærksom på, at udviklingen henimod stigende belastning af køretøjerne er så tydelig, at alle vejanlæg nutildags udføres med henblik på at tåle en væsentlig større belastning end både den i øjeblikket tilladte og den, der i den nærmeste fremtid kan være tale om at tillade. Med hensyn til spørgsmålet om, hvor vidt man skal gå i denne retning, har flere af organisationerne peget på anneks 7 til den internationale vej konvention af 19. september 1949, hvortil slutter sig en under ECE's auspicier udarbejdet europæisk overenskomst af 16. september 1950. Udvalget har ment at kunne slutte sig hertil, hvilket medfører, at lovens regler baseres på et maksimalt akseltryk af 8 tons, som i øjeblikket kun tillades til eksportkørsel på visse hovedvejsstrækninger, medens der på landeveje generelt kun tillades 7 tons akseltryk. Det er vistnok kun ganske undtagelsesvis, at en sognekommune ikke har været villig til at tillade samme belastning på sine biveje, når dispensation er begæret. Derimod har man ikke fundet det nødvendigt eller forsvarligt frivilligt at foreslå en lovgivning, der muliggør tiltræden af en af forskellige europæiske lande tiltrådt, ligeledes under ECE's auspicier udarbejdet aftale af samme dato som ovennævnte overenskomst, hvorefter vægtreglerne baseres på 10 tons akseltryk. Det må imidlertid forudses, at udviklingen på dette område fortsætter, således at man ved anlæg af veje og broer bør påregne væsentligt større akseltryk end de nu tilladte. I det omtalte anneks 7 til konventionen af 1949 er anbefalet, at der heller ikke udenfor konventionens område gås over 13 tons, men den siden da skete tekniske udvikling synes at pege på, at endnu højere akseltryk må forudses på længere sigt.

Bang og K. O. Larsen må dog overfor spørgsmålet om den øjeblikkelige forhøjelse af vægtgrænserne tage forbehold, indtil der foreligger nærmere resultater af forskellige, i sagens anledning af bl. a. vejlaboratoriet igangsatte undersøgelser af, i hvilket omfang forstærkning af eksisteiende kørebanebelægninger af broer vil blive påkrævet, og indtil der foreligger nærmere afklaring med hensyn til de militære køretøjers belastning i fremtiden.

Forslagets stk. 1 bygger herefter fuldstændigt på anneks 7 til den internationale konvention af 19. september 1949. Findes der enkelte vejstrækninger, broer o. lign., som ikke kan tåle de foreslåede belastninger, vil der være hjemmel i § 56, stk. 7, til at fastsætte særlige begrænsninger for de pågældende vejstrækningers vedkommende, indtil fornøden udbygning kan ske. Sådanne midlertidige begrænsninger vil ikke hindre ratifikation af konventionen, jfr. dens anneks 7, pkt. 4. Ifølge forslaget lægges der vægt på akseltryk og på totalvægt i forhold til akselafstanden. I modsætning til de gældende bestemmelser er det afgørende køretøjets vægt i det givne øjeblik, medens man nu ser på den vægt, som køretøjet ved indregistreringen er beregnet til at bære; for indregistreringspligtige danske køretøjer får denne ændring dog ingen videre betydning, da det af kontrohnæssige grunde i stk. 4 foreslås, at køretøjer, som efter deres konstruktion kan bære en belastning, der vil bringe køretøjets faktiske totalvægt op over de i stk. 1 anførte grænser, ikke kan indregistreres uden justitsministeriets samtykke; men for ikke indregistreringspligtige køretøjer og køretøjer, der ikke er indregistrerede her i landet, betyder det, at et køretøj, der f. eks. er konstrueret til at kunne tåle et akseltryk på 9 000 kg, kan køre her i landet, forudsat at akseltrykket faktisk ikke overstiger 8 000 kg. Denne beregningsmåde har allerede hidtil været gældende i adskillige andre lande, også i Sverige, og man vil efter konventionen være forpligtet til fremtidig at følge den. Det er tanken at skærpe kontrollen ved grænserne såvel ved ind- som udkørsel for at modvirke misbrug og dermed urimelig konkurrence fra udenlandske vognmænd overfor danske eventuelt ved anbringelse af vognvægte af en sådan størrelse, at alle større vogntog kan blive vejet.

Bestemmelsen i stk. 2 er ny. Den nugældende motorlovs § 4 fastsætter principielt samme grænse for største akseltryk og totalvægt for alle motorkøretøjer, uanset om de er forsynede med luftgummiringe, halv- eller helmassive ringe. I lovens § 5 er det foreskrevet, at motorkøretøjer skal være forsynet med luftgummiringe eller halvmassive ringe af en af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder godkendt type, og at kommunalbestyrelserne kan give tilladelse til kørsel med massive gummiringe indenfor deres område.

Da køretøjer, der ikke er forsynet med luftgummiringe, selvsagt udsætter vejene for mere slid end køretøjer, forsynet med luftgummiringe, og i visse tilfælde ligefrem kan ødelægge kørebanebelægningerne, har man fundet det naturligt, at de i paragraffens første stykke tilladte største akseltryk m. v. kun vedrører køretøjer, forsynet med luftgummiringe af normal type, som man i overensstemmelse med justitsministeriets bekendtgørelse af 16. februar 1954 har ment at kunne definere som luftgummiringe med oppumpningstryk på ikke over 7 atmosfærer. Herved vil foruden køretøjer med massive eller halvmassive gummiringe, køretøjer på valser (tromler) og larvefødder etc. samt visse nyere typer af dæk med ståltrådsindlæg blive omfattet af reglerne i stk. 2.

Man har herved haft de nye tyske regler i § 34 i Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung af 24. august 1953 for øje. Medens der ifølge disse regler fastsættes et største akseltryk på 10 t for køretøjer med luftgummiringe og for — under visse i bekendtgørelsen gengivne detaillerede forudsætninger — langsomtgående køretøjer med visse arter halvmassive gummiringe, må akseltrykket iøvrigt ifølge de tyske regler ikke overstige 4 t. Endvidere er det bestemt, at køretøjer på larvefødder ikke må have et tryk, der overstiger 1,5 t pr. „løbehjul" og fra 4 til 6 t pr. m mellem første og sidste „løbehjul" på køretøjet. Disse køretøjers totalvægt må endvidere ikke overstige 18 t.

Da der pågår en stærk teknisk udvikling med hensyn til nye dæktyper m. v., og da man foreløbig savner tilstrækkelig erfaring herhjemme med hensyn til deres indvirkning på vejbanerne, har man fundet det vanskeligt at foreslå bestemte regler for akseltryk for køretøjer med sådan hjulbeklædning optaget i selve loven, men anser det for mere hensigtsmæssigt, at der i loven kun indeholdes en bemyndigelse for justitsministeren til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at fastsætte de nærmere regler i bekendtgørelsesform.

Udvalget er dog gået ud fra, at de regler, der vil blive fastsat i en senere bekendtgørelse, i nogen grad vil tillade samme akseltryk m. v. som fastsat ifølge de tyske regler, ligesom det vil kunne være naturligt også herhjemme i visse tilfælde at betinge anvendelsen af særlige hjulbeklædninger af en hastighedsgrænse for vedkommende køretøjer. Da der i de tyske regler for køretøjer med luftgummiringe er fastsat et akseltryk på 10 t, medens der i udkastets stk. 1 er foreslået et største akseltryk på 8 t, tør man ihvert fald ikke påregne, at man for køretøjer med de her omhandlede særlige hjulbeklædninger vil kunne tillade højere akseltryk end i Tyskland. Reglerne bør — i overensstemmelse med de ovennævnte tyske regler — indeholde fornødne undtagelser for damptromler.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til motorlovens § 34.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny i loven; det har administrativt været fastsat, at køretøjer, der fra fabrikkens side er beregnet til større belastninger end tilladt her i landet, ikke kan indregistreres med nedsatte belastningstal, idet der er nærliggende fare for overbelastning, når køretøjet faktisk kan bære mere end fastsat ved indregistreringen; den omstændighed, at køretøjet ikke vil blive udnyttet tilstrækkeligt med den således nedsatte last, forøger ligeledes risikoen for overbelastning. Når bestemmelsen foreslås medtaget i loven, hænger det sammen med, at bestemmelsen i stk. 1 som ovenfor anført nu — i modsætning til den gældende motorlovs § 4 — udtrykkelig refererei sig alene til den faktiske vægt i kørselsøjeblikket.

Bestemmelsen i stk. 5 er ligeledes ny. Den økonomiske vinding ved at køre med overlæs tilfalder ejeren af køretøjet. Da bøder udmåles i forhold til den tiltaltes økonomiske stilling, og da chaufførerne som regel ikke er økonomisk velfunderede, vil bøder for overlæs ofte blive ubetydelige i forhold til den vinding, som overlæsset giver køretøjets ejer. Det er nu meget ofte af bevismæssige grunde umuligt at ramme ejeren, der således tjener på at køre med overlæs, idet chaufførerne, hvad enten det direkte er aftalt med ejeren eller ikke, forklarer, at ejeren er uvidende om, at køretøjet er overlæsset. Man har derfor fundet det påkrævet at pålægge ejeren at gøre det sandsynligt, at overtrædelsen er sket uden hans viden og uden økonomisk fordel for ham.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny. For at opnå ensartet behandling af større køretøjer og for at hindre, at grænsen for tunge køretøjer påny lidt efter lidt forhøjes, har man foreslået, at adgangen for de lokale vejmyndigheder til at meddele stående dispensationer fra vægtbestemmelserne skal bortfalde. I visse særlige, enkeltstående tilfælde kan der dog blive tale om at transportere så tunge genstande, at det vil være rimeligt, at de lokale myndigheder kan tillade dette, på samme måde som de kan give tilladelse til blokvognskørsel.

Til § 45.

Bestemmelsen er ny. Tilsvarende bestemmelser findes tildels i motorlovens § 3, stk. 2, og udkast 1937 § 5, stk. 6.

I stk. 1 fastslås, at der kun må køres med een påhængsvogn eller sættevogn efter en motorvogn, og der gives ikke tilladelse til at køre med påhængsvogn efter sættevogn. En tilsvarende bestemmelse

findes i § 32 a i den tyske Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung af 24. august 1953.

Man ønsker at undgå de meget lange vogntog, som er til meget stor ulempe i færdselen. I og for sig kan 2 påhængsvogne efter en traktor også være til stor ulempe i færdselen, navnlig i bytrafik, både på grund af længden og på grund af et sådant vogntogs langsomme hastighed; men man har ikke ment at kunne stille forslag om forbud mod kørsel med mere end een påhængsvogn efter traktor under hensyn til den driftsøkonomiske betydning, det har, at der kan ske kørsel med to påhængsvogne efter traktor. For så vidt angår spørgsmålet om anvendelse af påhængsvogne efter motorcykel og motorredskab har man ikke ment, at dette skulle være principielt udelukket, selv om der for tiden næppe er noget behov for det; man foreslår derfor, da man ikke nu kan forudse den tekniske udvikling, at dette kan tillades af justitsministeren.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til nugældende bestemmelser.

Tu § 46.

Bestemmelsen er ny, idet begrebet påhængsredskab er nyt.

Af stk. 1 følger, at påhængsredskab kan trækkes af traktor eller motorredskab, uden at disse behøver at være særlig godkendte til at trække påhængsredskab; dette er en konsekvens af, at hverken motorredskaber eller påhængsredskaber er undergivet selvstændig indregistreringspligt, og må iøvrigt anses for forsvarligt under hensyn til, at hastigheden for disse køretøjer ikke kan overstige 30 km/t. Skal motorvogn derimod trække påhængsredskab, må den enten være indregistreret til at trække påhængsvogn eller specielt godkendt til kørsel med påhængsredskab; bestemmelsen gælder alle påhængsredskaber, ikke blot de i § 12, stk. 2, 2. punktum omhandlede.

I stk. 2 fastsættes et vist forhold mellem vægten af påhængsredskabet og det trækkende køretøj, forsåvidt påhængsredskabet ikke er forsynet med tilstrækkelig virksom brense. Ved at fastsætte, at påhængsredskabets vægt ikke må overstige det dobbelte af det trækkende køretøjs faktiske totalvægt, opnås for firtijulsbremsede køretøjers vedkommende, at mindst 16 pct. af vogntogets faktiske totalvægt hviler på drivhjulene, og at normalt mindst $^1/_3$ af dets totalvægt hviler på de bremsende hjul; når man tager hensyn til hastigheden, må dette anses for forsvarligt.

Af stk. 3 fremgår, at det ikke er udelukket at køre med påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs bredde; men man pålægger føreren særlig agtpågivenhed og forsigtighed, når dette er tilfældet, under hensyn til den fare, som det er, især for cyklister og fodgængere, der overhales, at det bagved kørende køretøj rager udenfor det forreste køretøj. Når der ikke i § 45 er optaget bestemmelser om forholdet mellem påhængsvognes og det trækkende køretøjs bredde, skyldes det, at bestemmelser herom forudsættes givet i medfør af § 10 og § 50, stk. 1, og at disses overholdelse vil kunne påses ved indregistreringen. Det samme gælder med hensyn til de i de følgende stykker i § 46 indeholdte regler.

Bestemmelsen i stk. 4 om, at tilkoblingen skal være iværksat på forsvarlig måde, er betydningsfuld, idet løsrevne påhængsredskaber på samme måde som løsrevne påhængsvogne er meget farlige. På grund af de meget forskelligartede køretøjer, som falder ind under begrebet påhængsredskab, kan der ikke gives mere detaillerede almindelige regler om tilkoblingen. Bestemmelserne i 2. og 3. punktum om afstanden mellem køretøjerne svarer til bestemmelserne i justitsministeriets cirkulære af 25. juli 1944 om slæbning af uindregistrerede motorkøretøjer og påhængsvogne til sådanne.

I stk. 5 fastslås, at påhængsredskaber, der er indregistreringspligtige, skal opfylde samme regler som påhængsvogne; dette har man fundet naturligt på grund af den hastighed, hvormed de kan fremføres.

Bestemmelsen i stk. 6 giver adgang for et motordrevet køretøj til at trække et andet motordrevet køretøj på samme vilkår som fastsat for kørsel med påhængsredskab. På grund af den hermed forbundne fare forbydes det dog at anvende motorcykel til trækning af andet køretøj, ligesom det bestemmes, at motorcykel kun må trækkes af andet køretøj, når den er helt eller delvis ophejst.

Til § 47.

Bestemmelsen er ny i loven.

Som anført i bemærkningerne til definitionen af blokvogn har man vel hidtil opereret med blokvognsbegrebet, men ganske savnet afgrænsning af det og kun haft de få bestemmelser i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse om motorkøretøjer af 30. juni 1932 om vilkårene for kørsel med blokvogne. Efter at begrebet blokvogn er søgt klargjort i definitionen i lovudkastets § 2, stk. 5, har man i nærværende bestemmelser optaget de regler, det skønnes fornødent at have i loven om kørsel med disse specielle køretøjer. Herefter skal der altid indhentes tilladelse fra politiet enten ved den enkelte lejlighed eller stående tilladelse til kørsel på en bestemt strækning; det skal herved påses, at der virkelig er tale

om blokvognskørsel. Har blokvognen vægt eller akseltryk, der overstiger de i § 44 fastsatte, må der forhandles med vedkommende vej styrelse, forinden tilladelse meddeles, og der kan stilles nødvendige vilkår, f. eks. om benyttelse af en særlig rute, hvilket også er tilfældet, såfremt transporten er særlig bred, lang eller høj.

For at lette kontrollen med, at en given transport er lovlig og foregår ad foreskreven rute, bestemmes det i stk. 2, at blokvognen skal føre nummerplader, jfr. bemærkningerne til § 12, stk. 3, og at politiets tilladelse skal medbringes under kørslen.

Til § 48.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 31 og udkast 1937 § 23, 2. og 3. pkt.

Bestemmelsen pålægger føreren pligt til at behandle motoren, så at den ikke forvolder ufornøden støj m. v. Det forudsættes, at den suppleres med en bestemmelse i den kommende motorbekendtgørelse om, at motoren skal være således indrettet, at den ikke af sig selv giver ufornøden røg, og at den skal være forsynet med en anordning, som modvirker ufornøden støj, jfr. § 11 i forslaget til tekniske bestemmelser om køretøjer.

Til § 49.

Stk. 1 er ny; en tilsvarende bestemmelse var medtaget i udkast 1937 § 44, stk. 2.

Stk. 2 svarer til motorlovens § 29, stk. 3, og udkast 1937 § 44, stk. 1.

Stk. 3 er ny. I modsætning til, hvad der er anset påkrævet for personmotorvogne — se herom bemærkningerne til § 40 — har man anset det for nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden udtrykkeligt at foreskrive, at der på motorcykler ikke må befindes flere personer, end der er indrettet siddepladser til. Bestemmelsen kræver formentlig ikke nærmere motivering. Det vil således ikke være tilladt at anbringe et barn mellem føreren og passagereren på bagsædet eller foran føreren, som det nu af og til ses.

Til § 50.

Stk. 1 giver hjemmel for justitsministeriet til at udfærdige bestemmelser om befordring af personer på vare- og lastmotorvogne. Man har hidtil savnet en sådan hjemmel i motorloven; de nugældende bestemmelser er udfærdiget med hjemmel i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Der åbnes endvidere adgang til at fastsætte nærmere bestemmelser om kørsel med tilkoblede køretøjer.

Stk. 2 svarer til den dispensationsadgang, der nu findes i færdselslovens § 18 og motorlovens § 10 til at tillade kørsel med køretøjer, der er bredere eller tungere end fastsat i loven. Bestemmelsen gør det også muligt at dispensere for højde- og længdebestemmelserne i § 41 samt for bestemmelserne om kørsel med påhængsvogn og påhængsredskab i §§ 45 og 46.

E. Særregler for færdsel med cykler.

Til § 51.

Bestemmelsen indeholder alene særlige færdselsregler for cykler, medens bestemmelser om cyklers indretning og udstyr behandles i afsnit II A og bestemmelserne om cyklisters brug af cyklesti eller kørebane findes i § 31.

Bestemmelsen om, at cyklister, også på cyklestier, højst må følges to ved siden af hinanden, svarer til udkast 1937 § 45, stk. 3, 2. pkt.; den findes ikke i den gældende færdselslov, men derimod i en række politivedtægter. Man har benyttet ordet „følges" for at tilkendegive, at det er forbudt at køre i selskab på mere end to ved siden af hinanden; i byerne vil det i myldretiden vanskeligt helt kunne undgås, at der befinder sig mere end 2 cyklister ved siden af hinanden; dette vil ikke være en overtrædelse af loven, idet der her nærmest er tale om en konstant overhalingssituation; men egentlig følgeskab mellem mere end to cyklister er også i denne situation forbudt.

Medens det i udkast 1937 blev foreskrevet, at den til venstre kørende ved signal til overhaling skal køre ind bag den anden, overlades det nu til cyklisternes eget skøn, om der skal holdes ind foran eller bagved den anden; det afgørende er, at de kører enkeltvis.

Stk. 2 svarer til færdselslovens § 22, stk. 1, og § 24, stk. 2, samt udkast 1937 § 46, stk. 1 og 2. Det forbydes dog nu ikke alene at holde fast i en anden cyklist eller køretøj, herunder sporvogn, men også at medføre anden cykel under kørslen; en bestemmelse svarende til denne sidste findes nu i en række politivedtægter; men den hører efter udvalgets opfattelse hjemme i loven. Bestemmelsen er begrundet i, at cyklisten, der medfører en anden cykel, ikke har fuldt herredømme over cyklen og ikke er i stand til at give tegn på behørig måde.

Bestemmelsen i stk. 3, 1. og 2. pkt. om forbud mod cykelkørsel på fortov eller gangsti og til eller fra port og udkørsel svarer til færdselslovens § 24, stk. 1, 2. pkt. og udkast 1937 § 46, stk. 3. Bestemmelsen i stk. 3, 3. pkt. om, at cykel ikke må trækkes på fortov eller gangsti, hvor det kan være til ulempe for andre, svarer til færdselslovens § 7, stk. 1, medens bestemmelsen i samme punktum om, at reg-

lerne for gående skal følges, når cykel trækkes, er ny.

Med hensyn til bestemmelsen i stk. 3, 1. pkt., bemærkes, at det i den svenske lov er bestemt, at cykling over fortov eller gangsti ikke må ske direkte fra port eller passage, hvor udsigten over fortovet eller gangstien er begrænset. Det tillades således at cykle fra gaden ind over fortov eller gangsti og fra port eller passage ud over fortov eller gangsti, når der er fri oversigt; forudsætningen er alene, at færdselen på fortov eller gangsti ikke forulempes. Man har drøftet, om man skulle formulere den danske bestemmelse på lignende måde, men man har været betænkelig ved at fravige den klare regel om, at det under alle forhold er forbudt at køre ind over fortov eller gangsti til eller fra port eller udkørsel. Hvor der er anlagt overkørsel over fortov ved udmundingen af en boligvej, er det tilladt at cykle over fortovet.

Bestemmelsen i stk. 4 om låsepligt for henstillede cykler er ny, men findes i en række politivedtægter. På grund af det store antal cykletyverier er der trang til en almindelig bestemmelse.

Bestemmelsen i stk. 5 om, at børn under 7 år ikke må cykle på vej uden at være under ledsagelse og kontrol af en person over 15 år, er ligeledes ny. Man har ment, at der er trang til en sådan bestemmelse, idet mindre børn i større og større omfang får cykler, og de er til betydelig fare både for sig selv og andre. Man har sat grænsen ved 7 år, idet man erkender, at der i mange tilfælde, navnlig på landet, er trang til, at børn kan cykle til skole; for børn under 7 år vil kørsel på vej som altovervejende hovedregel være unødvendig og må i almindelighed ligestilles med leg, som efter § 29, stk. 2, er forbudt på kørebaner.

Bestemmelsen i stk. 6 om adgang til at befordre børn på cykel svarer til færdselslovens § 24, stk. 3, og udkast 1937 § 46, stk. 3. Det foreslås dog nu, at der i stedet for fodhvilere skal være anordning til beskyttelse mod hjulegerne; baggrunden for bestemmelsen herom er de ulykker, der sker ved, at børn får et ben ind i hjulene, selv om der er fodhviler. Der har været udtalt ønske om forbud mod at køre med børn på styret — eventuelt således, at forbudet alene gjaldt for børn over 2 år — under henvisning til, at styresikkerheden herved nedsættes betydeligt. Udvalget har dog ikke ment at burde stille et sådant forslag, men man må have det overladt til de enkeltes eget skøn, om vedkommende finder det forsvarligt at køre med et barn på styret; det bemærkes herved, at mange mødre, der arbejder ude, er nødt til at befordre deres børn til børnehave eller lignende, og at mødre, der skal på indkøb, er nødt til at tage børnene med. Mod et forbud mod anbringelse af småbørn på styret taler endvidere, at man ikke kan kontrollere småbørn, som sidder bag sadlen. En sådan bestemmelse findes heller ikke i de andre nordiske lande; i Sverige er det tværtimod tilladt for en person over 18 år at medføre 2 børn under 6 år på cyklen; en tilsvarende bestemmelse her i landet har udvalget dog ment at måtte tage afstand fra.

Bestemmelsen i stk. 7 om, hvad der må medføres på en cykel, svarer til færdselslovens § 24, stk. 4, og udkast 1937 § 46, stk. 4, idet man dog har foreslået visse maksimumsgrænser for vægt, længde og bredde.

F. Særregler for gående.

Til § 52.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens §§ 5, 6 og 7 og udkast 1937 §§ 47 og 48, men er væsentligt ændret. Udvalget er enigt med færdselsudvalget af 1935 i, at der i den gældende færdselslov savnes nærmere regler for, hvorledes gående skal færdes. Denne usikkerhed gælder både med hensyn til spørgsmålet om gåendes færden langs ad vejene og med hensyn til spørgsmålet om gåendes passage over veje. Der foreslås derfor specielt på disse punkter henholdsvis i stk. 1 og stk. 2 nye detaillerede regler, hvorom der i udvalget stort set har været enighed. Bestemmelsen indeholder iøvrigt reglerne om gåendes forpligtelser, medens den øvrige færdsels forpligtelser overfor gående findes i andre bestemmelser, navnlig § 34, stk. 3, § 35, stk. 2, og § 36, stk. 5.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til færdselslovens § 5, stk. 1, og § 6 og udkast 1937 § 47, stk. 1, bortset fra 1. pkt. Det bestemmes for det første, at brugeligt fortov eller gangsti altid skal benyttes, også i de tilfælde, hvor der kun er fortov eller gangsti langs den ene side af vejen. Dernæst bestemmes det, at hvis der ikke er fortov eller gangsti, men cyklesti, skal denne i almindelighed bruges og fortrinsvis således, at fodgængerne har de cyklende imod sig; der foreskrives således ikke nogen absolut pligt til at benytte cyklestien; det må afhænge af forholdene i det konkrete tilfælde (cyklestiens bredde, færdselsintensiteten på cyklestien og på kørebanen); hvor forholdene særlig måtte tilsige det, kan det bestemmes ved afmærkning, at cyklestien ikke må benyttes af gående; men findes sådan afmærkning ikke, må der foreligge ganske særlige grunde for at benytte kørebanen i stedet for cyklestien.

Er der hverken fortov, gangsti eller cyklesti, skal den yderste del af kørebanen, fortrinsvis den

i venstre side, benyttes; man har ikke villet foreslå som en ubetinget og ufravigelig regel, at venstre vejside skal benyttes, da der kan forekomme situationer, hvor det er mest hensigtsmæssigt at benytte højre side; men som regel vil det være mest betryggende også for de gående selv at færdes således, at de har den kørende færdsel imod sig. Selvom reglen ikke bliver ubetinget, har man fundet det af værdi ved en bestemmelse af anvisningskarakter at fjerne den hidtidige usikkerhed med hensyn til, hvorledes man korrekt bør færdes.

Endelig bestemmes det, at gående på kørebane og cyklesti må optage mindst mulig plads; de må derfor højst færdes to og to og skal gå så yderligt som muligt og om fornødent vige til side for anden færdsel. Man har drøftet, om man skulle foreslå, at gående, der færdes på cyklesti eller kørebane efter mørkets frembrud, skal være forsynet med hvidt armbind; der er enighed om, at det er en udmærket foranstaltning, som man stærkt kan tilråde gående at følge. De erfaringer, der under krigstidens mørklægningsperiode blev indvundet med mulighederne for at få en sådan bestemmelse overholdt, har dog medført, at man ikke har ment at burde påbyde en sådan foranstaltning.

Bestemmelsen i stk. 2 om gåendes passage over vej svarer til færdselslovens § 5, stk. 2, og udkast 1937 § 47, stk. 2. Det fastslås som første regel, at særligt fodgængerfelt skal benyttes, hvis et sådant findes i nærheden, og der er kørende færdsel af nogen betydning. Man har således ikke ment, at der var tilstrækkelig grund til at foreskrive, at fodgængerfelt altid skal benyttes, hvis det findes i nærheden; i perioder af døgnet, hvor der ikke er færdsel, som den gående kan være til ulempe for, er der ingen grund til at tvinge ham til at gå hen til fodgængerfeltet. Med hensyn til spørgsmålet om, hvor nær et fodgængerfelt skal ligge, for at det skal benyttes, bemærkes, at man ikke har anset det for rigtigt at foreslå et bestemt antal meter, som det er tilfældet i udkast 1937, hvor et flertal foreslog 20 m og et mindretal 50 m; det må afhænge af et skøn i det enkelte tilfælde.

Findes der ikke fodgængerfelt, skal passage ske tværs over kørebanen, fortrinsvis i tilslutning til vejkryds. Ved at anvende udtrykket „tværs over" i stedet for „vinkelret på", som benyttes i udkast 1937, tilsigtes ikke nogen realitetsændring; passagen skal ske lige over gaden, men den matematisk betonede formulering heraf i udkast 1937 er dog ikke fundet dækkende i dette forhold, hvor der ikke tænkes på at foreskrive indskriden mod ubetydelige fravigelser fra den vinkelrette retning over gaden; det må tværtimod anses for rigtigt at gå over brede gader i en stump vinkel, så at man går lidt vendt mod den kørende færdsel i hver halvdel af kørebanen. Man har drøftet, om man skulle ligestille gåendes forpligtelser og rettigheder ved passage i tilslutning til et kryds med de forpligtelser og rettigheder, som de har ved at benytte et fodgængerfelt, således at overgang ved kryds anses som en slags imaginært fodgængerfelt; en sådan bestemmelse findes for eksempel i den amerikanske Uniform Act Regulating Traffic on Highways, Act. V, art. I, section 16. Man har dog ikke ment, at de to situationer bør ligestilles fuldstændig; er der færdselsregulering i det pågældende kryds, vil forholdene i praksis blive ens, hvad enten der er anlagt egentligt fodgængerfelt eller ikke; er der ikke færdselsregulering, forekommer det rimeligt at pålægge gående noget større hensyntagen til den kørende færdsel.

I punkt c) fastslås, at den gående i alle tilfælde skal udvise særlig forsigtighed, inden han træder ud på kørebanen eller cyklestien; den gående har altså det fulde ansvar for det første skridt ud på kørebanen eller cyklestien; han må ikke, heller ikke i et fodgængerfelt, uden videre træde ud på kørebanen, men må afvente et rimeligt ophold i den kørende færdsel.

Endelig fastslås det i punkt d), at passagen skal ske i så hurtigt gående tempo som muligt, og ved passage udenfor fodgængerfelt under udvisning af særlig hensyntagen til den kørende færdsel. Man har anset det for nødvendigt udtrykkelig at fastslå, at passagen ikke må forhales unødigt; under nutidens trafikforhold i byerne må alle, også fodgængere, medvirke til at undgå enhver upåkrævet opstemning af den kørende færdsel på kørebanerne. Ligefremme misbrug af passageretten ved demonstrativt langsom passage over fodgængerfelter, — som det nu og da har kunnet iagttages fra enkelte fodgængeres side — vil iøvrigt allerede være i strid med den almindelige hensynsregel i § 24.

Med hensyn til anden del af bestemmelsen i punkt d) bemærkes, at der heri gives udtryk for forskellen mellem fodgængerfelter og andre steder i henseende til de gåendes forpligtelser, således at der som ovenfor nævnt pålægges de gående særlig hensyntagen til den kørende færdsel ved passage udenfor fodgængerfelt; man har drøftet, om man skulle foreskrive, at de gående har vigepligt for kørende ved passage udenfor fodgængerfelter, men har ikke fundet denne betegnelse helt dækkende for fodgængeres forpligtelser under en påbegyndt passage af kørebanen.

Bestemmelsen i stk. 3, 1. pkt., om, at opholdet på kørebanen aldrig må gøres mere langvarigt end

nødvendigt, svarer til færdselslovens § 5, stk. 2, og udkast 1937 § 47, stk. 3. Forsåvidt angår den egentlige passage over kørebaner følger den, som netop omtalt, allerede af stk. 2 d), men den almindelige regel i stk. 3 har betydning i andre situationer, f. eks. ved færdsel langs ad kørebaner. Ny er den udtrykkelige bestemmelse i stk. 3, 2. pkt. om, at ventende sporvognspassagerer ikke må træde ud på kørebane eller cyklesti, førend sporvognen er nået frem til stoppestedet, og at sporvognspassagerer skal forlade kørebanen så hurtigt, det er gørligt. Denne nye regel følger egentlig af bestemmelsen i 1. pkt., men man har fundet det rigtigt udtrykkeligt at medtage den, da sporvognspassagerer i vidt omfang træder ud på kørebanen og breder sig ud til sporene, når en sporvogn nærmer sig; derved hæmmes afviklingen af den kørende færdsel unødigt. Et mindretal (Koefoed) kan ikke tiltræde bestemmelsen om, at passagerer ubetinget skal blive på fortovet, indtil sporvognen er fremme. Navnlig er det på steder, hvor der findes cyklesti, i myldretiden, hvor cyklestien er tæt pakket med cyklister, umuligt for passagerer at komme med sporvognen, såfremt de ikke må have lov til at tage opstilling ved cyklestiens kantsten eller i rendestenen. Flertallet finder ikke disse betænkeligheder afgørende; er der stoppesteder af nogen betydning med stærk færdsel forbi i myldretiden, kan problemet kun løses effektivt ved politiregulering. Bestemmelsen foreskriver efter sin ordlyd ej heller, at sporvognen skal holde helt stille, før passagererne må forlade fortovet; det, man vil hindre, er at den kørende færdsel hæmmes unødigt ved, at passagererne går ud på kørebanen, før de kan gå direkte ud til sporvognen.

Bestemmelsen i stk. 4 om forbud mod på fortov at medføre genstande, der er til væsentlig ulempe for færdselen eller kan forvolde forbigående skade, svarer til færdselslovens § 7, stk. 1, og udkast 1937 § 48, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 5 om optog svarer til færdselslovens § 7, stk. 2, og udkast 1937 § 48, stk. 2. Ny er bestemmelsen om, at optog, der færdes på kørebanen, i lygtetændingstiden skal være afmærket bagtil i venstre side med lygte, der viser rødt lys bagud, og om, at optog af børn under visse omstændigheder må færdes på fortov eller gangsti.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny; en tilsvarende bestemmelse findes i den svenske lov (med pligt til at holde til venstre). Især på fortove, der er stærkt trafikeret, er det meget hensigtsmæssigt, at de gående tilstræber at færdes efter samme retningslinier, som gælder for kørende. Et mindretal (Volquartz) kan ikke tiltræde bestemmelsen i stk. 6, men har ønsket følgende formulering: „Ved møde skal den modgående vige for den, som har kørebanen på sin højre side." Begrundelsen for denne bestemmelse er, at den er en naturlig konsekvens af bestemmelsen i stk. 1, punkt c, hvorefter fodgængere fortrinsvis skal gå i vejens venstre side; det findes naturligt, at den, der går her og altså korrekt, ikke skal vige ud på kørebanen for den modgående. Den foreslåede bestemmelse indeholder derhos et særligt faremoment i smalle gader, idet den korrekt gående, hvis han er pligtig til at vige ud på kørebanen, vil risikere at blive påkørt af et bagfra kommende køretøj, der overhaler et andet køretøj. Bortset fra denne regel om den såkaldte „fortovsret" findes bestemmelsen i stk. 6 overflødig. Overtrædelser vil i almindelighed ikke blive påtalt, og reglen vil kunne give kværulanter et påskud til trætte.

Efter flertallets opfattelse fører bestemmelsen i stk. 1 punkt c, ikke til det af mindretallet forudsatte, at fortrinsvis venstre fortov skal benyttes; punkt c siger alene, at hvor der *ikke* er fortov eller gangsti, skal fortrinsvis venstre side af kørebanen benyttes. Efter flertallets formulering af stk. 6 vil det, hvor et fortov er så smalt, at nogen tvinges ud i rendestenen, blive den, der har færdselen imod sig, der må gå ud fra fortovet. Flertallet gør iøvrigt opmærksom på, at den af mindretallet foreslåede regel, der findes i flere politivedtægter, for eksempel i den københavnske politivedtægt, ikke er ganske klar med hensyn til rækkevidden af den forpligtelse, den vil pålægge den part, der skal vige. I København har den vist sig overflødig; den håndhæves ikke og foreslås derfor nu slettet af politivedtægten. Det er iøvrigt ikke flertallets tanke, at der skal ske påtale af overtrædelser af stk. 6, der alene er tænkt som en pædagogisk anvisning.

V. Om sporvogne og andre skinnekøretøjer.

Dette afsnit er nyt. Den gældende færdselslov gælder principielt også for sporvogne og andre skinnekøretøjer, der kommer på vej, der er åben for almindelig færdsel, ialtfald forsåvidt som de ikke udtrykkelig er undtagne fra lovens regler, af hvilke dog de fleste efter forholdets natur er uanvendelige på skinnekøretøjer. Derimod gælder motorloven overhovedet ikke for skinnekøretøjer. I udkast 1937 omfattes sporvogne og andre skinnekøretøjer principielt af definitionen af køretøj, medens definitionen af motorkøretøj udelukker køretøj, der benytter skinner; dette betød, at f. eks. færdselsreglerne principielt gjaldt for skinnekøre-

tøjer. Men efter sagens natur er det som allerede nævnt kun de færreste regler, som har praktisk betydning for skinnekøretøjer. Udvalget har i lighed med, hvad der gælder i en række moderne færdselslove, således også den svenske lov, valgt i definitionen af køretøj at udelukke køretøjer, der kører på skinner. For at lette oversigten har man derefter i et særligt afsnit samlet alle de regler for skinnekøretøjer, som efter udvalgets skøn bør findes i en færdselslov.

Til § 53.

I stk. 1 foreslås, at bestemmelsen i § 3 om køretøjers forsvarlige indretning og vedligeholdelse også gælder for sporvogn. De nærmere regler om sporvognes indretning tilkommer det sporvejene at fastsætte; men det forekommer naturligt at forlange i færdselsloven, at sporvognene skal være forsvarligt indrettet og vedligeholdt.

I stk. 2 foreslås, at bestemmelserne i § 15 om overanstrengelse m. v., i § 16, stk. 1, 2 og 4—7 om spirituspåvirkede førere af motordrevne køretøjer og i § 17 om førerens ansvar for køretøjets stand også skal anvendes på førere af sporvogn. I den nugældende lovgivning har man været afskåret fra at anvende motorlovens § 24 på førere af sporvogn, men har været henvist til at anvende politivedtægten og efter omstændighederne straffelovens § 138, stk. 1; men det synes naturligt at anvende samme regler for disse førere som for andre trafikanter. Forsåvidt angår førerens ansvar efter § 17 har dette vel kun ringe praktisk betydning for sporvogne, der er undergivet nøje værkstedstilsyn. Det har imidlertid betydning at citere bestemmelsen med henblik på føring af andre skinnekøretøjer (tipvognstog o. lign.), jfr. § 55, stk. 1.

Til § 54.

En regel svarende til stk. 1, 1. pkt. om, at fører af sporvogn har pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, findes i dag i den almindelige hensynsregel i færdselslovens § 2, der også gælder for førere af sporvogn. Man har hertil føjet en særlig bestemmelse vedrørende førerens forpligtelse med hensyn til kørehastigheden, der i kort form gengiver det centrale indhold af den for andre kørende gældende hastighedsbestemmelse i § 34.

Bestemmelsen i stk. 2 om, at sporvognes fortrinsret er subsidiær i forhold til den fortrinsret, der er tillagt udrykningskøretøjer, de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog, er en ændring af færdselslovens § 11, stk. 3, der intet siger om det indbyrdes forhold mellem de færdsels arter, der er tillagt en fortrinsret. Forsåvidt angår forholdet til udrykningskøretøjer, er reglen i stk. 2 iøvrigt i overensstemmelse med, hvad der allerede følger af § 26, stk. 2.

Bestemmelsen i stk. 5 om, at der ved sporvognskørsel ind på eller over hovedvej samt ved udkørsel fra remise, sporsløjfe eller lignende skal udvises særlig agtpågivenhed og hensyntagen til anden færdsel, er ny; men en tilsvarende bestemmelse var foreslået i udkast 1937. Man erkender vel, at sporvogne som følge af deres særlige karakter (bunden placering på kørebanen) bør have fortrinsret frem for anden færdsel i almindelighed; men dette princip kan efter udvalgets opfattelse ikke føre til, at de skal bevare en uindskrænket fortrinsret, hvor deres kørsel på en uventet måde krydser anden færdsel, således som det er tilfældet ved remiser, sporsløjfer, endestationer og lignende. Sådanne steder forekommer det naturligst at pålægge sporvognene pligt til fremkørsel med særlig forsigtighed. På tilsvarende måde forekommer det naturligt at pålægge sporvognene særlige forpligtelser ved kørsel ind på hovedvej; hovedvejsfærdslen regner efter hovedvej sreglernes hele karakter ikke med at skulle vige for sporvogne.

Til § 55.

I stk. 1 fastslås, at §§ 53 og 54 finder tilsvarende anvendelse ved kørsel med andet skinnekøretøj på eller over vej, bortset fra togs passage over egentlig jernbaneoverskæring. Det har været uklart, hvorvidt færdselslovens regler fandt anvendelse ved sammenstød mellem tog og vejfarende i jernbaneoverskæringer; det er fastslået i nogle domme, at færdselslovens § 2 fandt anvendelse på togpersonalet i sådanne tilfælde. Udvalget finder imidlertid ikke, at det er naturligt at anvende færdselsloven på togpersonalet under disse omstændigheder; det er rimeligt, at togpersonalets pligter alene fremgår af jernbanens sikkerhedsreglement, som langt mere præcist og udtømmende vil kunne angive, hvad der her påhviler førerpersonalet. Skulle en forseelse herimod være så grov, at reaktion med disciplinærstraf måtte skønnes utilstrækkelig, vil der i reglen være hjemmel til almindelig straf i den borgerlige straffelov (se dens §§ 156, 157, 184, stk. 2, 241 og 243), således at anvendelse af færdselsloven ikke af den grund er nødvendig. Hvad derimod angår havnetog, roetog og lignende, hvis adskillelse fra den øvrige færdsel sjældent er af samme strengt begrænsede og regulerede karakter som ved almindelige togs passage over egentlige jernbaneoverskæringer, skønnes det rimeligt at anvende de samme bestemmelser som for sporvogne.

Bestemmelserne i § 26 er ikke til hinder for, at der i henhold til § 55, stk. 2, fastsættes regler om, at skinnekøretøjer skal stoppe inden fremkørsel på eller over vej.

VI. Færdselsregulering og afmærkning m. v.

I dette afsnit har man samlet en række bestemmelser, væsentlig af administrativ karakter vedrørende færdselsregulering, -afmærkning m. v. Det træffer navnlig afgørelse af spørgsmål om kompetencen mellem forskellige myndigheder. Visse af bestemmelserne vil muligvis have en naturligere plads i en kommende vejlov. Den endelige afgørelse herom kan dog ikke træffes, førend udkast til en sådan iøvrigt foreligger færdigt. Der har derfor i udvalget været enighed om i nærværende afsnit foreløbig at optage alle de bestemmelser, som der på det stadium, udviklingen nu har nået, findes behov for.

Med hensyn til kompetencen mellem ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet på det heromhandlede område bemærkes, at dette spørgsmål er behandlet af forvaltningskommissionen, der har foreslået, at færdselsloven bevares under justitsministeriet, således at de bestemmelser, der særlig vender ud mod publikum, og ved hvis håndhævelse politiet navnlig må medvirke, forbliver i færdselsloven, medens de bestemmelser, der særlig knytter sig til vejenes administration, henlægges under ministeriet for offentlige arbejder. Under dette ministerium henhører allerede vejvisere m. v., afmærkningen ved jernbaneoverskæringer samt leverancerne af en væsentlig del af det øvrige tavlemateriel, ligesom ministeriet for offentlige arbejder har udfærdiget regler for kørebanernes afstribning og kantafmærkning. Det gælder iøvrigt, at hensigtsmæssig udformning og anbringelse af vejvisertavler, kantafmærkning m. v. ofte kan overflødiggøre advarselstavler. Det foreslås herefter, at al afmærkning samles under ministeriet for offentlige arbejder, dog således, at de pågældende forskrifter fastsættes i samråd med justitsministeriet.

Til § 56.

Stk. 1 svarer i det væsentlige til færdselslovens § 3, stk. 1, 1. pkt. Det følger af paragraffens stk. 9, at den omhandlede regulering normalt skal ske ved postering af politi, lysregulering eller anbringelse af færdselstavler, og at der i almindelighed ikke kan udfærdiges færdselsregulerende forskrifter ved almindelig politibekendtgørelse, uden at den tillige giver sig udslag i regulering på stedet. Hvor forholdene særlig tilsiger det, kan bekendtgørelse alene i denne form dog tillades efter stk. 9, foruden at midlertidige bestemmelser af denne art under særlige forhold kan have hjemmel i den almindelige politilovgivning.

Stk. 2 svarer til færdselslovens § 11, stk. 2, og udkast 1937 § 31, stk. 2; man har udskilt den administrative regel om udlægning af hovedveje fra hovedvejsreglen i § 36. Om, hvilke principper der efter udvalgets opfattelse bør lægges til grund ved udlægning af hovedvej og ved etablering af stop ved enkelte kryds, henvises til udvalgets indstilling af 12. september 1951 om hovedvejsreglerne, jfr. bilag 3. Vejdirektoratets repræsentanter har bemærket, at de ville finde det rimeligt, at spørgsmålet om udlægning af hovedveje af hensyn til spørgsmålet om vejenes udbygning henlægges til ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren.

Stk. 3 svarer i det væsentlige til færdselslovens § 3, stk. 1, og udkast 1937 § 50, stk. 1. Bestemmelsen indeholder forskrifter om færdselsregulering på bestående veje ved særlige påbud eller forbud, medens forskrifter om regulerende anlæg på veje findes i § 59. Bestemmelsen i sidste punktum om, at amtsrådet og byrådet forså vidt angår landevej, som forløber gennem købstads område, træffer aftale om, til hvilken af disse myndigheder politiet skal henvende sig, tilsigter en administrativ lettelse af behandlingen af disse sager. Med hensyn til spørgsmålet om etablering af parkeringstilsyn henvises til bemærkningerne side 93.

Bestemmelsen i stk. 4 svarer til motorlovens § 27, stk. 6, som affattet ved lov nr. 111 af 31. marts 1953. Den tilsvarende bestemmelse i udkast 1937 var § 43, stk. 6.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny. Bestemmelsen i færdselslovens § 32 og i udkast 1937 § 54 giver regler om afmærkningen ved vejarbejder, men ikke om, hvem der skal regulere færdselen ved vejarbejder. Man har fundet det naturligt at medtage en bestemmelse herom og at foreskrive, at den myndighed, der forestår vejarbejdet, eller — ved pludselig opståede skader — fører tilsyn med vejen, kan foretage reguleringen; men politiet må underrettes, således at det kan forlange reguleringen ændret, såfremt det skønnes påkrævet af hensyn til færdselssikkerheden. Afspærring af en del af en kørebane over en kortere strækning for eksempel under tjæring og lignende, uden andre virkninger for færdselen, end at denne henvises til den resterende del af kørebanen, kan, såfremt afspærringen er af kortvarig karakter, ikke anses for en sådan foran-

staltning til færdselens regulering, at underretning til politiet i sådanne tilfælde er nødvendig.

Bestemmelsen i stk. 6 om rekurs til justitsministeren, der afgør sagen efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, svarer til færdselslovens § 3, stk. 1, sidste punktum, og udkast 1937 § 50, stk. 1, sidste punktum. Enhver, for hvem en bestemmelse om færdselsregulering har betydning, kan indbringe spørgsmålet for justitsministeren.

Bestemmelsen i stk. 7 om begrænsning i adgangen til kørsel med særlig tunge køretøjer på særlige strækninger svarer til motorlovens § 4, stk. 2, § 26, stk. 2 og 3, og § 28, stk. 2, men der er - ligesom i udkast 1937 § 50, stk. 2 — sket en væsentlig forenkling af bestemmelserne. Med nutidens færdselsforhold skal der efter udsalgets opfattelse foreligge ganske særlige grunde for at begrænse adgangen til at benytte offentlige veje. Sådan delvis lukning bør kun kunne ske, når der er virkelig fare for, at en vej tager skade ved kørsel af særlig tunge køretøjer, eller hvor en vejstrækning i tøbrudsperioder er særlig udsat for beskadigelser.

Bestemmelsen i stk. 8 svarer til motorlovens § 28, stk. 1, og udkast 1937 § 50, stk. 1, og tilsigter dels at åbne mulighed for at forbyde kørsel med langsomme færdselselementer på særlige motorveje, dels at give regulering for særlige vejstrækninger, der henhører under flere kommunale vejbestyrelser. Som eksempel på, at sådan hjemmel kan være påkrævet, kan henvises til det tidligere gældende forbud mod kørsel med motorcykler på visse dage på Strandvejen fra København til Helsingør.

Bestemmelsen i stk. 9 svarer til færdselslovens § 3, stk. 2, og udkast 1937 § 50, stk. 3.

Til § 57.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 4, stk. 1, og udkast 1937 § 52, stk. 1 og 3, men er væsentlig ændret.

For det første henlægges administrationen af afmærkningen som nævnt i indledningen til dette afsnit under ministeriet for offentlige arbejder. Dernæst er bestemmelsernes rækkevidde udvidet, og der tages i lovudkastets tekst stilling til forskellige spørgsmål, med hensjoi til hvilke den hidtidige lovgivning ikke har ydet vejledning.

Det er af meget stor betydning for færdselssikkerheden, at færdselstavlerne er ens overalt; dette har betydning ikke alene for landets egne borgere, men også for den stigende strøm af turister. Det fastslås derfor i stk. 1, at afmærkning af enhver art på vejene skal være i overensstemmelse med de forskrifter, som fastsættes af ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeren. Om private veje henvises til bemærkningerne nedenfor til stk. 5.

I stk. 2 fastslås, hvem der skal betale for afmærkningen. Herefter afholdes udgifterne til hovedvejs- og motorvejsafmærkning af vejfonden, der ligeledes betaler alle udgifterne til advarselstavler, det vil sige tavler, hvorved der gives de vejfarende advarsel om særlige faremomenter hidrørende fra vej- eller færdselsforholdene (i praksis de tavler, der efter de internationale regler, således som de senest er fæstnede i den i Genéve den 19. september 1949 oprettede protokol vedrørende færdselstavler, er trekantede), i modsætning til tavler, der indeholder særlige påbud eller forbud.

Den øvrige afmærkning bekostes af vedkommende vejbestyrelse; men der er hjemmel til at bestemme, at den ligeledes kan afholdes af vejfonden.

Bestemmelsen i stk. 3 pålægger politiet at påse, at afmærkning til regulering af færdselen er i overensstemmelse med de bestemmelser om reguleringen, som er truffet i medfør af § 56. Bestemmelsen har til baggrund, at det ifølge reglerne i de foregående stykker ikke vil være politiet, der har bekostet og derfor ej heller i reglen iværksat selve opsætningen af afmærkningen. Da det imidlertid er politiet, der ifølge § 56 har ansvaret eller medansvaret for beslutningen om afmærkningens iværksættelse, må der også tillægges det både ret og pligt til at føre tilsyn med den faste afmærknings rette udførelse og behørige opretholdelse.

I bestemmelsen i stk. 4 om lys- og lydsignaler fastslås i 1. punktum, at sådanne kun må opsættes med politiets samtykke, jfr. herved § 56, stk. 1. Bestemmelsen i § 56, stk. 1, om politiets færdselsregulerende beføjelser giver imidlertid ikke politiet ret til at forlange lysregulering opsat; politiet må forhandle herom med vedkommende vejbestyrelse, der ifølge bestemmelsen i stk. 2 skal bekoste etablering og drift af lyssignalet. Bestemmelserne i stk. 4 opretholder iøvrigt de særlige regler om lys- og lydsignaler ved jernbaneoverskæringer i lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. og giver ministeren for offentlige arbejder beføjelse til at pålægge ejere af bevægelige eller smalle vejbroer og spor over vej eller gade at tilvejebringe fornødne lys- eller lydsignaler.

Med hensyn til bestemmelsen i stk. 5 om afmærkning af veje og broer, for hvilke andre end den offentlige vejbestyrelse har ret til at forbyde visse arter af færdsel, bemærkes, at det af denne bestemmelse følger, at private (herunder også offentlige institutioner, der optræder som privat vejejer over bestemte vejstrækninger, for eksempel skovveje)

ikke må benytte den autoriserede afmærkning, medmindre politiets godkendelse foreligger. Det ligger udenfor færdselslovens område at tage endelig stilling til, hvornår indehaverne af private vejrettigheder er berettigede til at meddele sådanne forbud, idet spørgsmålet om almenhedens færdselsret reguleres af et kompleks af vejretlige regler, og enkeltpersoner jævnlig vil kunne hævde rettigheder på privatretligt grundlag. Derimod må færdselsloven afgøre, hvorvidt andre end politiet og den almindelige vejmyndighed kan benytte afmærkning, der fremtræder i samme skikkelse som disse myndigheders afmærkning.

Om de autoriserede *forbudstavler* i det enkelte tilfælde skal tillades anvendt, bør efter udvalgets opfattelse afhænge af, om forholdene på stedet er sådan, at det kan anses for at være i de vej farendes interesser at underrettes om forbudet gennem de almenkendte tavler; i andre tilfælde må de private tilkendegive forbudet ved tavler, der tydeligt fremtræder som ikke hidrørende fra politiet eller den almindelige vejmyndighed, med tekst f. eks. „Privat vej. Adgang forbudt"; overtrædelse af sådanne forbud kan alene straffes efter mark- og vejfredsloven, medens overtrædelser af forbud meddelt ved de autoriserede tavler straffes efter færdselsloven. Er en privat vej vel åben for almindelig færdsel, men der er fastsat begrænsninger i benyttelsen, f. eks. vægt- eller breddebegrænsninger, bør de autoriserede tavler i almindelighed anvendes. Er en privat vej åben for almindelig færdsel, og der er behov for *advarselstavler* på vejen, kan politiet tillade, at de autoriserede tavler benyttes. Endvidere bør det i alle tilfælde, hvor forholdene tilsiger det, kunne pålægges den private ejer at opsætte autoriserede advarselstavler. I § 58, stk. 1, findes hjemmel til om fornødent at kræve ikke-autoriseret afmærkning fjernet, jfr. nedenfor. Med hensyn til bestemmelsen i sidste punktum om bomme, led og andet over vej, der med nogen ændring svarer til færdselslovens § 36, bemærkes, at bestemmelsen alene tager sigte på bomme og led, der er anbragt således over en vej, at de kan betyde en fare for færdselen ved, at man uventet støder på dem, medens der ikke tænkes på bomme og led ved udkørsler fra markveje og lignende.

Forsåvidt angår private veje vil bestemmelsen kunne finde anvendelse i tilfælde, hvor vejen afspærres, f. eks. medens kreaturer drives over vejen. Ved kreaturdrift i nødvendigt omfang over andre veje må det kræves, at færdselen advares ved postering af en person, og at eventuelle ledninger o. lign. er behørigt afmærket; tilsidesættelse af sådanne foranstaltninger vil efter udvalgets opfattelse kunne straffes som overtrædelse af lovens §24.

Bestemmelsen i stk. 6 er medtaget i færdselsloven for at give udtømmende regler om vejtavler. Man har desuden anset det for påkrævet at have hjemmel til at forhindre, at gadenavne har form af vejvisere.

Til § 58.

Bestemmelsen i stk. 1 er ny. Den sikrer, at man får en ensartet afmærkning, idet det udtrykkeligt forbydes ved vej, der er undergivet offentlig bestyrelse, at anbringe færdselstavler, signaler eller nogen anden afmærkning eller indretning til regulering af eller til advarsel eller vejledning for færdselen, medmindre det kan ske efter de i §§ 56 og 57 angivne regler.

I 2. punktum gives der politiet adgang til, såfremt almene hensyn taler derfor, at skride ind overfor afmærkning på private veje. Ændring kan bestå såvel i, at den autoriserede afmærkning bringes til anvendelse, jfr. § 57, stk. 5, som i, at et privat, ikke-autoriseret skilt af anden form eller udseende eller med andet symbol eller tekst anvendes; et skilt bør kræves ændret, såfremt det er vildledende for færdselen; det må, når de autoriserede skilte ikke direkte påbydes eller tillades, som tidligere nævnt endvidere påses, at skiltet fremtræder som hidrørende fra en privat person. Krav om fjernelse af et privat skilt vil f. eks. kunne fremsættes, forsåvidt det er udtryk for en disposition, som de private lodsejere ikke er berettiget til at foretage.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til færdselslovens § 4, stk. 3, og udkast 1937 § 56, stk. 3. Bestemmelsen i færdselslovens § 4, stk. 2, om forbud (med visse undtagelser) mod fritstående reklametavler indenfor en afstand af 25 m fra vejene eller indenfor 200 m fra færdselstavler er udeladt; den er overflødiggjort ved bestemmelsen i § 30 i lov om naturfredning nr. 140 af 7. maj 1937 om, at enhver art af friluftsreklamer udenfor gader, veje og pladser i byer og bylignende bebyggelser er forbudt med undtagelse af reklamer vedrørende en næringsdrift eller virksomhed, der udøves på den ejendom, på hvilken reklamen er anbragt.

Ved den foreslåede formulering opnås for det første, at den officielle afmærkning holdes fri for skilte, opslag, reklamer og lignende, som kan medvirke til, at afmærkningen overses. Dernæst skabes der — for at modvirke svækkelse af den autoriserede afmærknings betydning — hjemmel til at undgå anvendelse af skilte, reklamer, lysindretninger og lignende både på offentlig vej og på privat grund, forsåvidt de har lighed med den autoriserede afmærkning. Man har hidtil savnet hjemmel til at

hindre reklame tavler, der er formet som vejvisere eller vejtavler, når de er anbragt på den virksomheds grund, som de reklamerer for. Endvidere gives der politiet adgang til at forlange reklamer, herunder lysindretninger, f. eks. kraftigt blændende lys i butiksvinduer, fjernet, når de enten kan virke vildledende for færdselen eller være til særlig ulempe for den. Endelig forbydes det at benytte refleksglas eller andet refleksgivende materiale i reklameøjemed, såfremt det er anbragt således, at det kan tilbagekaste lyset fra køretøjer, der færdes på vejen.

Til § 59.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 33, stk. 1, og udkast 1937 § 51 og § 55, stk. 1, men er væsentlig ændret.

Ved afgørelsen af spørgsmålet om, i hvilket omfang vejmyndighederne skal forhandle med politiet, forinden der sker anlægsmæssige ændringer på en vej, må det på den ene side tages i betragtning, at det vil tynge og besværliggøre arbejdet i urimeligt omfang, såfremt ethvert vejprojekt skal forelægges politiet, forinden det sættes i gang, på den anden side, at politiet har særlige erfaringer fra sit daglige arbejde i marken med hensyn til, hvor ændringer er påkrævet, og at det yderligere er politiet, der i første række får vanskelighederne, såfremt et vejprojekts gennemførelse viser sig at give uheldige færdselsmæssige resultater. Man har søgt ved eksempler at angive, hvilke foranstaltninger af færdselsregulerende karakter politiet særlig er interesseret i, og foreslår derefter, at der skal forhandles med politiet før anlæg af rundkørsler, heller, fodgængerovergange, parkeringspladser og lignende, ligesom der skal forhandles med politiet ved fastsættelse af holdepladser for sporvogne, omnibusser og rutebiler.

Specielt med hensyn til helleanlæg bemærkes, at det fremgår af bestemmelsens indledning, at der kun skal forhandles med politiet, forså vidt helleanlægget tilsigter en særlig regulering af færdselsforholdene; dette vil ialtfald være tilfældet, hvor der på allerede eksisterende veje påtænkes anbragt heller til fjernelse eller formindskelse af i praksis konstaterede faremomenter.

Man har drøftet, om man i færdselslovudkastet skulle foreslå medtaget en bestemmelse om, at der kræves tilladelse af politiet for at oprette tankanlæg på eller ved vej. Efter brandpolitilovgivningen kræves i et vist omfang politiets tilladelse til etablering af oplag af brandfarlige vædsker; men man har savnet hjemmel i færdselsloven til at hindre oprettelse af sådanne oplag på steder, hvor det færdselsmæssigt vil være uheldigt, medmindre tankanlægget er placeret således, at tankende køretøjer må holde på vejbanen i strid med parkeringsreg-1erne. Men oprettes anlægget f. eks. inde på en privat hjørnegrund, har man fra færdselsmyndighedernes side intet kunnet gøre, selv om de indkørsler, der etableres, har givet anledning til farlige færdselsforhold. Tilsvarende uheldige færdselsforhold opstår i mange tilfælde ved etablering af udkørsler fra boligkareer eller ved udstykning af grunde langs hovedvej med etablering af udkørsler fra hver enkelt grund. Man har imidlertid fra udvalgets side ment, at spørgsmålet snarere bør løses 1 bygnings- eller vejlovgivningen end i færdselslovgivningen og har derfor ikke foreslået bestemmelser til regulering deraf.

Til § 60.

Bestemmelsen er ny, men svarer til, hvad der hidtil i praksis har været antaget. Den fastslår, hvem der er ansvarlig for, at vejarbejder er forsvarligt afmærket i overensstemmelse med de i § 56, stk. 5, jfr. § 57, stk. 1, givne forskrifter. Under vejarbejde falder også lednings- og kabelarbejder.

Til § 61.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 33, stk. 2 og 3, og udkast 1937 § 55, stk. 2 og 3. Man har på samme måde som i udkast 1937 foreslået, at tilladelse til sporanlæg for så vidt angår hovedveje kun kan meddeles af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med justitsministeren, og at tidligere meddelte tilladelser for så vidt angår hovedveje kan tilbagekaldes.

Bestemmelsen i § 61, stk. 2, tager ikke sigte på at gøre indskrænkninger i de hidtidig gældende regler om tilbagekaldelse af tilladelser til at anlægge eller benytte sporanlæg på eller over vej, jfr. bl. a. ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse af 8. august 1933.

Til § 62.

Stk. 1 — 3 svarer til færdselslovens § 34 og udkast 1937 § 56, stk. 1, 2 og 4. Stk. 4 er ny.

Formuleringen i stk. 1, 1. pkt., er ligesom i udkast 1937 tydeliggjort, således at det fremgår, hvor vidt forpligtelsen til at fjerne bevoksning uden erstatning går; det kan herefter ikke forlanges, at bevoksningen skal fjernes fuldstændig eller nedskæres, så at den ødelægges, medmindre det sker mod erstatning i overensstemmelse med reglerne i § 7 i lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved vej krydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. Af stk. 1, 2. pkt.,

fremgår, at politiet skal give vedkommende en frist, inden det kan lade beskæringen foretage på hans regning. Bestemmelsen i stk. 1, sidste punktum om, at justitsministeren skal afgøre sagen efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, såfremt politiet ikke mener at burde give et pålæg om beskæring, som ønskes af en vejbestyrelse, er ny.

Bestemmelsen i stk. 2 er uændret. Der har for udvalget været ønske fremme om hjemmel til forbud mod anbringelse eller indretning af de omhandlede plankeværker, skure m. v. ikke blot på, men også ved vej, såfremt de hindrer udsynet for vejfarende eller iøvrigt er til ulempe for færdselen; men man har næret betænkelighed ved at indføre et forbud af så skønsmæssigt indhold vedrørende udnyttelse af privat grund. Forholdet bør finde sin løsning gennem tidssvarende byggelovgivning.

Bestemmelsen i stk. 3, 1. pkt., om fjernelse af markiser, skilte og lignende er ændret under hensyn til, at der visse steder, f. eks. i København, af kommunalbestyrelsen er fastsat regulativ om disses anbringelse; hvor der er sådant regulativ, må det alene påses, at de er anbragt i overensstemmelse med regulativets bestemmelser.

Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., om private luftledninger over vej er ny. Man har savnet bestemmelser, der giver mulighed for at skride ind overfor uforsvarlig anbringelse af f. eks. elektriske ledninger, der føres fra en ejendom på den ene side af vejen til en indhegning på den anden side; og der er sket ulykker ved, at vejfarende er kørt ind i sådanne ledninger, som er faldet ned.

Bestemmelsen i stk. 4 om påtalebeføjelse for politiet ved oversigtsservitutter er som nævnt ny. Når det, ofte med stor udgift for det offentlige, er lykkedes at etablere oversigtsarealer ved kryds, er det rimeligt, at der føres effektiv kontrol med, at den etablerede oversigt bevares. Der har dog ikke i alle tilfælde været truffet helt hensigtsmæssige bestemmelser om påtaleretten. Allerede bestående påtaleret bevares naturligvis, men den omstændighed, at det nu overalt tillige bliver en bestemt myndighed, der får påtaleret, og at undladelse af at følge politiets pålæg vil kunne behandles som en overtrædelse af færdselsloven, anses af udvalget for en væsentlig forbedring.

VII. Straf m.v.

Til § 63.

Bestemmelsen svarer med visse ændringer til færdselslovens § 38 og motorlovens § 41 og udkast 1937 8 63.

Stk. 1 slutter sig til § 16, stk. 1 (og §§ 53, stk. 2, og 55, stk. 1), og indeholder straffen for kørsel med motordrevet køretøj eller skinnekøretøj, forså vidt føreren har nydt spiritus i et sådant omfang, at han må antages at være ude af stand til at føre et sådant køretøj på betryggende måde, herunder tilfælde, hvor han har haft en alkoholkoncentration i blodet, der overstiger 1,20 promille. Desuden indeholder stykket straffen for den, der fører motordrevet køretøj, uanset at retten til at føre et sådant køretøj er frakendt ham.

Den nugældende strafferamme, der er hæfte eller fængsel i indtil 6 måneder og under særlig formildende omstændigheder bøde, foreslås ændret, således at grænsen for fængsel forhøjes til 1 år.

Det bemærkes, at cykel med hjælpemotor som følge af bestemmelsen i § 2, stk. 3 in fine, ikke kan anses som et sådant motordrevet køretøj, for hvilket stk. 1 finder anvendelse. Kørsel i spirituspåvirket tilstand med cykel med hjælpemotor må behandles som en overtrædelse af § 16, stk. 3.

I stk. 2 foreslås straffen for den, der fører motordrevet køretøj eller skinnekøretøj i strid med § 16, stk. 2, med en alkoholkoncentration i blodet, der overstiger 0,60 promille, fastsat til bøde, hæfte eller fængsel i indtil 6 måneder. Samme straf foreslås for føring af cykel eller hestekøretøj i strid med § 16, stk. 3. Ved at nævne bøde som led i den ordinære strafferamme — der derved bliver den samme som for andre overtrædelser af loven, for hvilke bødestraf i praksis er den almindelige — tilkendegives, at der i disse tilfælde i almindelighed kun anvendes bødestraf ved førstegangsovertrædelser. Er den pågældende tidligere straffet efter stk. 1 såvel som ved gentagne overtrædelser efter stk. 2, vil domstolene have fornøden mulighed for at anvende frihedsstraf.

Strafbestemmelsen i stk. 3 for andre overtrædelser svarer til den nugældende strafbestemmelse i motorlovens § 41.

Bestemmelsen i stk. 4, 1. pkt., om, at sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevet køretøjer, er uændret. Udvalget er bekendt med, at der flere gange har været rejst spørgsmål om, at også disse sidstnævnte sager skal behandles som politisager, og at henvendelserne herom har været forelagt retsplejeudvalget, hvor der dog ikke hidtil er opnået almindelig tilslutning til en sådan ændring. Flertallet af nærværende udvalgs medlemmer har under hensyn hertil været af den opfattelse, at der ikke af færdselsudvalget som et ikke specielt retsplejekyndigt organ bør fremsættes fornyet forslag

herom. 4 af udvalgets medlemmer (Blom-Andersen, Brondt, Groes-Petersen og Volquartz) henstiller imidlertid, at dette spørgsmål pány optages til overvejelse.

Bestemmelsen i stk. 4, 2. pkt., om, hvilke kasser bøder tilfalder, svarer til udkast 1937 § 63, stk. 2, 3. pkt.

Bestemmelsen i stk. 5 om overtrædelser, begået med et fra udlandet indkommet køretøj, svarer til motorlovens § 43, stk. 4.

Til § 64.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 42 og udkast 1937 § 64, men med væsentlige ændringer.

Efter de gældende bestemmelser kan førerretten frakendes ikke blot i tilfælde af kørsel i spirituspåvirket tilstand, men også når en person har ført motorkøretøj på særlig uforsvarlig måde, eller når det iøvrigt efter beskaffenheden af den pågældende forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motorkøretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motorkøretøj. Disse bestemmelser er efter udvalgets opfattelse anvendt i for ringe omfang. Både den person, der kører groft uforsvarligt, og den, der til stadighed gør sig skyldig i færdselsforseelser, er med den stedse stigende færdsel til alvorlig fare og ulempe i færdselen. I virkeligheden er kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvor det betragtes som en selvfølge, at den pågældende må miste førerretten, blot en undergruppe indenfor gruppen uforsvarlig kørsel. For at understrege, at hensynsløs kørsel, hvad enten den giver sig udslag i et enkelt særligt groft tilfælde eller i en række hver for sig mindre grove forhold, danner hovedbegrebet, er disse tilfælde sat forrest i paragraffen; samtidig understreges lovens forudsætning om, at denne reaktion finder effektiv anvendelse, ved at det nu udtales, at frakendelse i disse tilfælde „skal" finde sted.

Stk. 2 indeholder reglerne for frakendelse af førerretten ved kørsel i spirituspåvirket tilstand. Hvor der er tale om en fører, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han har overtrådt bestemmelsen i § 16, stk. 1, opretholdes de nugældende regler om obligatorisk frakendelse, medmindre der foreligger særlig formildende omstændigheder. Har føreren iøvrigt i strid med § 16, stk. 2, nydt spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet overstiger 0,60 promille, kan der ske frakendelse.

I stk. 3 foreslås minimumstiden for frakendelse sat ned til 3 måneder mod nu 6 måneder; der er her især tænkt på overtrædelser, der medfører frakendelse af førerretten i medfør af stk. 1, men hvor der foreligger særlige omstændigheder, som kan gøre det forsvarligt at nøjes med en relativt kortvarig frakendelsestid. Til gengæld foreslås minimumstiden for frakendelse på grund af kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvor der foreligger overtrædelse af § 16, stk. 1, normalt fastsat til 1 år, hvilket stemmer med den praksis, der i de senere år i det væsentlige har fæstnet sig ved domstolene. For at undgå de forskelle, der hidtil har kunnet opstå ved, at frakendelsestiden regnes fra dommens dato, medens førerbeviset ofte i kortere eller længere tid forud har været taget i forvaring af politiet — hvilket domstolene efter den forståelse, der har været anlagt af den nugældende § 42, ikke altid har været i stand til at udligne i det ved dommen fastsatte tidsrum for den egentlige frakendelse — foreslås det i overensstemmelse med princippet i reglerne om fradrag for udstået varetægtsarrest (straffelovens § 86), at der skal ske fradrag i dommens frakendelsestidsrum for den tid, førerbeviset midlertidigt har været frataget tiltalte af politiet. Endvidere foreslås som en ny regel, at frakendelsen *kan* begrænses til at omfatte retten til at føre motorkøretøj, således at der, hvor det skønnes af betydning for den pågældende og iøvrigt findes forsvarligt, bliver mulighed for den domfældte enten for at få førerbevis til traktor eller at kunne føre motorredskab.

Bestemmelsen i stk. 4 om muligheden for tilbagegivelse af førerretten før frakendelsestidens udløb er væsentligt ændret. For det første foreslås det, at spørgsmålet om tilbagegivelse skal afgøres af domstolene, medens sagerne nu afgøres af justitsministeriet; man finder det naturligt, at domstolene, som iøvrigt træffer afgørelse i sager om tilbagegivelse af rettigheder, der er frataget på grund af straf, jfr. §§ 78 og 79 i straffeloven, som affattet ved lov nr. 286 af 18. juni 1951, også skal træffe afgørelsen i disse sager. Dernæst ændres de gældende tidsfrister; efter motorlovens § 42, stk. 2, kan tilbagegivelse af førrerret, der er frakendt for længere tid end 3 år, kun ske, når der er forløbet 3 år efter den endelige doms afsigelse, og når ganske særlige omstændigheder foreligger, og vedkommende ikke tidligere har været frakendt retten til at være fører. Man foreslår for det første tidsfristen nedsat til 2 år; men dernæst foreslås betingelsen, at vedkommende ikke tidligere har været frakendt retten til at være fører, udeladt. Der har foreligget ikke så få sager, hvor den pågældende i en ung alder med kort mellemrum 2 gange er frakendt førerretten, anden gang for bestandig; den pågældende har derefter i en lang årrække (i flere for justitsministeriet

foreliggende tilfælde over 25 år) levet et ædrueligt og ordentligt liv, men er desuagtet ved den hidtil gældende regel for al fremtid afskåret fra at få førerbevis. Ændringen tilsigter at skabe mulighed for en rimelig løsning af sådanne ekstraordinære tilfælde. Dette er navnlig også påkrævet for at modvirke forskel i retsstillingen mellem dem, der er dømt under en tidligere unuanceret praksis, og domfældte fra senere år, hvor det også ved anden gangs overtrædelser har været almindeligt at frakende førerretten for begrænset tidsrum, efter forholdets grovhed i 3, 5 eller 10 år.

Stk. 5 svarer til § 42, stk. 3.

Stk. 6, 1. pkt., svarer til § 42, stk. 4; 2. og 3. pkt. er nye. Man har i praksis savnet bestemmelser, der muliggør at opretholde fratagelse af førerretten under anke af frifindende domme eller domme, hvor frakendelsestiden udløber under anken.

Stk. 7 og 8 svarer til § 42, stk. 5 og 6, dog at man har udeladt bestemmelsen om, at der straks skal indrykkes meddelelse i Danske Politiefterretninger om fortabelse af førerret, idet reguleringen af, hvad der skal optages i dette blad, naturligt hører hjemme i politilovgivningen.

VIII. Forskellige bestemmelser.

Til § 65.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 37, stk. 3, og udkast 1937 § 59, stk. 3, men er ændret, idet man har udeladt bemærkningen om opstilling af færdselstavler som beskyttelsesforanstaltning og udover at anvise opstilling af bomme ud for udgangene nævnt forskellige andre positive foranstaltninger som iværksættelse af særligt tilsyn, opstilling af fodgængerrækværker og tilvejebringelse af fri oversigt. Udvalget finder, at opstilling af de såkaldte skoletavler i almindelighed ikke er nogen hensigtsmæssig — og jævnlig i al fald en utilstrækkelig — foranstaltning. De foreslåede foranstaltninger må som regel anses for bedre egnede til at sikre børnenes færdsel til og fra skolerne end de nævnte færdselstavler.

Det forudsættes iøvrigt, at de bestemmelser, som undervisningsministeriet har fastsat i cirkulære af 17. december 1937, og hvorefter politiet i tilfælde af uenighed med de lokale skolemyndigheder træffer afgørelse om, hvilke foranstaltninger der skal træffes, opretholdes.

Til § 66.

Bestemmelsen er ny. Selv om der i henhold til den gældende motorlovs § 24, stk. 1, 3. pkt., er adgang til at lade en person, om hvem der er grund til at antage, at han har ført motorkøretøj i beruset tilstand, fremstille for en læge til undersøgelse, og det er fastslået, at denne undersøgelse omfatter udtagning af blodprøve, har der været tilfælde, hvor sygehuslæger har nægtet at udtage blodprøve af patienter, der er indlagt på sygehus efter færdselsuheld, eller dog at give politiet meddelelse om udfaldet af sådan undersøgelse. Det er selvsagt af stor betydning for belysning af uheldets årsager, at det konstateres, om de implicerede har nydt spiritus, og da blodprøven er af betydelig værdi i så henseende, forekommer det naturligt, at der pålægges sygehuslæger pligt til på politiets begæring at udtage blodprøve og om muligt urinprøve på patienter, der er indlagt efter færdselsuheld, og at give politiet oplysning om en blodprøves resultat, hvor denne foreligger, selv om politiet ikke har begæret blodprøve udtaget. Man fremhæver særlig, at bestemmelsen mindre ønskes af hensyn til eventuelt strafansvar end for at skabe det rette grundlag for afgørelsen af de erstatningsspørgsmål, som jævnlig opstår ved færdselsuheld. Bestemmelsen vil derfor kunne være af stor betydning også for andre i uheldet implicerede.

Til § 67.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 2, stk. 10, og udkast 1937 § 68, stk. 2, med de ændringer, der følger af, at der i lovforslaget er givet særlige regler om udrykningskøretøjer, se navnlig § 26, stk. 2.

Til § 68.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 36 og udkast 1937 § 69, men er væsentligt ændret.

Efter de nugældende regler i § 36 er der hjemmel til at fastsætte

1) *antallet* af motordrosker i en kommune (fastsættes af politiet og kommunalbestyrelsen i forening),

2) *taksterne* for droskekørsel og for anden erhvervsmæssig personbefordring med motorkøretøjer, det vil sige navnlig lillebilkørsel (fastsættes af kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet),

3) anbringelse af *kort eller skilt* såvel i drosker som i lillebiler m. v. til angivelse af køretøjets benyttelse til erhvervsmæssig personbefordring og af, at det er undergivet politiets tilsyn (kan fastsættes af justitsministeren).

I loven er drosker karakteriseret som køretøjer, der søger hyre på offentlig gade, vej eller plads eller på dertil af politiet anviste holdepladser.

Der er i årenes løb stadig med mellemrum fremkommet kritik over den gældende ordning, både fra lillebilerhvervets og fra publikums side. Kritikken har navnlig rettet sig imod, at lillebilerne var afskåret fra at tage hyre udenfor deres faste holdepladser, og delvis i forbindelse hermed har spørgsmålet om en antalsbegrænsning af lillebiler gentagne gange været rejst.

I det tidligere færdselsudvalgs betænkning foreslog man en sådan hjemmel til antalsbegrænsning indført, jfr. nærmere udkast 1937 § 69 og bemærkningerne dertil på betænkningens side 73—75. Endvidere skete der en mindre ændring i definitionen af motordrosker, således at disse foresloges karakteriseret som motorkøretøjer, der søger hyre på offentlig gade, vej eller plads på dertil af politiet anviste holdepladser (i modsætning til gældende bestemmelser ville hyretagning under kørsel — uden at det skete fra anvist holdeplads på offentlig gade — altså ikke medføre, at køretøjet skulle betragtes som droske).

Efter nærværende udvalgs opfattelse vil det være den mest hensigtsmæssige ordning, at hele spørgsmålet om den erhvervsmæssige personbefordring, der udøves med hjemsted i en given kommune, reguleres af de kommunale myndigheder efter fornøden forhandling med politiet, således at der kan udfærdiges et kommunalt regulativ, hvori der kan gives forskrifter om 1) antallet af køretøjer, 2) takster, 3) køretøjernes indbyrdes rettigheder og forpligtelser (d. v. s., om alle skal have samme hyreret, eller om offentlige holdepladser — eller eventuelt al hyretagning på gade og vej — skal forbeholdes en særlig droskegruppe) og 4) køretøjernes indretning og benyttelse i det omfang, hensynet til publikum tilsiger særlige krav herom. Hvad angår dette sidstnævnte forhold bemærkes, at sådanne krav — udover de ovennævnte forskrifter om særligt skilt — hidtil i en række kommuner har været fastsat ved særligt reglement, udfærdiget efter reglerne for politivedtægter. Bestemmelsen pålægger *ikke* kommunerne en *pligt* til at udfærdige regulativ omfattende al erhvervsmæssig personbefordring. Finder en kommune det kun påkrævet at udfærdige regulativ for den egentlige droskekørsel, tilsigter den nye formulering ikke at udelukke dette.

Både i Norge og Sverige indeholder de der gældende bestemmelser om udøvelse af erhvervsmæssig befordring af personer og gods hjemmel til at nægte tilladelse til at drive erhverv med personbefordring, såfremt der ikke findes behov for udvidelse af antallet af hertil godkendte køretøjer, og der er efter de for udvalget foreliggende oplysninger tilfredshed med de gældende ordninger.

Bestemmelsen i stk. 4 om hjemmel for ministeren for offentlige arbejder til at udfærdige bestemmelser til regulering af kørsel med danske drosker i udlandet og udenlandske drosker her i landet er ny. Der er truffet aftale med Tyskland om sådan kørsel, særlig i grænseområderne; denne aftale blev truffet af ministeren for offentlige arbejder som led i forhandlingerne om international omnibuskørsel.

Til § 69.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 37 og udkast 1937 § 71 med den ændring, at ordene „til personbefordring" er udeladt. Det har ikke været tanken at regulere udlejning af lastmotorvogne uden fører til godsbefordring. Men efter at der er blevet åbnet adgang til transport af personer i varekassen på varemotorvogne, er sådanne vogne i vidt omfang blevet udlejet uden fører, uden at reglerne i § 65 ff. i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 er blevet iagttaget, til trods for, at de utvivlsomt er blevet benyttet til personbefordring; der tilsigtes derfor skabt hjemmel til at kræve de almindelige bestemmelser for udlejning af personmotorvogne uden fører bragt til anvendelse på vare- og lastmotorvogne, som må benyttes til personbefordring.

Til § 70.

Da de motorsagkyndiges ansættelses- og aflønningsforhold er optaget til særskilt undersøgelse af justitsministeriet, har udvalget anset det for at ligge udenfor dets opgave at tage stilling til dette spørgsmål. Man har derfor på nærværende sted blot optrykt den nugældende bestemmelse i motorlovens § 44.

Til § 71.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 22, stk. 5-8, og udkast 1937 § 25, stk. 6 og 7.

Betingelserne i stk. 1 for at opnå *godkendelse som kørelærer* er uændret. Der har været rejst spørgsmål om at ophæve aldersgrænsen, men udvalget finder, at det er rimeligt at kræve, at de pågældende har nået en vis modenhed.

Ny er derimod bestemmelsen i stk. 3 om, at *godkendelsen tidsbegrænses.* Efter den gældende bestemmelse bortfalder godkendelsen, når den pågældende ikke har drevet virksomhed som kørelærer i et år. Denne bestemmelse har ikke haft så stor betydning, idet det er vanskeligt for politiet at føre kontrol. Samtidig har der været tvivl om, hvorvidt en person, som f. eks. har været frakendt retten til at være fører af motorkøretøj i 1 år og retten til at udøve kørelærervirksomhed i 2 år, er afskåret fra at blive kørelærer pany, før der er gået 3 år, efter

at han fik førerbeviset igen. Udvalget har derfor fundet, at det vil være naturligt og desuden en lettere regel at praktisere, at godkendelsen gælder for den periode, hvori den pågældende godtgør at have førerbevis, og at den fornyes samtidig med førerbevisets fornyelse, forsåvidt han stadig opfylder betingelserne for at blive kørelærer og godtgør, at han i den forløbne periode jævnligt har drevet undervisning som kørelærer. Man foreslår samtidig, at politimesteren efter omstændighederne kan forny godkendelsen uden prøve, selvom den pågældende ikke i de sidste 3 år jævnligt har ført motorkøretøj (nemlig på grund af frakendelse af retten hertil) eller ikke jævnligt har drevet undervisning som kørelærer. En person, der første gang ønsker godkendelse som kørelærer, kan derimod stadig ikke opnå godkendelse, medmindre han i de sidste 3 år jævnligt har ført motorkøretøj, og fra denne bestemmelse kan der ikke dispenseres.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny; man har i den gældende motorlov savnet regler for, hvorledes en person kan opnå øvelse i at undervise, forinden han aflægger prøve som kørelærer.

Til § 72.

Bestemmelsen er ny. På et område som vej færdselens, hvor de forskrifter, der bør være gældende, i så vidt omfang bestemmes af forhold af rent praktisk-teknisk karakter, må det anses hensigtsmæssigt, at der er mulighed for på en forholdsvis enkel måde at gennemføre mindre ændringer i og tillæg til de i udkastet indeholdte forskrifter i det omfang, dette tilsiges af udviklingen på det konstruktive område eller med hensyn til færdselsforholdene iøvrigt. Man har derfor i stk. 1 foreslået åbnet mulighed for, at justitsministeren kan tillempe bestemmelserne i loven efter udviklingen, således at et stående færdselsudvalg forinden skal have taget stilling til de pågældende tillæg og ændringer. Bestemmelser af ganske lignende karakter findes f. eks. indenfor brandlovgivningen, hvor tilsvarende praktisk-tekniske hensyn foreligger, se således lov af 15. maj 1868 om brandvæsenet i København § 42, stk. 2, lov af 21. marts 1873 om brandvæsenet i købstæderne § 37, stk. 2, og lov nr. 174 af 31. marts 1926 om brandpolitiet på landet m. v. § 60.

Til støtte for den foreslåede bestemmelse kan også henvises til, at færdselsbestemmelser i udlandet i vidt omfang er henskudt til administrativ fastsættelse, således at kun visse regler, — jævnlig sådanne, der traditionelt står i forbindelse med de særlige kontrol- og ansvarsregler for motorkøretøjer, men iøvrigt afgrænset efter principper, der veksler fra land til land — fastsættes i egentlig lovform.

Bestemmelser svarende til stk. 2 og 3 om oprettelsen af et stående færdselsudvalg var allerede foreslået i udkast 1937, hvor et tilsvarende organ var foreslået oprettet under navn af færdselsrådet. Til begrundelse herfor udtaltes i betænkningen af 1937 bl. a. følgende:

> „De senere årtiers udvikling, ikke blot med hensyn til færdselsmidler, men i samfundsforholdene i det hele, har skabt en stærkt øget samfærdsel, hvis vilkår ændres så at sige fra dag til dag. Dette forhold er selvsagt også af afgørende betydning for færdselslovgivningen og kræver, at denne med ikke for lange mellemrum tilpasses til de ændrede vilkår og så vidt muligt endogså søger at foregribe udviklingen og lede denne ad de rette baner. Dette fordrer, at der består et organ, der har mulighed for nøje at følge færdselsforholdenes udvikling og straks på alsidig og sagkyndig måde kan tage stilling til de opståede problemer, således at de ændringer i og udvidelser af færdsels - lovgivningen, som udviklingen vil gøre nødvendige, i tide kan forberedes. Udvalget stiller derfor forslag om oprettelse af et „færdselsråd" med denne opgave. Et sådant råd vil samtidig kunne være til nytte som rådgivende organ for justitsministeren med hensyn til konkrete spørgsmål vedrørende færdselslovgivningen, som foreligger til afgørelse for ministeriet."

De siden da indhøstede erfaringer har stærkt understreget det hensigtsmæssige i, at der består et sådant fast organ, der vil kunne virke stærkt arbejdsbesparende ved behandlingen af mange spørgsmål indenfor færdsels- og motorlovgivningens område.

De spørgsmål, der med fordel skulle kunne behandles af et sådant stående udvalg, skulle i første række være bestemmelser, som udviklingen kan gøre det påkrævet at udfærdige i medfør af § 72, stk. 1, som tillæg til færdselsloven, eller eventuelt at søge gennemført ved direkte lovændring; men også tilrettelæggelsen af de detaillerede administrative forskrifter, som der i så vidt omfang er behov for til gennemførelse af færdsels- og motorlovgivningens almindelige bestemmelser, og som loven derfor har henskudt til administrativ fastsættelse, vil bedst kunne udarbejdes og holdes å jour gennem et sådant stående udvalgs virksomhed. Som områder, hvor en stadig føling med forholdenes udvikling gennem et alsidigt sammensat organ vil være af særlig praktisk betydning, kan bl. a. nævnes køretøjers indretning og udstyr (jfr. lovudkastets § 10) og færdselsregulering og -afmærkning (§§ 56 ff.). Når man vedrørende det sidstnævnte område alene

har tiltænkt udvalget opgaver med hensyn til de forskrifter, som ifølge lovudkastets nuværende lydende skal udfærdiges administrativt, men ikke i stk. 1 har foreslået hjemmel til at udfærdige tillæg til lovbestemmelser i dette afsnit, beror det på, at disse bestemmelser indeholder retningslinierne for forholdet mellem politiet, de kommunale myndigheder og private interesser på det heromhandlede område og derfor formentlig kun bør kunne suppleres ved lov udenfor de tilfælde, hvor lovudkastet selv har henvist til administrativ fastsættelse af regler.

Hertil kommer den betydning, det foreslåede udvalg vil have for ministeriet som rådgivende organ ved behandlingen af de mange enkeltspørgsmål, der forelægges ministerierne til afgørelse fra underordnede myndigheder, fra organisationer og enkeltpersoner. Disse sager har hidtil — på grund af de forskelligartede interesser, der er knyttet til deres løsning — jævnligt medført en tidkrævende behandling med skriftlig forelæggelse i form af „høringer" for en række forskellige instanser. Et stående færdselsudvalg, der også vil kunne overtage behandlingen af sådanne sager, vil utvivlsomt medføre en væsentlig koncentration og simplifikation af arbejdet hermed. På et enkelt område har der allerede i en lang årrække bestået et organ af denne art, „Justitsministeriets automobiltekniske udvalg", der har beskæftiget sig med administrative spørgsmål af rent motorteknisk karakter, men behovet for denne behandlingsform rækker under nutidens forhold videre til alle de problemer af almindelig færdselsmæssig karakter, som kræver en løsning udfra ensartede synspunkter. Ved udvalgets sammensætning vil det kunne muliggøres, at spørgsmål af speciel karakter — som f. eks. en væsentlig del af de problemer, der hidtil har været behandlet af det automobil-tekniske udvalg — behandles alene af de medlemmer, som særlig repræsenterer sagkundskaben på det omhandlede område, således at hensynet til en hurtig behandling mest muligt tilgodeses.

I bemærkningerne til udkast 1937 var det yderligere nævnt, at f. eks. propaganda for øget færdselssikkerhed eventuelt med fordel kunnne henlægges under udvalget. Propagandaarbejdet har imidlertid i de forløbne år fundet sin form i en ramme af delvis privat karakter, som det efter udvalgets opfattelse udfra flere hensyn vil være ønskeligt at opretholde, og man vil derfor finde det rettest, at det foreslåede udvalg i alt væsentligt sammensættes med dets opgave alene som konsultativt organ for øje.

Til § 73.

Bestemmelsen indeholder de fornødne ikrafttrædelsesbestemmelser. Opmærksomheden henledes på, at formuleringen af § 27 har gjort dele af statsbanelov nr. 336 af 27. juni 1946 overflødige, således at der kan være spørgsmål om at søge disse dele ophævet.

Parkeringskontrol.

I udkast 1937 § 70 var der foreslået en bestemmelse, der bemyndigede justitsministeren til at give bestemmelser om tilsyn med motorkøretøjer, der henstilles på offentlige parkeringspladser, herunder meddele personer eller offentlige eller private institutioner, virksomheder eller foreninger eneret til udøvelse af dette tilsyn samt fastsætte en afgift til dækning af udgifterne ved tilsynet; bestemmelserne skulle kunne gives for enkelte byer og andre områder eller for hele landet.

Baggrunden for bestemmelsen var ønsket om at få den hidtil udviklede parkeringstilsynsordning — der de fleste steder er et af de pågældende parkeringsvagter selv opretholdt, på et halvvejs tvungent drikkepengesystem hvilende arrangement uden nogen egentlig offentlig godkendelse eller offentlig kontrol — bragt ind under fastere former, jfr. nærmere bemærkningerne i betænkning 1937 s. 75 — 76. Det fremgår heraf, at halvdelen af det daværende udvalg (5 af dets 10 medlemmer) ikke kunne tiltræde forslaget om hjemmel til offentlig fastsættelse af en afgift for tilsynet, men mente, at såfremt det offentlige overhovedet skønnede tilsyn nødvendigt, måtte det også påhvile det offentlige (kommunen) at afholde udgifterne derved.

Spørgsmålet har været underkastet fornyet drøftelse i nærværende udvalg, hvor der har været enighed om, at en almindelig udøvelse af parkeringstilsyn på de på offentlige gader, veje og pladser anviste parkeringspladser ikke kan anses for påkrævet, og at det må anses for uønskeligt at indføre en ordning, der retligt eller faktisk vil belaste de motorkørende med udgift i videre omfang til parkeringsvagter.

Man har derfor fundet det betænkeligt i loven at optage en bestemmelse, der autoriserer sådant tilsyn eller dog giver mulighed for autorisering deraf, idet det må befrygtes, at en sådan bestemmelse uundgåeligt vil medføre, at der efterhånden udvikles en tilsynsordning, der går udover det påkrævede. Selvom der ikke i loven indføres udtrykkelig hjemmel til opkrævning af en parkeringsafgift, må det ventes, at en betalingspligt i praksis vil udvikle sig med større styrke end hidtil, når vagterne optræder med en offentlig autorisation i ryggen.

Udvalgets flertal har derfor anset det for bedst helt at udelade bestemmelser om parkeringstilsyn

af loven, idet man — hvor der ikke ligefrem måtte blive etableret tilsyn ved en af vedkommende kommune ansat og lønnet opsynsmand — foretrækker den hidtidige, alene på privat initiativ hvilende ordning, hvor det er i de motorkørendes egen hånd, om de ønsker at benytte sig af særlig bistand fra en parkeringsvagt, og dermed, om de kan have forpligtelse til at yde noget vederlag.

To medlemmer (Groes-Petersen og Volquartz) har anført, at et tilsyn, såfremt det udøves på rette måde, ingenlunde altid kan frakendes betydning. Dels kan det medvirke til at sikre en bedre udnyttelse af parkeringsarealet, dels kan det tjene til forebyggelse af overlast på parkerede køretøjer og af tyverier. Disse hensyn vil langtfra altid være så vægtige, at de med rimelighed kan begrunde etablering af kommunalt tilsyn på det offentliges regning, men medfører på den anden side, at en generelt afvisende holdning overfor det på privat initiativ etablerede tilsyn ikke vil være velbegrundet, når det fastholdes, at dets økonomiske grundlag må indskrænkes til at være erlæggelse af vederlag for særlige tjenesteydelser fra parkeringsvagtens side overfor den enkelte vognejer. De hensyn, der fører til overhovedet at acceptere udøvelse af et sådant tilsyn, må imidlertid også gøre det rimeligt, at der gives myndighederne mulighed for i alt fald at udelukke uegnede personer fra hvervet, ligesom hensynet til publikum gør det ønskeligt, at der tillige bliver mulighed for at forbyde etablering af tilsyn på steder, hvor der må tillægges det mindre betydning, f. eks. også, fordi der i det pågældende kvarter er andre pladser, hvor de motorkørende kan opnå tilsyn under parkeringen, hvis de ønsker det. En sådan ordning vil efter mindretallets opfattelse ikke etablere betalingspligt i videre omfang end allerede nu gældende, d. v. s., hvis vognejeren direkte benytter sig af særlig service, som tilbydes ham.

Mindretallet har derfor stillet forslag om optagelse af sålydende bestemmelse i en særlig paragraf i loven:

> „Personer, der påtager sig at føre tilsyn med køretøjer, der henstilles på offentlig parkeringsplads, kan underkastes kontrol af politiet, der kan nægte uegnede personer ret til at virke som parkeringsvagt og kan forbyde udøvelse af parkeringstilsyn, hvor der ikke skønnes behov derfor."

Udvalgsflertallet skal hertil bemærke, at en ordning, der giver politiet adgang til i et vist omfang at forbyde udøvelse af parkeringstilsyn, i realiteten vil betyde en autorisation af de øvrige vagter, og at det under en sådan ordning i det lange løb må anses uholdbart at hævde, at der ikke opstår betalingspligt for parkering på steder, hvor der er vagt. Man vil derfor efter flertallets opfattelse let ende i en faktisk tilstand, som der efter det foran anførte er enighed om at anse for uønskelig.

Medens de foranstående betragtninger i det væsentlige refererer sig til problemet om en rent personel kontrol med hidtil selvbestaltede parkeringsvagter og om formen for deres aflønning, melder der sig ved siden heraf et andet spørgsmål, nemlig i hvilket omfang myndighederne overhovedet er berettiget til at stille krav om vederlag for benyttelse af parkeringsarealer på gade, vej eller plads.

Med de stadigt stigende parkeringsvanskeligheder er det en nærliggende tanke at gøre anvendelse af visse parkeringspladser afhængig af betaling af en afgift, således at man ad denne vej i alle trafikanters interesse kan modvirke unødig langvarig beslaglæggelse af parkeringsplads, f. eks. i city-kvarterer eller iøvrigt på særlig centralt beliggende pladser o. lign.

Bl. a. i USA er dette adskillige steder sat i system ved anvendelse af parkeringsautomater.

Om der i øjeblikket er hjemmel til at opkræve en sådan afgift, har været genstand for adskillig tvivl i teori og praksis, og det må derfor anses for påkrævet, at der enten gennem færdsels- eller vejloven træffes en afgørelse deraf. Der har blandt nærværende udvalgs medlemmer været delte meninger om, hvorvidt en hjemmel hertil bør anerkendes. Da det er oplyst for udvalget, at spørgsmålet er optaget til overvejelse i vejlovsudvalget, og da man er af den opfattelse, at dets løsning i væsentlig grad må påvirkes af de almindelige principper for byrdefordelingen mellem de motorkørende og de kommunale myndigheder, har man fundet at burde afstå fra at stille forslag om at træffe bestemmelse derom i færdselsloven. *Lærkes* har særlig ønsket bemærket, at han principielt må være modstander af, at der skabes hjemmel til at opkræve sådan særlig afgift for benyttelsen af offentligt gade- og vejareal udover den allerede gældende motorafgiftslovgivning.

D. Forslag til tekniske bestemmelser om køretøjer.

(Til udfærdigelse i medfør af færdselslovforslagets § 10, stk. 1, jfr. tildels § 50, stk. 1.)

AFSNIT I.

§ 1.

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

Stk. 2. Ejeren (brugeren) er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Stk. 3. Køretøjets forskellige apparater, navnlig styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater, skal være indrettet og anbragt således, at de er lette at betjene, og at føreren kan benytte dem, uden at hans opmærksomhed bortledes fra kørebanen.

AFSNIT II.

Motorvogne.

§ 2.

Motorvogn skal være forsynet med et pålideligt *styreapparat,* ved hvilket motorvognen kan styres let, sikkert og hurtigt.

§ 3.

Motorvogn skal være forsynet med en *driftsbremse,* med hvilken der altid skal kunne foretages en tilstrækkelig virksom, sikker og hurtig opbremsning af køretøjet under alle belastningsforhold, samt med en deraf uafhængig *parkering sbremse,* der ligeledes skal kunne standse køretøjet på virksom og sikker måde, og som skal kunne blive stående i tilspændt stand.

§ 4.

Stk. 1. Motorvogn skal være forsynet med mindst to *forlygter* til følgende belysning:

a) *Fjernlys* (kørelys) af hvid eller gullig farve, der kan belyse vejen tilstrækkeligt mindst 100 m foran køretøjet.

b) *Nærlys* (mødelys) af hvid eller gullig farve, der kan belyse vejbanen tilstrækkeligt mindst 30 m foran køretøjet uden at blænde andre vejfarende. Nærlyset skal være indrettet således, at de blændende kærnestråler er skråt nedadgående og i 10 m's afstand på jævn vej ikke når højere op end 10 cm under lygternes højde. Nærlyset må ikke være anbragt højere end 1,00 m, målt til lysåbningens underkant.

c) *Positionslys* (parkeringslys) af hvid farve, som skal være tydeligt synlige i 150 m's afstand uden at blænde andre vejfarende.

Stk. 2. De i stk. 1 a—c nævnte lys skal hver for sig indbyrdes være af samme lysstyrke og være anbragt i samme højde foran i hver side af køretøjet symmetrisk i forhold til dettes længdeakse. Positionslysene skal være anbragt nær ved køretøjets yderside, og den yderste del af lysåbningen må i intet tilfælde være mere end 40 cm indenfor køretøjets yderste kant. Dersom den yderste del af lysåbningen på det under b) nævnte nærlys er mere end 40 cm indenfor køretøjets yderste kant, må positionslyset ikke kunne slukkes, når nærlyset er tændt. Lysene kan indføjes i samme lygteanordning, forså vidt de iøvrigt opfylder de for hver enkelt art lys foreskrevne bestemmelser.

Stk. 3. Motorvogn skal være forsynet med to *baglygter,* der viser rødt lys synligt mindst 150 m bagfra uden at blænde. De skal være anbragt i samme højde bagpå i hver side af køretøjet, symmetrisk i forhold til dettes længdeakse, nær ved køretøjets yderside, og den yderste del af lysåbningen må i intet tilfælde være mere end 40 cm indenfor køretøjets yderste kant. Højden må ikke være under 40 cm og ikke over 155 cm over vejbanen.

Stk. 4. Motorvogn skal være forsynet med en *belysning sanordning,* der tydeligt kan be-

lyse den *bageste nummerflade* med hvidt lys, således at nummerpladen er læselig mindst 20 m bagfra.

Stk. 5. Baglygterne og nummerpladebelysningen må ikke kunne slukkes, så længe vognens andre lygter er tændt, og må ikke være anbragt således, at den bageste nummerplade dækkes.

Stk. 6. Motorvogn skal bagpå være forsynet med to røde *refleksanord?iinger,* der opfylder kravene i afsnit XI, og som er anbragt som i stk. 3 for baglygter foreskrevet, dog ikke mere end 120 cm over vejbanen. De må ikke være af trekantet form.

Stk. 7. Baglygte og nummerpladebelysning kan indføjes i samme lygteanordning, forsåvidt de iøvrigt opfylder de for hver enkelt lygtetype foreskrevne bestemmelser. Refleksanordningerne kan ligeledes være sammenbygget med de røde baglygter, forsåvidt de opfylder de i stk. 6, jfr. afsnit XI, foreskrevne bestemmelser.

Stk. 8. Til brug ved baglænskørsel på uoplyst vej kan anvendes en bagudrettet lygte *(baklygte)* med hvidt eller gulligt lys. Lygten må ikke virke blændende og skal være forsynet med en særlig afbryder samt med en anordning, der kun tillader anvendelse af lygten, når køretøjets bakgear er indkoblet.

Stk. 9. Lysanlægget skal være således indrettet, at lygterne kan holdes tændt, hvad enten motoren er i gang eller ikke.

Stk. 10. På omnibus i fast rute kan — uanset bestemmelsen i færdselslovens § 39, stk. 5 — anvendes fremadvendende *kending sly s* i anden farve end rød; på motordroske kan anvendes nummerlygte og frilygte, ligeledes i anden farve end rød.

§ 5.

Motorvogn skal være forsynet med et pålideligt virkende og klart lydende *apparat til* afgivelse af *lydsignal* med konstant tone. Andet signalapparat, derunder sirene, udblæsningssignal o. lign. må ikke findes på motorvogn.

Stk. 1. Motorvogn skal være forsynet med *retningsvisere.*

Stk. 2. Retningsviserne skal være indrettet efter et af følgende systemer:

A. *Retningsviservinger.* Disse skal være anbragt een på hver side af køretøjet udfor førerpladsen og have form som en vinge eller pil, der kan slås ud. De skal være anbragt således, at de, når de er slået ud, kan ses tydeligt på afstand udenfor karosseri eller last såvel forfra som bagfra. Vingerne skal i udslået tilstand være selvlysende i rød eller orangegul farve, men må ikke være blinkende. Såfremt de er monteret på arme, der rager ud fra karosseriet, må disse arme ikke være malet i rød eller orangegul farve.

B. *Retningsviserblinklys.*

1° Disse skal bestå af et stadigt blinkende lys, anbragt foran og bagpå vognen i hver side. Såfremt de forreste blinklys ikke kan ses bagfra, skal der tillige være anbragt blinklys på hver side af køretøjet udfor førerpladsen, således at de bagfra kan ses tydeligt udenfor karosseri eller last. Såfremt sideblinklysene er monteret på arme, der rager ud fra karosseriet, må disse arme ikke være malet i rød eller orangegul farve.

2° De forreste og bageste blinklys skal midt for henholdsvis vognens forende og bagende i 1 m's højde kunne ses 2 m fra vognen. Afstanden fra blinklyset til køretøjets yderste kant må ikke overstige 40 cm.

3° Blinklysene skal tydeligt kunne ses også i sollys, men må ikke være blændende. Lysåbningens areal skal være mindst 12 cm^2.

4° Blinklysene skal fremefter vise hvidt eller orangefarvet lys og bagud rødt eller orangefarvet lys.

5° Sideblinklysene skal tændes ved samme kontakt som de forreste og bageste blinklys og virke samtidig med disse.

6° Blinklysets frekvens skal være mindst 60 og højst 120 pr. minut, og lys- og mørkeperioder skal være tilnærmelsesvis lige lange.

7° De forreste blinklys kan indrettes i positionslygten og de bageste i stop- eller baglygterne. Wattforbruget for det enkelte blinklys skal i så fald være mindst 4 gange så stort som wattforbruget for henholdsvis positionslygten og baglygten. Er blinklyset kombineret med stoplyset, må anvendelsen heraf ikke sætte blinklyset ud af funktion.

Stk. 3. Er retningsviservinger anbragt således, at de ikke er direkte synlige fra førerpladsen, eller benyttes retningsviserblinklys, skal motorvognen være forsynet med kontrollys eller lydsignal, der skal kunne ses, henholdsvis høres, fra førerens plads, og som træder i funktion samtidig med retningsviseren.

Stk. 4. Det er tilladt i stedet for sideblinklys at anvende retningsviservinger i forbindelse med blinklys foran og bagpå motorvognen. Vingerne skal tændes ved samme kontakt som blinklysene og virke samtidig med disse.

Stk. 1. Motorvogn skal være forsynet med mindst een *stoplygte,* der viser rødt eller orangegult lys bagud, og som straks tændes, når driftsbremsen benyttes. Højden må ikke være under 40 cm over vejbanen og ikke over 155 cm. Stoplyset skal være stærkere end baglygternes lys og skal tydeligt kunne ses også i sollys uden at virke blændende.

Stk. 2. Såfremt samme lygte benyttes som baglygte og stoplygte, skal lygten enten være forsynet med to lysgivere, der er adskilt ved en lystæt væg, eller være således indrettet, at wattforbruget for stoplyset er 4 gange så stort som wattforbruget for baglyset.

Stk. 1. Motorvogn skal være således indrettet, at føreren har den fornødne *udsigt* fremefter og til siderne. Stolper og sprosser foran og til siderne for føreren skal have passende ringe bredde.

Stk. 2. Vindskærmen skal være af solidt og fejlfrit materiale, således at genstande, der ses igennem det, ikke fremtræder forvredne. Der må ikke ved brud kunne fremkomme skarpe splinter.

Stk. 3. Hvis førerpladsen er dækket til siderne, skal der være gennemsigtige klare ruder og glas, celluloid el. lign., der skal have en sådan størrelse og være anbragt på en sådan måde, at føreren har den fornødne udsigt til siderne og skråt fremad.

Stk. 4. Vindskærmen skal være forsynet med *vindskærmsviskere,* der kan virke i tilstrækkeligt omfang på både venstre og højre side af vindskærmen, og som kan virke automatisk.

Stk. 5. Motorvogn skal være forsynet med i det mindste eet *førerspejl* af tilstrækkelig størrelse, anbragt således, at føreren fra sit sæde kan se vejen bagud for køretøjet. På last- og varemotorvogn og personmotorvogn indrettet til over 9 personer skal der findes et spejl i hver side udenfor førerhuset.

§ 9.

Motorvogn skal være forsynet med *skærme* el. lign., der yder andre vejfarende beskyttelse mod stænk fra kørslen. Denne bestemmelse gælder ikke for sådanne lastmotorvogne, på hvilke anbringelse af stænkebeskyttelse vil medføre betydelige vanskeligheder med hensyn til køretøjets konstruktion og anvendelse.

§ 10.

Motorvogn af egenvægt over 400 kg skal være således indrettet, at den fra førerens plads kan bringes til at *køre baglæns* og styres under denne kørsel.

§ 11.

Motoren skal være således indrettet, at den ikke giver ufornøden *røg;* den skal desuden være forsynet med en anordning, som hindrer ufornøden *støj.*

§ 12.

Opvarmning sappar at i motorvogn må ikke være således indrettet, at der kan fremkomme kulilte i karosseriets indre. Varmeanlæggets rørledninger og hedeflader må ikke kunne antage temperaturer over 100° Celsius, og de dele af varmeanlægget, der kan antage temperaturer over 70° Celsius, skal være afskærmet mod berøring.

Opvarmningsluften må ikke opvarmes ved motorens udblæsningsgas, og der må ikke føres rør med udblæsningsgas gennem karosseriets indre.

Opvarmningsapparat, der ved forbrænding opvarmer luft, som ledes til karosseriets indre eller til i karosseriet anbragte hedeflader, må kun anvendes, forsåvidt apparatet er godkendt af justitsministeren.

§13.

Stk. 1. Der må ikke på motor vogn være anbragt *køler figur* eller hj elmornament, som på grund af form eller anbringelsesmåde frembyder fare i tilfælde af påkørsel eller sammenstød.

Stk. 2. Dørhåndtag, hængsler, ladbeslag o. lign. på siderne af motorvogn skal være således indrettet, at de ikke frembyder fare for andre vejfarende.

Stk. 3. Flagstænger, skærmvisere o. lign. skal være forsynet med en knop af passende størrelse.

§14.

Motorvogn skal være forsynet med *hjulbeklædning* i overensstemmelse med bestemmelserne i afsnit VII.

§ 15.

På motorvogn skal let tilgængeligt og tydeligt være *indgraveret* fabrikantens navn eller varemærke og i chassiset dets typebetegnelse og nummer samt på motoren dennes nummer. Det er forbudt at ændre de således indgraverede mærkninger, og disse må kun anbringes af fabrikanten eller af en offentlig myndighed.

§16.

Chassis uden påbygget karosseri under egentransport samt ny motorvogn, der transporteres fra skib eller bane til forretningslokale eller omvendt, er undtaget fra følgende bestemmelser:

§ 4, stk. 1, c, forsåvidt angår positionslysenes største afstand fra yderste kant,

§ 4, stk. 3, om baglygter, dog skal de være forsynet med mindst een baglygte, anbragt i køretøjets venstre side,

§ 4, stk. 6, om reneksanordninger,

§ 6, om retningsvisere, dog kun forsåvidt føreren er anbragt således, at han tilstrækkelig tydeligt kan give tegn til svingning eller standsning, eller der anvendes andre hensigtsmæssige tegngivningsapparater,

§ 7 om kravene til stoplygtes indretning,

§ 8, stk. 4 og 5, om vindskærmsvisker og førerspejl,

§ 9 om skærme og

§ 13 om kølerfigurer m. v.

AFSNIT III.

Motorcykler.

§ 17.

Stk. 1. Motorcykel skal være forsynet med *styreapparat,* to *bremseapparater,* mindst een *forlygte* til fjernlys (kørelys), nærlys (mødelys) og positionslys (parkeringslys), mindst een *baglygte, nummerpladebelysning,* mindst een rød *refleksanordning, lydsignalapparat* samt *skærme,* alt i overensstemmelse med kravene i §§ 2, 3, 4, 5 og 9. Dog behøver på tohjulet motorcykel ingen af motorcyklens bremser at kunne blive stående i tilspændt stand, og på tohjulet motorcykel, hvis egenvægt i fabrikkens normale udførelse og uden fører er under 120 kg, og som ikke medfører sidevogn, behøver lygterne ikke kunne holdes tændt, når motoren er standset.

Stk. 2. Dersom motorcyklen er forsynet med *stoplygte,* skal denne opfylde kravene i § 7.

Stk. 3. Dersom motorcyklen er forsynet med *vindskærm,* skal denne opfylde kravene i § 8, stk. 1, 2 og 3, og er vindskærmen så høj, at føreren ikke over denne kan se vejbanen fra 10 m foran motorcyklen og fremefter, skal der findes *vindskærmsvisker* i overensstemmelse med § 8, stk. 4.

Stk. 4. Bestemmelserne i §§ 11 og 15 om *motorens indretning* og om *mærkning* af stel og motor finder tilsvarende anvendelse på motorcykel, hvorhos hjulbeklædning skal opfylde kravene i afsnit VII.

Stk. 5. På tohjulet motorcykel må *ikke* findes *retningsvisere.*

§ 18.

***Stk.** 1.* For *trehjulet motorcykel* gælder endvidere, at motorcyklen skal være forsynet med 2 positionslys (parkeringslys), 2 baglygter og 2 refleksanordninger, alle indrettet og anbragt som foreskrevet for motorvogne, jfr. § 4, stk. 1, c, stk. 2 og stk. 6. Positionslyset (parkeringslyset) må ikke kunne slukkes, når nogen af forlygterne er tændt.

Stk. 2. Dersom ladet eller varekassen er anbragt bag føreren, eller motorcyklen er forsynet med førerhus, skal motorcyklen være forsynet med retningsvisere, stoplygte

og førerspejl som foreskrevet for motorvogne, jfr. §§ 6, 7 og 8, stk. 5.

§ 19.

For motorcykel finder bestemmelserne i § 16 om kørsel uden påbygget karosseri og kørsel mellem skib (bane) og forretningssted tilsvarende anvendelse.

AFSNIT IV.

Traktorer.

§20.

Stk. 1. Traktor skal være forsynet med *styreapparat,* mindst eet *bremseapparat, lydsignalapparat* og *anordning for baglænskørsel,* alt i overensstemmelse med kravene i §§ 2, 3, 5 og 10, samt forsvarlig *kobling sanordning.* Endvidere finder bestemmelserne i §§ 11 og 15 om *motorens indretning* og om *mærkning* af chassis og motor tilsvarende anvendelse, hvorhos *hjulbeklædning* skal opfylde kravene i afsnit VII.

Stk. 2. Traktor skal være forsynet med:

a) To *forlygter,* der viser hvidt eller gulligt lys af samme styrke, og som skal være i stand til at belyse vejbanen 30 m foran traktoren i tilstrækkelig grad. Såfremt lygterne kan virke blændende, skal de være indrettet således, at de hurtigt kan nedblændes i overensstemmelse med kravene i § 4, stk. 1, andet punktum.

b) To *positionslys* (parkeringslys) af hvid farve, som skal være tydeligt synlige i 150 m's afstand uden at blænde andre vejfarende.

Forlygterne skal iøvrigt opfylde kravene til anbringelse og indretning i § 4, stk. 2 og 9.

Stk. 3. Traktor skal være forsynet med to *baglygter,* to *refleksanordningcr,* og — såfremt traktoren er indregistreret — med *nummerpladebelysning,* alt i overensstemmelse med kravene i § 4, stk. 3, 4, 5, 6, 7 og 9.

Stk. 4. Har traktor *vindskærm,* eller er førerpladsen dækket til siderne, finder bestemmelserne i § 8, stk. 1—4, tilsvarende anvendelse. Har traktoren *førerhus,* skal den tillige være forsynet med retningsvisere, stoplygte og førerspejl, der opfylder kravene i §§ 6, 7 og 8, stk. 5.

§21.

Stk. 1. Traktor, der alene benytter vejene *til den i færdselslovens § 13, stk. 1 og 2, omhandlede kørsel,* kan dog foretage denne uden at være forsynet med lydsignalapparat og hjulbeklædning som i § 20, stk. 1, anført. Traktoren skal være forsynet med foreskrevne refleksanordninger, hvorimod lygtebestemmelserne i § 20, stk. 2 og 3, for sådan traktor kun gælder i lygtetændingstiden og således, at anvendelse af een baglygte i traktorens venstre side er tilstrækkelig; baglygte kræves under sådan kørsel ej heller, når traktoren trækker påhængsvogn eller påhængsredskab, der er forsynet med baglygte.

Stk. 2. Traktor, som har *hjulringe af metal,* skal, hvis ringenes overflade ikke er jævn, ved kørsel på vej være forsynet med hjulbånd af tilstrækkelig bredde til beskyttelse af vejbanen. Såfremt traktoren er udstyret med *drivbælte, valser el. lign.,* skal de mod vejbanen hvilende dele af drivanordningen, der bærer traktorens vægt, være beklædt med elastisk materiale, således at ingen metalliske dele kommer i berøring med vejbanen.

Afsnit V.

Motorredskaber.

§22.

Stk. 1. Motorredskab skal være udstyret med *styreapparat,* der opfylder kravene i § 2, og skal være således indrettet, at motorredskabet tilstrækkelig hurtigt kan *bringes til standsning* og kan *holdes standset* på hældende grund, selv om det forlades af føreren. Det skal bagpå være forsynet med *refleksanordninger,* som i § 4, stk. 6, foreskrevet. Under kørsel i lygtetændingstiden skal motorredskabet endvidere føre *forlygter og baglygter* som for traktorer foreskrevet, jfr. § 20, stk. 2 og 3. På vejtromler og lign. samt på motorredskaber, som føres af gående personer, er anvendelse af een klart lysende lygte med hvidt eller gulligt lys, anbragt foran i venstre side, og een rød baglygte, anbragt bagpå i venstre side, dog tilstrækkelig; lygterne skal være synlige i mindst 150 m's afstand og må ikke virke blændende. *Udragende dele* såsom kranbjælker og lign. skal være hensigtsmæssigt afmærket, og i

lygtetændingstiden skal hertil anvendes lygter.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 21, stk. 2, for traktorer med *hjulringe m. v. af metal* finder tilsvarende anvendelse, dog at forskrifterne i sidste punktum ikke gælder for tromler med jævne valser.

Afsnit VI.

Påhængsvogne m. v.

A. Påhængsvogne m. v. til motorvogne.

§ 23.

Stk. 1. Der må *kun benyttes een* påhængsvogn eller een sættevogn. Efter sættevognen må ikke anvendes påhængsvogn.

Stk. 2. En påhængsvogns *tilladte totalvægt* eller en sættevogns samlede akseltryk må ikke uden justitsministerens tilladelse overstige 2 gange den trækkende motorvogns tilladte totalvægt; dog skal af hele vogntogets tilladte totalvægt mindst 20 pct. hvile på motorvognens drivhjul.

Stk. 3. Påhængsvogn og sættevogn skal være *affjedret.*

Stk. 4. Påhængsvogns eller sættevogns største bredde må ikke overstige den trækkende motorvogns største bredde med mere end 10 cm på hver side. Dette gælder dog ikke påhængsvogn til beboelse, hvis bredde ikke overstiger 210 cm. Sådan påhængsvogn skal, såfremt bredden overstiger motorvognens største bredde med mere end 10 cm på hver side, i lygtetændingstiden foran være forsynet med to hvide markeringslys, anbragt i samme højde på hver side af påhængsvognen så nær dennes yderkant som muligt.

§ 24.

Påhængsvogn og sættevogn skal være forsynet med en forsvarlig *kobling sanordning,* således indrettet, at afstanden mellem motorvognens og påhængsvognens (sættevognens) hjul — målt ved kørsel i ret linie — er uforanderlig, bortset fra fjedring og lign., og således, at påhængsvognens (sættevognens) hjul under sving følger så nær ved motorvognens hjulspor som muligt.

§25.

Stk. 1. Påhængsvogn og sættevogn skal være forsynet med mindst eet tilstrækkelig virksomt *bremsesystem.* Er en påhængsvogns tilladte totalvægt 750 kg eller derunder, kræves dog kun bremser, såfremt påhængsvognens tilladte totalvægt overstiger halvdelen af det trækkende køretøjs egenvægt.

Stk. 2. Bremsen skal kunne blive stående i tilspændt stand, også når påhængsvognen (sættevognen) er frakoblet.

Stk. 3. Bremsen skal være således indrettet, at den automatisk tilspændes, såfremt forbindelsen med det trækkende køretøj afbrydes under kørslen.

Stk. 4. På påhængsvogn, der anvendes til personbefordring, eller hvis tilladte totalvægt overstiger 3 500 kg, samt på sættevogn skal bremsen kunne sættes i virksomhed fra det trækkende køretøjs driftsbremse. På anden påhængsvogn kan automatisk virkende bremse (påløbsbremse) anvendes.

§26.

Stk. 1. Påhængsvogn og sættevogn skal bagpå være forsynet med *baglygter, nummerfladebelysning* og *stoplygte,* der opfylder kravene i § 4, stk. 3, 4, 5 og 7, samt § 7.

Stk. 2. Påhængsvogn og sættevogn skal bagpå være forsynet med to røde *refleksanordninger* af godkendt type, *i trekantet form* med opadvendende spids, der opfylder kravene i afsnit XI, og som er anbragt som for baglygter foreskrevet, dog ikke mere end 120 cm over vejbanen. Trekantens sidelinier skal være mindst 15 cm lange, medmindre det på grund af påhængsvognens størrelse er forbundet med uforholdsmæssigt besvær at anbringe refleksanordninger af en sådan størrelse.

Lastmotorvogn, der medfører påhængsvogn eller sættevogn, samt personmotorvogn, der medfører påhængsvogn, som er bredere end personmotorvognen, skal ved højre forhjørne være forsynet med en *afmærkning,* der set skråt bagfra tydeligt tilkendegiver, at motorvognen medfører påhængsvogn eller sættevogn. Afmærkningen skal fjernes eller tildækkes, når påhængsvogn eller sættevogn ikke medføres.

§28.

For påhængsvogn og sættevogn finder bestemmelserne i §§ 9, 13 og 15 om *skærme,*

hængsler, ladbeslag og lign. og *identitetsmærker* tilsvarende anvendelse, hvorhos *hjulbeklædningen* skal opfylde kravene i afsnit VII.

B. Sidevogne til motorcykler.

§ 29.

Stk. 1. Sidevogn skal være forsynet med

a) *Lygte,* der viser hvidt lys fremefter, og som er anbragt så nær som muligt ved sidevognens yderste kant.

b) *Baglygte,* der viser rødt lys bagud, og som er anbragt så nær som muligt ved sidevognens yderste kant.

c) En godkendt *rød refleksanordning,* der ikke må være af trekantet form, anbragt bagpå så nær som muligt ved sidevognens yderste kant.

Lygterne skal være tydeligt synlige i 150 m's afstand uden at virke blændende og må ikke kunne slukkes, når nogen af motorcyklens lygter er tændt.

Stk. 2. For sidevogn finder bestemmelserne i §§ 9, 13 og 15 om *skærme, hængsler, ladbeslag* o. lign. og *identitetsmærker* tilsvarende anvendelse, hvorhos *hjulbeklædning* skal opfylde kravene i afsnit VII.

C. Traktorpåhængsvogne.

§30.

For påhængsvogn til traktor, der anvendes til anden kørsel end i færdselslovens § 13 omhandlet, gælder følgende:

1. Der må højst benyttes to påhængsvogne. På bestemte strækninger, hvor færdselsforholdene særlig tilsiger det, kan politiet forbyde kørsel med mere end een påhængsvogn.

2. Traktor og påhængsvogne (påhængsvogn) skal være således indrettet, at *mindst 20 pct.* af vogntogets tilladte totalvægt falder *få drivhjulene.*

3. *Mindst 50 pct.* af vogntogets tilladte totalvægt skal falde *få de bremsende hjul;* disse skal enten høre til traktoren eller traktoren og den nærmest ved denne løbende påhængsvogn eller traktoren og begge påhængsvogne.

4. *Kobling sanordningen* skal være indrettet som i 8 24 foreskrevet.

5. Påhængsvogn skal bagpå være forsynet med trekantede røde *refleksanordninger* i overensstemmelse med kravene i § 26, stk. 2. Den bageste påhængsvogn skal endvidere være forsynet med *baglygter, nummer fladebelysning* og *stoplygte,* der opfylder kravene i § 4, stk. 3, 4, 5 og 7, samt i § 7.

6. Bestemmelserne i §§ 9, 13 og 15 om *skærme,* om *hængsler, ladbeslag* o. lign. og om *identitetsmærker* finder tilsvarende anvendelse. Det samme gælder bestemmelserne om *hjulbeklædning* i afsnit VII.

§ 31.

Påhængsvogne, der udelukkende trækkes af *de i færdselslovens § 13 omhandlede traktorer,* kan anvendes hertil, uanset at de ikke er indrettet eller benyttes i overensstemmelse med § 30, for så vidt i det mindste følgende krav opfyldes:

1. Der må *højst benyttes to* påhængsvogne,
2. Påhængsvognene og traktoren skal være således *indrettet og belastet,* at traktoren til enhver tid uden vanskelighed kan trække vogntoget, således at *drivhjulene ikke kan rotere uden at føre vogntoget med sig.*
3. Er ingen af påhængsvognene forsynet med bremser, må deres *faktiske totalvægt* aldrig være større end 3 gange traktorens faktiske totalvægt. Overstiger påhængsvognenes faktiske totalvægt traktorens totalvægt, må kørsel ikke ske med større hastighed end 10 km i timen. Ved tohjulet påhængsvogn medregnes herved den del af påhængsvognens vægt, som hviler på traktorens baghjul, til traktorens vægt.
4. Påhængsvognen skal være *koblet til* traktoren på sikker måde og således, at dens hjul under svingning bevæger sig så nær ved traktorens hjulspor som muligt og ikke slingrer. Tilkoblingen skal enten være en stiv stangforbindelse eller en triangel forbindelse, der giver fri bevægelighed til siderne og op og ned, og som er sikret på en sådan måde, at påhængsvognen ikke kan løsrive sig under kørslen.
5. Såfremt begge påhængsvogne eller den nærmest traktoren løbende påhængsvogn er forsynet med *bremser,* skal disse kunne

virke automatisk under kørslen eller betjenes af føreren, uden at hans opmærksomhed bortledes fra kørebanen, og være således indrettet, at der kan foretages en tilstrækkelig virksom og hurtig opbremsning, og således, at de kan holdes fastspændt, når vognen holder stille på hældende grund. Der skal være et sådant forhold mellem traktorens og påhængsvognenes vægt, at traktoren kan bringe disses eventuelle påløb sb remser til at virke tilstrækkeligt.

6. Påhængsvognene skal være forsynet med trekantede røde *refleksanordninger* som i § 26, stk. 2, foreskrevet. Under kørsel i lygtetændingstiden skal den bageste vogn tillige være forsynet med en bagpå i venstre side anbragt *baglygte*, der viser rødt lys synligt mindst 150 m bagfra, og som ikke virker blændende.

D. Påhængsredskab.

§ 32.

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

Stk. 2. Er påhængsredskabet ikke forsynet med tilstrækkelig virksom bremse, der kan betjenes under kørslen (eventuelt automatisk virkende bremse), må dens *vægt* ikke overstige 2 gange det trækkende køretøjs faktiske totalvægt.

Stk. 3. Påhængsredskab skal være *koblet til* det trækkende køretøj på sikker måde og således, at dets hjul under svingning bevæger sig så nær ved det trækkende køretøjs hjulspor som muligt og ikke slingrer. Tilkoblingen skal såvidt muligt være enten en stiv stangforbindelse eller en triangelforbindelse, der giver fri bevægelighed til siderne og op og ned, og som er sikret på en sådan måde, at påhængsredskabet ikke kan løsrive sig under kørslen. Afstanden mellem køretøjerne må ikke overstige 4 m; overstiger den 2 m, skal koblingsanordningen være tydeligt afmærket.

Stk. 4. Påhængsredskab skal under kørsel i lygtetændingstiden bagpå være forsynet med trekantede røde *refleksanordninger* som i § 26, stk. 2, foreskrevet og med en i venstre side anbragt *baglygte*, der viser rødt lys synligt mindst 150 m bagfra, og som ikke virker blændende. Dette kræves dog ikke, såfremt det trækkende køretøjs baglygter og reneksanordninger er tydeligt synlige bagfra.

Stk. 5. Påhængsredskab, hvis bredde overstiger det trækkende køretøjs bredde med mere end 20 cm på hver side, skal i lygtetændingstiden tillige være afmærket på den mod vej midten vendende side med fremadvendende lygte med hvidt eller gulligt lys, anbragt i mindst 1 m's højde over vejbanen. Er denne del af redskabet ikke mindst 1 m høj, skal det også udenfor lygtetændingstiden være hensigtsmæssigt afmærket op til denne højde.

Stk. 6. For indregistreringspligtigt påhængsredskab, jfr. § 00*), gælder de i §§ 23—28 for påhængsvogn til motor vogn fastsatte bestemmelser. For påhængsredskaber, for hvilke der i medfør af færdselslovens § 43, stk. 2, fastsættes lavere maksimalhastighed end 60 km/t, kan lempelser dog indrømmes.

E. Blokvogne.

§ 33.

Stk. 1. Blokvogn, der selv er forsynet med drivkraft, skal opfylde kravene til motorredskab i § 22.

Stk. 2. Blokvogn, der trækkes af motordrevet køretøj, skal opfylde tilsvarende krav, bortset fra kravet om styreapparat. De bagudvendende reneksanordninger på sådanne blokvogne skal være i trekantet form.

Stk. 3. løvrigt kan der i det enkelte tilfælde af politiet stilles de yderligere krav til indretning og benyttelse, som findes påkrævet af hensyn til færdselssikkerheden.

*) Bestemmelserne herom fastsættes i bekendtgørelsens indregistreringsafsnit i medfør af lovudkastets § 12, stk. 2.

AFSNIT VII.

Hjulbeklædning.

§ 34.

Stk. 1. Motorkøretøj og påhængs-, sætte- og sidevogn hertil, indregistreringspligtig traktor og påhængsvogn hertil samt godkendt traktor skal være forsynet med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe.

§35.

Stk. 1. Ved *luftgummiringe* forstås i denne bekendtgørelse gummiringe, hvis bæreevne beror på den i ringene indesluttede komprimerede lufts tryk.

Stk. 2. Valg af dimension for luftgummiringe er indtil videre frit, medmindre der i den for vedkommende køretøj udfærdigede typegodkendelse er fastsat en mindste tilladt dimension. Luftgummiringe, der er beregnet til et maksimalt oppumpningstryk af over 7 atmosfærer, må ikke anvendes, medmindre dette er tilladt i typegodkendelsen eller efter justitsministerens særlige bestemmelse.

§36.

Stk. 1. Som *halvmassive gummiringe* kan alene benyttes typer af gummiringe, der af justitsministeren er godkendt som halvmassive.

Stk. 2. Sådan godkendelse kan meddeles med hensyn til gummiringe med hulrum, hvis fjedringsevne — for den nye ring — ved 1 000 kg trykforøgelse er mindst 12 kg.

Stk. 3. Halvmassive gummiringe dimensioneres i forhold til den tilladte totalvægts akseltryk efter regler, der fastsættes af justitsministeren for hver ringtype.

Stk. 4. Halvmassive gummiringe, der er nedslidt således, at gummitykkelsen målt fra ydersiden af stålbåndet eller, hvis dette er forsynet med opstående rande, fra disses øverste kant, er mindre end 50 mm, eller således, at opspaltning eller anden efter politiets skøn væsentlig beskadigelse af ringen har fundet sted, må ikke anvendes.

Stk. 5. Hastigheden for vogntog, hvorpå nogen del er forsynet med halvmassive ringe, må ikke overstige 40 km/t, hvilket skal fremgå af påskrifter på vogntoget.

AFSNIT VIII.

Cykler.

§37.

Stk. 1. Cykel skal være forsynet med mindst eet pålideligt virkende *bremseapparat.*

Stk. 2. Cykel skal i lygtetændingstiden være forsynet med *forlygte* med klart lysende hvidt eller gulligt lys, synligt i tilstrækkelig afstand såvel forfra som fra siderne. Såfremt lyset kan virke blændende, skal lygten være således indrettet, at den hurtigt kan nedblændes.

Stk. 3. Cykel skal bagpå være forsynet med rød *refleksanordning,* der opfylder kravene i afsnit XI. Endvidere skal pedalerne på begge sider være forsynet med virksom og holdbar gul reneksanordning.

Stk. 4. Cykel skal være forsynet med en stærkt lydende *klokke.* Andet signalapparat end klokke må ikke anvendes.

Stk. 5. Cykel skal være forsynet med forsvarlig *lås.*

Stk. 6. For *varetransportcykler* gælder tillige bestemmelserne i justitsministeriets bekendtgørelse af 22. marts 1937.

AFSNIT IX.

Cykler med hjælpemotor.

§38.

Stk. 1. Ved cykel med hjælpemotor forstås *tohjulet trædecykel med motor,* der opfylder de nedenfor i § 39 angivne betingelser.

Stk. 2. Varecykel må ikke forsynes med hjælpemotor.

§39.

Stk. 1. Motoren skal være *typegodkendt.* Typegodkendelse kan kun meddeles, når motoren opfylder følgende betingelser:

a) Dens slagvolumen må ikke overstige 50 cm^3
b) Den skal være således indrettet, at den på vandret vej ikke kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km/t, og der må ikke ved ændring af justeringen eller på anden lignende måde kunne gøres nogen forandring heri.

c) Den skal være forsynet med kompressionshåndtag eller anden anordning til standsning af motoren.

Stk. 2. Motoren skal være forsvarligt fastgjort til cyklen, og den må ikke hvile udelukkende på for- og baggaflens grene eller baggaflens øverste del, medmindre gaflen er særligt konstrueret hertil.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 00*) om typegodkendelse af motorkøretøjer m. v. finder anvendelse ved typegodkendelse af motorer med de lempelser, der følger af forholdets natur.

Stk. 4. Typegodkendte motorer skal være forsynet med et i typegodkendelsen angivet mærke, der ikke må ændres eller fjernes. Anbringelse af dette mærke på ikke typegodkendte motorer er forbudt.

Stk. 5. Der må ikke foretages konstruktive ændringer ved typegodkendte motorer.

Stk. 6. Motoren skal være forsynet med effektiv *lyddæmper*, der skal holdes i forsvarlig stand.

§40.

Stk. 1. Cyklens *stel* og *forgaffel* skal være af passende solid konstruktion. Almindelig cykel må ikke anvendes.

Stk. 2. Alle *møtrikker* ved forgaffel, motor og bremser skal være sikret enten med split, kontramøtrik eller hærdede fjederskiver eller på anden lige så effektiv måde.

Stk. 3. Cyklen skal være forsynet med to *bremser*, der virker uafhængigt af hinanden. Ingen af bremserne må virke udelukkende på hjulenes gummibeklædning.

Stk. 4. Dersom baghjulsbremsen aktiveres ved at træde cyklens fremdrivningspedaler tilbage, skal fuld bremsevirkning kunne opnås ved at nedtræde pedalen fra vandret stilling.

Stk. 5. Cyklen skal foran være forsynet med virksom *dynamolygte*. Såfremt lyset kan virke blændende, skal lygten være således indrettet, at den hurtigt kan nedblændes.

Stk. 6. Cyklen skal være forsynet med klart lydende entonigt *horn* eller med klart lydende *klokke*.

Stk. 7. Cyklen skal være forsynet med forsvarlig *lås*.

AFSNIT X.

Hestekøretøjer m. v.

§ 41.

Stk. 1. På hestekøretøjer skal forspandets *seletøj* og tilspændingsanordningerne være i forsvarlig stand.

Stk. 2. I lygtetændingstiden skal hestekøretøjer være forsynet med

a) mindst 2 i samme højde anbragte *forlygter*, der viser hvidt eller gulligt lys fremefter, 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 anbragt til venstre for køretøjets midte.

c) to røde *refleksanordninger*, der opfylder kravene i afsnit XI.

Stk. 3. På *arbejdsvogne*, der ikke er forsynet med vognkasse eller fast kuskesæde, kan der, forsåvidt de ikke benyttes til personbefordring, i stedet for de i stk. 2 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.

§42.

Trækvogne skal, når de i lygtetændingstiden anvendes på vej, på venstre side føre en klart lysende *lygte* med hvidt eller gulligt lys, der er synligt på afstand også fremad og bagud.

AFSNIT XI.

Refleksanordninger.

§43.

Stk. 1. Refleksanordninger skal være fremstillet i holdbart materiale og udførelse.

Stk. 2. Refleksanordninger skal ved belysning med et motorkøretøjs fjernlys være

*) Bestemmelsen herom vil have plads i bekendtgørelsens indregistreringsafsnit.

synlige mindst 100 m bagud og skal tydeligt kunne ses, når refleksanordningen i den nævnte afstand er anbragt indtil 20 m til siden for det pågældende køretøjs længdeakse og drejet 30° bort fra denne.

Stk. 3. Refleksanordninger skal være monteret således, at det reflekterede lys under normale forhold får sin maksimale styrke i retning af køretøjets længdeakse.

Stk. 4. Røde refleksanordninger til cykler skal være i cirkulær form med en diameter på mindst 30 mm.

§44.

Stk. 1. Refleksanordninger skal være godkendt af det af justitsministeriet dertil nedsatte udvalg. Pedalreflekser til cykler kræves dog indtil videre ikke godkendt.

Stk. 2. Ansøgninger om godkendelse indsendes til udvalget under adresse: De motorsagkyndiges kontor, Puggårdsgade 16, København V., ledsaget af 1) tre eksemplarer af refleksanordningen, hvert forsynet med indsenderens navn og adresse samt fabrikatets navn og oprindelsessted, 2) tegning i to eksemplarer i fuld størrelse, visende anordningen set forfra, fra siden og i lodret snit gennem den optiske akse, 3) en kort beskrivelse af princippet for refleksanordningens virkemåde. For udvalgets behandling af en ansøgning indbetales samtidig med ansøgningens indsendelse et gebyr på 50 kr.

Stk. 3. Udvalget kan kræve, at der af ansøgeren tilvejebringes en erklæring fra Polyteknisk Læreanstalts lystekniske laboratorium om materialets holdbarhed og optiske virkemåde. Udgifterne herved afholdes af ansøgeren.

Stk. 4. Hvis udvalget finder, at den indsendte refleksanordning er egnet til godkendelse, forsynes den med udvalgets plombe, og et eksemplar med tilhørende beskrivelse og tegning tilbageleveres indsenderen med godkendelse.

Stk. 5. Forinden godkendelsen må indsenderen afgive en erklæring på tro og love om, at de refleksanordninger, som han vil fremstille eller forhandle i henhold til godkendelsen, hverken i henseende til konstruktion, materiale eller forarbejdning vil afvige fra den godkendte type.

Stk. 6. Enhver godkendt refleksanordning — dog bortset fra anordninger, der udgør originalt udstyr på importerede vogne — skal i handelen på en af udvalget godkendt måde være forsynet med betegnelsen: J. R. U. — for refleksanordninger til cykler: Godk. Justm. — og et nummer.

Den internationale færdselskonvention af 19. september 1949.

De kontraherende stater, der ønsker at fremme den internationale vej færdsels udvikling og sikkerhed ved at fastsætte visse ensartede regler, har vedtaget følgende bestemmelser:

Kapitel I.

Almindelige bestemmelser.

Artikel 1.

1. Medens hver kontraherende stat forbeholder sig sin jurisdiktion med hensyn til brugen af sine egne veje, er man kommet overens om, at disse veje kan benyttes til international færdsel på de i denne konvention omhandlede betingelser.

2. Ingen af de kontraherende stater er forpligtet til at lade de ved nærværende konventions bestemmelser hjemlede fordele omfatte noget motorkøretøj eller påhængsvogn eller nogen fører, der har opholdt sig indenfor vedkommende lands territorium i en uafbrudt periode på mere end et år.

Artikel 2.

1. De til nærværende konvention føjede annekser skal betragtes som en uadskillelig bestanddel af konventionen, idet dog enhver stat ved konventionens underskrift, ratifikation eller tiltrædelse eller på noget som helst senere tidspunkt kan erklære, at anneks 1 og 2 ikke skal være gældende for vedkommende stat.

2. Enhver kontraherende stat kan når som helst give meddelelse til generalsekretæren for De Forenede Nationer om, at anneks 1 og 2 — uanset at de tidligere i henhold til stk. 1 måtte være undtaget — fra den pågældende meddelelses dato skal gælde for vedkommende stat.

Artikel 3.

1. Foranstaltninger, som alle eller visse af de kontraherende stater måtte have vedtaget eller i fremtiden måtte vedtage at sætte i kraft i den hensigt at lette international vej færdsel ved en simplificering af told-, politi-, sundhedsmæssige eller andre krav, skal betragtes som værende i overensstemmelse med nærværende konventions formål.

2 a) En kontraherende stat kan forlange, at der gives en indeståelse eller anden sikkerhed for betaling af den importtold og importskat, der, såfremt en sådan indeståelse ikke blev givet, ville blive pålagt et til international færdsel tilladt motorkøretøj.

b) En kontraherende stat skal til opfyldelse af nærværende artikel anerkende en garanti, der gives af en indenfor dets eget område oprettet organisation, som er tilknyttet en international forening, som har udstedt et gyldigt internationalt toldpas for motorkøretøjet (som f. eks. et Carnet de passages en douane).

3. For at kunne opfylde de i nærværende konvention indeholdte krav vil de kontraherende stater såvidt muligt holde de nærmest ved hinanden på samme internationale vej liggende told- og postkontorer åben på samme tider.

Artikel 4.

1. I nærværende konvention skal følgende udtryk have den dem herved tillagte betydning:

„International færdsel" betyder enhver færdsel, som overskrider mindst en landegrænse,

„vej" betyder enhver vej, der er åben for almenheden for færdsel med køretøjer,

„kørebane" betyder den del af en vej, der normalt benyttes til kørsel med køretøjer,

„vognbane" betyder en af de dele, i hvilken kørebanen kan deles, og som er tilstrækkelig bred til at kunne befares af een række køretøjer,

„fører" betyder enhver person, der fører et køretøj, heri indbefattet cykler, eller som fører træk-, pak- eller sadeldyr eller flokke eller hjorde på en vej, og som har fysisk herredømme over disse,

„motorkøretøj" betyder ethvert selvdrevet køretøj, der normalt benyttes til befordring af personer eller gods på veje, bortset fra køretøjer, der løber på skinner eller er forbundet med elektriske ledninger. Enhver ved anneks 1 forpligtet stat skal fra denne definition udelukke cykler, der er udstyret med hjælpemotor af den i anneks 1 beskrevne type,

„leddelt køretøj" betyder ethvert motorkøretøj med påhængsvogn uden foraksel, der er således tilkoblet, at en del af påhængsvognen er anbragt ovenpå motorkøretøjet, og en betydelig del af vægten af påhængsvognen og dens last bæres af motorkøretøjet. En sådan påhængsvogn benævnes „sættevogn",

„påhængsvogn" betyder ethvert køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motorkøretøj ,

„cykel" betyder enhver cykel, der ikke er selvdreven. Enhver ved anneks 1 forpligtet stat skal i denne definition indbefatte cykler, der er forsynet med en hjælpemotor af den i dette anneks beskrevne type,

„køretøjs vægt med last" betyder køretøjets og lastens vægt, når køretøjet holder stille og er klart til kørsel, og indbefatter vægten af føreren og andre personer, der befordres på det pågældende tidspunkt.

„største last" betyder vægten af den last, som er tilladt af den kompetente myndighed i registreringslandet,

et køretøjs „tilladte største vægt" betyder vægten af køretøjet med dets største last, når køretøjet er klart til kørsel.

Artikel 5.

Denne konvention hjemler ikke adgang til befordring af personer for betaling eller befordring af varer udover den personlige bagage, der medføres af de personer, der befordres med køretøjet; det er en forudsætning, at disse forhold og alle andre forhold, hvorom der ikke i konventionen er fastsat regler, forbliver under den nationale lovgivnings herredømme med forbehold af anvendelsen af andre herhen hørende internationale konventioner eller aftaler.

Kapitel II.

Færdselsregler.

Artikel 6.

Enhver af de kontraherende stater skal træffe formålstjenlige foranstaltninger for at tilsikre overholdelsen af de i nærværende kapitel omhandlede regler.

Artikel 7.

Enhver fører, fodgænger eller anden vejfarende skal udvise en sådan adfærd, at færdselen ikke sættes i fare eller udsættes for ulemper; han skal undgå ethvert forhold, der vil kunne forårsage skade på personer eller offentlig eller privat ejendom.

Artikel 8.

1. Ethvert køretøj eller enhver kombination af køretøjer, der fremføres som en enhed, skal have en fører.

2. Træk-, pak- eller sadeldyr skal have en fører, og kvæg skal være under ledsagelse undtagen i områder, som er særligt afmærkede ved indkørslen til disse.

3. Kolonner af køretøjer pg hjorde af dyr skal have det antal førere, som måtte være foreskrevet ved det pågældende lands lovgivning.

4. Kolonner og hjorde skal, om nødvendigt, inddeles i afdelinger af passende længde og med tilstrækkelige mellemrum til lettelse for færdselen. Denne bestemmelse gælder ikke for områder, hvor der foregår vandring af nomader.

5. Førere skal til enhver tid have herredømme over deres køretøjer eller dyr. Når de nærmer sig andre vejfarende, skal de udvise den forsigtighed, som måtte være nødvendig for disses sikkerhed.

Artikel 9.

1. Al færdsel med køretøjer i samme færdselsretning på en vej skal holde sig på samme side af vejen, og denne side skal være den samme for alle veje i det pågældende land. De enkelte landes forskrifter angående ensrettet kørsel foregribes ikke ved denne bestemmelse.

2. Som almindelig regel og i alle tilfælde, hvor bestemmelserne i artikel 7 kræver det, skal enhver fører:

a. på kørebaner med to vognbaner bestemt til kørsel i begge retninger holde sit køretøj i den vognbane, der svarer til den retning, i hvilken han kører,
b. på kørebaner med mere end to vognbaner holde sit køretøj i den vognbane, der ligger nærmest kanten af kørebanen på den side, der svarer til hans færdselsretning.

3. Dyr skal holdes så nær som muligt til kanten af vejen i overensstemmelse med vedkommende lands lovgivning.

Artikel 10.

Føreren af et køretøj skal til enhver tid have dets hastighed under kontrol og skal køre på en forsigtig og agtpågivende måde. Han skal nedsætte farten eller standse, når som helst omstændighederne kræver det, og i særdeleshed, når synbarheden er ringe.

Artikel 11.

1. Førere skal, når de mødes eller overhales, holde sig så tæt som muligt til kanten af kørebanen på den side, der svarer til deres færdselsretning. Ved overhaling skal en fører køre forbi enten til venstre eller til højre for det overhalede køretøj eller dyr, i overensstemmelse med den i det pågældende land gældende regel. Disse bestemmelser gælder ikke ubetinget overfor sporvogne, tog på landeveje og for visse bjergveje.

2. Når et køretøj eller dyr med fører nærmer sig, skal føreren:

a. når han møder sådanne, give tilstrækkelig plads til køretøjet eller det pågældende dyr, der kommer fra den modsatte retning,
b. når han overhales, holde sig så nær som muligt til den kant af kørebanen, der svarer til færdselsretningen, og ikke sætte farten op.

3. Førere, der påtænker at overhale, skal forvisse sig om, at der er tilstrækkelig plads og tilstrækkelig synbarhed fremad, således at overhaling kan ske uden fare. Efter forbikørslen skal de føre køretøjet tilbage til den højre eller venstre side i overensstemmelse med den i det pågældende land gældende regel, idet de dog først må forvisse sig om, at dette kan ske uden ulempe for den (de) overhalede vejfarende.

Artikel 12.

1. Enhver fører, der nærmer sig en vejforgrening, en korsvej eller anden vej skæring eller en jernbaneoverskæring, skal vise særlig agtpågivenhed for at undgå ulykker.

2. Ved vej skæringer på visse veje eller dele af veje kan der tillægges forkørselsret. Denne forkørselsret skal tilkendegives ved tavler, og enhver fører, der nærmer sig en sådan vej eller del af vej, har vigepligt overfor førere på denne vej.

3. De i anneks 2 indeholdte bestemmelser med hensyn til forkørselsret ved vej skæringer, som ikke er omfattet af nærværende artikels stk. 2, skal bringes til anvendelse af de stater, der har tiltrådt dette anneks.

4. Enhver fører skal, før han påbegynder en svingning:

a. forvisse sig om, at han vil kunne foretage denne uden fare for andre vejfarende,
b. på tydelig måde tilkendegive sin hensigt at svinge,
c. holde så nær som muligt over mod kanten af kørebanen på den side, der svarer til hans færdselsretning, hvis han ønsker at svinge bort fra vejen på den side,
d. holde så nær som muligt ind mod midten af kørebanen, hvis han ønsker at svinge bort fra vejen til den anden side, medmindre andet følger af de i medfør af stk. 2 i artikel 16 givne bestemmelser,
e. under ingen omstændigheder være til ulempe for den modgående færdsel.

Artikel 13.

1. Holdende køretøjer eller standsede dyr skal så vidt muligt holdes uden for

kørebanen eller, hvis det ikke er muligt, da så tæt som muligt til kanten af kørebanen. Førere må ikke forlade køretøjer eller dyr, før de har truffet alle nødvendige sikkerhedsforanstaltninger mod ulykker.

2. Køretøjer må ikke holde og dyr må ikke standses på steder, hvor de vil kunne være til fare eller ulempe og i særdeleshed ikke i eller nær ved en vej skæring eller et vejsving eller på eller nær ved en bakketop.

Artikel 14.

Alle nødvendige foranstaltninger må træffes for at sikre mod, at et køretøjs last skal kunne forårsage skade eller fare.

Artikel 15.

1. Fra mørkets frembrud og om natten, eller når de atmosfæriske forhold gør det nødvendigt, skal ethvert køretøj eller kombination af køretøjer på en vej vise mindst eet hvidt lys forud og mindst eet rødt lys bagud.

Når et køretøj, bortset fra en cykel eller motorcykel uden sidevogn, kun fører eet hvidt lys forud, skal dette anbringes på den side, der er nærmest ved den modgående færdsel.

I lande, hvor to hvide lys er obligatorisk, skal det ene lys anbringes på den højre og det andet på den venstre side af køretøjet.

Det røde lys kan frembringes enten ved en anden anordning end den, som frembringer det eller de hvide forlys, eller ved samme anordning, når køretøjet er kort nok og iøvrigt således indrettet, at dette er muligt.

2. Et køretøj må i intet tilfælde have et rødt lys eller et rødt refleksglas rettet forud eller et hvidt lys eller et hvidt refleksglas bagud. Denne bestemmelse gælder ikke for et hvidt eller gult baklys i de tilfælde, hvor det pågældende registreringslands lovgivning tillader et sådant lys.

3. Lys og refleksglas skal være af en sådan beskaffenhed, at de tydeligt tilkendegiver køretøjet for andre vejfarende.

4. En kontraherende stat eller del af en sådan kan, forudsat at alle foranstaltninger træffes for at tilsikre normale sikkerhedsforhold, frafalde anvendelsen af visse af de i nærværende artikel indeholdte bestemmelser for:

a. køretøjer, der bruges til særlige formål eller under særlige forhold,
b. køretøjer af særlig form og art,
c. holdende køretøjer på tilstrækkeligt oplyste veje.

Artikel 16.

1. Bestemmelserne i nærværende kapitel skal finde anvendelse på trolleyvogne.

2 a. Cyklister skal benytte cyklestier overalt, hvor dette er påbudt og vist ved en dertil sigtende tavle, eller hvor sådan forpligtelse er påbudt ved det pågældende lands lovgivning.

b. Cyklister skal, hvor omstændighederne kræver det, køre efter hverandre i enkelt række og må aldrig køre mere end to ved siden af hinanden på kørebanen, medmindre andet i særlige tilfælde er fastsat ved det pågældende lands lovgivning.

c. Cyklister må ikke slæbes af andre køretøjer.

d. Bestemmelserne i stk. 4 d i artikel 12 finder ikke anvendelse på cyklister i tilfælde, hvor det pågældende lands bestemmelser fastsætter andet.

Kapitel III.

Færdselstavler og -signaler.

Artikel 17.

1. For at sikre et ensartet system skal de i hvert kontraherende land vedtagne færdselstavler og signaler så vidt muligt være de eneste, der anvendes på vedkommende stats veje. Såfremt det måtte være nødvendigt at indføre nye tegn, skal den anvendte form, farve og figurtype være i overensstemmelse med det i denne stat anvendte system.

2. Antallet af anerkendte færdselstavler skal indskrænkes til det strengt nødvendige. De skal kun anbringes på steder, hvor de er af væsentlig betydning.

3. Advarselstavler skal anbringes i tilstrækkelig afstand fra det farlige sted til at advare de vejfarende derom.

4. Det er forbudt til en anerkendt færdselstavle at føje opslag, som ikke angår formålet med tegnets anbringelse, og som vil kunne utydeliggøre tavlen eller vanskeliggøre forståelsen af dens karakter.

5. Det er forbudt at anbringe tavler og opslag, som vil kunne forveksles med de anerkendte tavler eller gøre dem mere vanskelige at læse.

Kapitel IV.

Bestemmelser, der finder anvendelse på motorkøretøjer og påhængsvogne i international færdsel.

Artikel 18.

1. For at være berettiget til at drage nytte af de ved denne konvention hjemlede fordele skal et motorkøretøj registreres af en kontraherende stat eller del deraf på den ved dens lovgivning fastsatte måde.

2. Enten af vedkommende kompetente myndighed eller af en dertil behørig befuldmægtiget forening udstedes en registreringsattest, der indeholder i det mindste attestens serienummer, der betegnes som registreringsnummeret, fabrikantens navn eller varemærke, hans identifikations- eller serienummer, datoen for køretøjets første registrering samt ansøgerens fulde navn og faste bopæl.

3. Denne attest skal anerkendes af alle kontraherende stater som bevis for de deri indeholdte oplysninger, for så vidt modbevis ikke føres.

Artikel 19.

1. Ethvert motorkøretøj skal på bagsiden på en særlig plade eller på selve køretøjet føre det af den kompetente myndighed udstedte eller tildelte registreringsnummer. For så vidt angår motorkøretøjer, der trækker en eller flere påhængsvogne, skal påhængsvognen eller den sidste påhængsvogn føre registreringsnummeret for det køretøj, der trækker vognen, eller sit eget registreringsnummer.

2. Registreringsnummerets sammensætning og anbringelsesmåde skal være i overensstemmelse med det i anneks 3 angivne.

Artikel 20.

1. Ethvert motorkøretøj skal foruden registreringsnummeret på bagsiden, på en plade eller på selve køretøjet, føre det for køretøjets registreringssted gældende nationalitetsmærke. Dette mærke skal angive enten en stat eller et registreringsmæssigt uafhængigt territorium. For så vidt angår motorkøretøjer, der trækker en eller flere påhængsvogne, skal dette tegn også føres på bagsiden af påhængsvognen eller den sidste af disse.

2. Nationalitetsmærkets sammensætning og anbringelsesmåde skal være i overensstemmelse med det i anneks 4 angivne.

Artikel 21.

Ethvert motorkøretøj og enhver påhængsvogn skal føre de i anneks 5 angivne identifikationsmærker.

Artikel 22.

1. Ethvert motorkøretøj og enhver påhængsvogn skal være i god, driftssikker stand, ligesom maskineriet må være i en sådan tilstand, at det ikke frembyder fare for føreren, andre personer, der befordres med køretøjet, eller vejfarende eller kan forårsage skade på offentlig eller privat ejendom.

2. Desuden skal ethvert motorkøretøj og enhver påhængsvogn og det dertil hørende udstyr være i overensstemmelse med de i anneks 6 indeholdte bestemmelser, og føreren af ethvert motorkøretøj skal iagttage de deri angivne regler.

3. Nærværende artikels bestemmelser finder anvendelse på trolleyvogne.

Artikel 23.

1. Det overlades til den nationale lovgivning at fastsætte største dimensioner og højeste vægt, der skal være tilladt for køretøjer på vejene i de enkelte kontraherende stater eller dele af disse. På visse veje, udpegede ved regionale aftaler eller, i mangel af sådanne aftaler, da af en kontraherende stat, skal de største tilladte dimensioner og højeste vægt være som i anneks 7 angivet.

2. Bestemmelserne i nærværende artikel finder anvendelse på trolleyvogne.

Kapitel V.

Førere af motorkøretøjer i international færdsel.

Artikel 24.

1. Enhver kontraherende stat skal uden yderligere undersøgelse tillade enhver fører, der får adgang til dens territorium, at befare dens veje med motorkøretøjer af den eller de i anneks 9 og 10 angivne kategorier, for hvilke nedennævnte førerbevis er udstedt, forudsat at han opfylder de i anneks 8 anførte betingelser og er i besiddelse af et gyldigt førerbevis, udstedt til ham af en kompetent myndighed i en anden kontraherende stat eller en del deraf eller en af den pågældende stat dertil bemyndiget forening, efter at han har godtgjort sin færdighed.

2. En kontraherende stat kan imidlertid kræve, at enhver fører, der får adgang til dens territorium, skal være i besiddelse af et internationalt førerbevis, i overensstemmelse med den i anneks 10 anførte formular, navnlig for så vidt angår en fører, der kommer fra et land, hvor førerbevis ikke er påbudt, eller hvor de indenlandske førerbeviser ikke er i overensstemmelse med den i anneks 9 anførte formular.

3. Det internationale førerbevis skal, efter at føreren har godtgjort sin færdighed, udstedes af den kompetente myndighed i en kontraherende stat eller i en del af denne eller af en behørigt bemyndiget forening samt forsynes med segl eller påstemples af denne autoritet eller forening. Ihændehaveren er uden nogen yderligere undersøgelse berettiget til i alle kontraherende stater at føre motorkøretøjer, der falder inden for den kategori, for hvilken beviset er udstedt.

4. Ketten til at benytte det indenlandske såvel som det internationale førerbevis kan nægtes i tilfælde, hvor det er åbenbart, at betingelserne for deres udstedelse ikke længere opfyldes.

5. En kontraherende stat eller en del deraf kan kun nægte føreren retten til at bruge det ene eller begge ovennævnte beviser i tilfælde af, at føreren har begået en kørselsforseelse af en sådan art, at den i henhold til lovgivningen i den pågældende kontraherende stat ville medføre fortabelse af førerbeviset. I et sådant tilfælde kan den kontraherende stat eller del deraf samtidig med, at den nægter en fører retten til at bruge førerbeviset, inddrage dette og opbevare det, indtil perioden for nægtelsen udløber, eller, hvis den pågældende forinden forlader vedkommende kontraherende stats territorium, da til dette tidspunkt, og kan forsyne beviset med påtegning om, at retten til at benytte beviset har været nægtet ham, samt meddele vedkommende persons navn og adresse til den myndighed, som har udstedt beviset.

6. I en periode af 5 år, regnet fra nærværende konventions ikrafttræden, skal enhver fører, der i henhold til bestemmelserne i den internationale konvention angående kørsel med motorkøretøjer, underskrevet i Paris den 24. april 1926, eller konventionen angående reguleringen af inter-amerikansk motorkørsel, der blev åbnet for underskrift i Washington den 15. december 1943, har tilladelse til international færdsel og er i besiddelse af de i henhold dertil krævede dokumenter, anses at opfylde nærværende artikels krav.

Artikel 25.

De kontraherende stater forpligter sig til at meddele hinanden sådanne oplysninger, som måtte sætte dem i stand til at identificere personer, der er i besiddelse af det pågældende lands eller internationalt førerbevis, når de har gjort sig skyldig i en kørselsforseelse, der vil medføre tiltale. Yderligere forpligter de sig til at meddele sådanne oplysninger, som måtte være nødvendige for at identificere ejeren eller den person, i hvis navn et fremmed køretøj, som er part i en alvorlig ulykke, er registreret.

Kapitel VI.

Bestemmelser, gældende for cykler i international færdsel.

Artikel 26.

Enhver cykel skal være forsynet med:

a. mindst en pålidelig bremse,
b. en hørlig signalindretning, bestående af en klokke, som vil kunne høres i en rimelig afstand; andre hørlige signalindretninger må ikke benyttes,

c. et hvidt eller gult lys foran på cyklen og et rødt lys eller rødt refleksglas bagpå fra mørkets frembrud og om natten, eller når de atmosfæriske forhold gør det nødvendigt.

Kapitel VII.

Slutbestemmelser.

Artikel 27.

1. Denne konvention skal indtil den 31. december 1949 være åben for underskrift af alle stater, der er medlem af De Forenede Nationer, og af enhver stat, der var indbudt til at deltage i De Forenede Nationers konference om vej- og motortransport, der afholdtes i Genéve i 1949.

2. Denne konvention skal ratificeres, og ratifikationsdokumenterne skal deponeres hos generalsekretæren for De Forenede Nationer.

3. Fra 1. januar 1950 skal nærværende konvention være åben for tiltrædelse af de i stk. 1 i nærværende artikel omhandlede stater, som ikke har underskrevet konventionen, og af enhver anden stat, som Det Økonomiske og Sociale Råd ved resolution måtte udpege. Den skal også kunne tiltrædes for så vidt angår ethvert formynderskabs-territorium, for hvilket De Forenede Nationer er den administrerende myndighed.

4. Tiltrædelsen sker ved deponering af et tiltrædelsesdokument hos generalsekretæren for De Forenede Nationer.

Artikel 28.

1. Enhver stat kan ved underskrift, ratifikation eller tiltrædelse eller på et hvilket som helst senere tidspunkt ved en til De Forenede Nationers generalsekretær stilet meddelelse erklære, at nærværende konventions bestemmelser skal finde anvendelse på alle eller enkelte af de territorier, for hvis internationale forhold den pågældende stat er ansvarlig. Disse bestemmelser skal finde anvendelse i de i meddelelsen omhandlede territorier 30 dage efter, at generalsekretæren har modtaget denne meddelelse, eller, hvis konventionen ikke er trådt i kraft på dette tidspunkt, da på datoen for dennes ikrafttræden.

2. Hver kontraherende stat forpligter sig til så snart som muligt, når omstændighederne tillader det, at træffe de nødvendige foranstaltninger til at udvide konventionens anvendelsesområde til de territorier, for hvis internationale forhold den er ansvarlig, dog med forbehold af samtykke fra de pågældende territoriers regeringer i de tilfælde, hvor et sådant samtykke af forfatningsmæssige grunde er nødvendigt.

3. Enhver stat, som i henhold til stk. 1 i nærværende artikel har afgivet erklæring, hvorefter nærværende konvention skal finde anvendelse på et territorium, for hvis internationale forhold den pågældende stat er ansvarlig, kan på et hvilket som helst senere tidspunkt ved en til generalsekretæren stilet meddelelse erklære, at konventionen ikke længere skal finde anvendelse for det i meddelelsen angivne territoriums vedkommende, og konventionen skal efter udløbet af et år fra meddelelsens dato ikke længere finde anvendelse på sådant territorium.

Artikel 29.

Nærværende konvention træder i kraft den 30. dag efter, at det femte ratifikationsdokument eller tiltrædelsesdokument deponeres. For enhver stat, der efter denne dato ratificerer eller tiltræder, træder konventionen i kraft den 30. dag efter, at det pågældende ratifikationsdokument eller tiltrædelsesdokument er deponeret.

Generalsekretæren for De Forenede Nationer underretter hver af de underskrivende eller tiltrædende stater og enhver anden stat, der har modtaget opfordring til at deltage i De Forenede Nationers konference om vej- og motortransport, om dagen for denne konventions ikrafttræden.

Artikel 30.

Nærværende konvention ophæver og afløser i forholdet mellem de kontraherende stater den internationale konvention angående kørsel med motorkøretøjer og den internationale konvention angående vejfærdsel, underskrevet i Paris den 24. april 1926, samt konventionen angående reguleringen af inter-amerikansk motorkørsel, der blev åbnet for underskrift i Washington den 15. december 1943.

Artikel 31.

1. Enhver ændring i nærværende konvention kan foreslås af enhver kontraherende stat. Teksten til en sådan foreslået ændring indsendes til generalsekretæren for De Forenede Nationer, som vil videresende den til hver enkelt kontraherende stat med anmodning om inden 4 måneder at meddele, hvorvidt den

a. ønsker en konference indkaldt til overvejelse af den foreslåede ændring, eller
b. mener, at den foreslåede ændring bør godkendes uden konference, eller
c. mener, at den foreslåede ændring bør afvises uden konference.

Ændringsforslaget skal også af generalsekretæren tilstilles alle de andre stater, der var opfordret til at deltage i De Forenede Nationers konference om vej- og motortransport.

2. Generalsekretæren indkalder de kontraherende stater til en konference til overvejelse af den foreslåede ændring, såfremt indkaldelse til en konference ønskes

a. af mindst en fjerdedel af de kontraherende stater i tilfælde af, at en ændring i nogen del af selve konventionen er foreslået,
b. af mindst en trediedel af de kontraherende stater i tilfælde af en foreslået ændring i et anneks, dog bortset fra anneks 1 og 2,
c. for anneks 1 og 2's vedkommende af mindst en trediedel af de stater, der er forpligtet ved det anneks, i hvilket ændringen er foreslået.

Generalsekretæren indbyder til en sådan konference de stater, der var opfordret til at deltage i De Forenede Nationers konference om vej- og motortransport, men som ikke har tiltrådt konventionen, og stater, hvis deltagelse efter Det Økonomiske og Sociale Båds mening ville være ønskelig.

De i nærværende stykke indeholdte bestemmelser skal ikke finde anvendelse på tilfælde, hvor en ændring i konventionen er vedtaget i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 5.

3. Om enhver ændring i nærværende konvention, som på en konference måtte blive vedtaget med to trediedele stemmers majoritet, skal der gives alle kontraherende stater underretning med henblik på godkendelse af ændringen. 90 dage efter dens vedtagelse af to trediedele af de kontraherende stater skal enhver ændring i konventionen, med undtagelse af ændringer i anneks 1 og 2 træde i kraft for alle kontraherende staters vedkommende med undtagelse af sådanne, som før dens ikrafttræden erklærer, at de ikke vil tiltræde ændringen.

Til ikrafttrædelse af en ændring til anneks 1 og 2 kræves et flertal af to trediedele af de ved det pågældende anneks forpligtede stater.

4. Konferencen kan ved vedtagelsen af en ændring i nærværende konvention — bortset fra ændringer i anneks 1 og 2 — med to trediedele stemmers majoritet bestemme, at ændringen er af en sådan beskaffenhed, at enhver kontraherende stat, som har afgivet erklæring, gående ud på, at den ikke vil kunne tiltræde ændringen, og som ikke tiltræder denne inden udløbet af 12 måneder efter ændringens ikrafttræden, ophører at være part i konventionen.

5. I tilfælde af, at to trediedele af de kontraherende stater i henhold til stk. 1 b i nærværende artikel meddeler generalsekretæren, at de vil kunne tiltræde ændringen uden en konference, skal meddelelse om deres afgørelse af generalsekretæren tilstilles alle kontraherende stater. Ændringen skal, efter udløbet af 90 dage fra denne meddelelses dato, træde i kraft over for alle kontraherende stater, bortset fra de stater, som inden for denne periode underretter generalsekretæren om, at de modsætter sig en sådan ændring.

6. Med hensyn til ændringer til anneks 1 og 2 og enhver ændring, der ikke falder indenfor rammerne af stk. 4 af nærværende artikel, skal de nugældende bestemmelser forblive i kraft for den kontraherende stat, der har afgivet den i stk. 3 omhandlede erklæring eller nedlagt den i stk. 5 omhandlede indsigelse med hensyn til sådan ændring.

7. En kontraherende stat, som har afgivet erklæring i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 3 i nærværende artikel, eller som i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende artikels stk. 5 har nedlagt indsigelse mod en ændring, kan når

som helst tilbagekalde sådan erklæring eller indsigelse ved en til generalsekretæren stilet meddelelse. Ændringen skal træde i kraft i forhold til den pågældende stat, så snart meddelelsen er modtaget af generalsekretæren.

Artikel 32.

Nærværende konvention kan opsiges med et års varsel til generalsekretæren for De Forenede Nationer, som derpå underretter hver underskrivende eller tiltrædende stat om opsigelsen. Efter udløbet af denne periode ophører konventionen at være i kraft i forhold til den kontraherende stat, som opsiger den.

Artikel 33.

Enhver uenighed mellem to eller flere kontraherende stater angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende konvention, som parterne er ude af stand til at afgøre ved forhandling eller anden afgørelsesmåde, kan ved skriftlig anmodning af en af de pågældende kontraherende parter henvises til afgørelse af Den Mellemfolkelige Domstol.

Artikel 34.

Ingen bestemmelse i nærværende konvention afskærer en kontraherende stat fra at træffe foranstaltninger, der er forenelige med bestemmelserne i De Forenede Nationers pagt og begrænsede **til,** hvad den i den givne situation anser nødvendigt for dens ydre og indre sikkerhed.

Artikel 35.

1. Generalsekretæren skal foruden at give de i artikel 29, artikel 31, stk. 1, 3 og 5, og artikel 32 omhandlede meddelelser underrette de i artikel 27, stk. 1, omhandlede stater i følgende tilfælde:

a. når kontraherende stater i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, erklærer, at de udelukker anneks 1, anneks 2 eller begge fra nærværende konventions anvendelsesområde,
b. når kontraherende stater i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, erklærer, at de er forpligtet ved anneks 1, anneks 2 eller begge,
c. når der i overensstemmelse med artikel 27 meddeles underskrifter, ratifikationer og tiltrædelser,
d. når der i henhold til artikel 28 gives meddelelser med hensyn til den territoriale anvendelse af konventionen,
e. når der i overensstemmelse med artikel 31, stk. 3, afgives erklæringer, hvorved stater tiltræder ændringer i konventionen,
f. når indsigelser mod ændringer i konventionen i overensstemmelse med artikel 31, stk. 5, af staterne tilstilles generalsekretæren,
g. om datoen for ikrafttræden af ændringer til konventionen i overensstemmelse med artikel 31, stk. 3 og 5,
h. om den dato, på hvilken en stat i overensstemmelse med artikel 31, stk. 4, er ophørt at være part i konventionen,
i. om frafald af indsigelser mod en ændring i overensstemmelse med artikel 31, stk. 7,
j. om fortegnelse over de stater, der er forpligtet ved enhver ændring i konventionen,
k. om opsigelser af konventionen i overensstemmelse med artikel 32,
1. om erklæringer om, at konventionen ikke længere finder anvendelse på et territorium, i overensstemmelse med artikel 28, stk. 3,
m. meddelelser fra stater angående nationalitetsbogstaver i henhold til bestemmelserne i stk. 3 i anneks 4.

2. Nærværende konventions original deponeres hos generalsekretæren, som vil oversende bekræftede kopier deraf til de i artikel 27, stk. 1, omhandlede stater.

3. Generalsekretæren er bemyndiget til at registrere nærværende konvention ved dens ikrafttræden.

Til bekræftelse har undertegnede repræsentanter, efter at have fremlagt deres fuldmagter, der er befundet at være i god og behørig form, underskrevet nærværende konvention.

Udfærdiget i Genéve i et enkelt eksemplar i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er autentiske, den 19. september 1949.

ANNEKS 1.

Yderligere bestemmelser vedrørende definitioner af motorkøretøjer og cykler.

Cykler, der er forsynet med en hjælpeforbrændingsmotor med en cylinder-kapacitet af ikke over 50 cm^3 (3,05 engelske kubik-tommer) skal ikke betragtes som motorkøretøjer, såfremt de i deres struktur har bibeholdt hele det særpræg, der er almindeligt for cykler.

ANNEKS 2.

Forkørselsret.

1. Når to køretøjer samtidig nærmer sig en vej skæring, hvor den ene vej ikke har forrang fremfor den anden, skal i lande med højrekørsel det køretøj, der nærmer sig fra venstre, og i lande med venstrekørsel det køretøj, der nærmer sig fra højre, holde tilbage for det andet køretøj.

2. Reglerne om forkørselsret skal ikke nødvendigvis gælde i forholdet overfor sporvogne og tog på landeveje.

ANNEKS 3.

Registreringsnummer på køretøjer i international færdsel.

1. Et køretøjs registreringsnummer skal bestå enten af tal eller af tal og bogstaver. Tallene skal være arabiske som anvendt i De Porenede Nationers dokumenter, og bogstaverne skal være latinske bogstaver. Når andre tal eller bogstaver benyttes, skal de gentages med tal eller bogstaver af ovennævnte type.

2. Nummeret skal være læseligt i normalt dagslys i en afstand af 20 m (65 eng. fod).

3. Når registreringsnummeret findes på en særlig plade, skal denne plade anbringes i lodret eller næsten lodret stilling og i et plan, der er vinkelret på køretøjets længdeakse. Når nummeret er fastgjort til eller påmalet selve køretøjet, skal dette være på en lodret eller næsten lodret flade på bagsiden af køretøjet.

4. Det bageste registreringsnummer skal belyses, således som i anneks 6 angivet.

ANNEKS 4.

Nationalitetsmærker på køretøjer i international færdsel.

1. Nationalitetsmærket skal bestå af fra et til tre store latinske bogstaver. Bogstaverne skal have en mindstehøjde af 80 mm (3,1 eng. tomme) og en stregbredde af mindst 10 mm (0,4 eng. tommer). Bogstaverne skal males med sort farve på hvid bund af elliptisk form med vandret hovedakse.

2. Hvis nationalitetsmærket består af 3 bogstaver, skal ellipsens dimensioner være mindst 240 mm (9,4 eng. tommer) i bredde og 145 mm (5,7 eng. tommer) i højde. Dimensionerne kan nedsættes til 175 mm (6,9 eng. tommer) i bredde og 115 mm (4,5 eng. tommer) i højde, hvis mærket består af mindre end 3 bogstaver.

Med hensyn til nationalitetsmærkerne for motorcykler kan ellipsens dimensioner, uanset om mærket består af 1, 2 eller 3 bogstaver, nedsættes til 175 mm (6,9 eng. tommer) i bredde og 115 mm (4,5 eng. tommer) i højde.

3. Nationalitetsbogstaverne for de forskellige stater og territorier er som følger:

Australien	AUS
Østrig	A
Belgien	B
Belgisk Kongo	CB
Bulgarien	BGr
Chile	RCH
Czekoslovakiet	CS
Danmark	DK
Frankrig	F
Algier, Tunis, Marokko, Fransk Indien	F
Saar	SA
Indien	IND

Iran	IR
Israel	IL
Italien	I
Libanon	RL
Luxemburg	L
Nederlandene	NL
Norge	N
Philippinerne	PI
Polen	PL
Sverige	S
Schweiz	CH
Tyrkiet	TE,
Sydafrikanske Union	ZA
Det Forenede Kongerige	GB
Alderney	GBA
Guernsey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
Bahamas	BS
Basutoland	BL
Bechuanaland	BP
Britisk Honduras	BH
Cypern	CY
Cambia	WAG
Gibraltar	GBZ
Guldkysten	WAG
Hong Kong	HK
Jamaica	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenya	EAK
Labuan	SS
Malacca	SS
Malaya (Negri Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malta	GBY
Mauritius	MS
Nigeria	WAN
Nord Rhodesia	NR
Nyasaland	NP
Penang	SS
Perlis	PS
Province Wellesley	SS
Seychelles	SY
Sierra Leone	WAL
Somaliland	SP
Syd Rhodesia	SR
Swaziland	SD
Tanganyika	EAT
Trengganu	TU
Trinidad	TD
Uganda	EAU
Viet-Nam	VN
Wind ward Øerne:	
Grenada	WG
St. Lucia	WL
St. Vincent	WV
Zanzibar	EAZ
Amerikas Forenede Stater	USA
Jugoslavien	YU

Enhver stat, der ikke allerede har valgt nationalitetsbogstaver, skal ved underskrift, ratifikation eller tiltrædelse af nærværende konvention meddele generalsekretæren, hvilke nationalitetsbogstaver den har valgt.

4. Når nationalitetsmærket føres på en særlig plade, skal denne anbringes i lodret eller næsten lodret stilling og i et plan, der er vinkelret på køretøjets længdeakse. Når dette mærke er fastgjort til eller påmalet selve køretøjet, skal dette være på en lodret eller næsten lodret flade på køretøjets bagside.

ANNEKS 5.

Identifikationsmærker få køretøjer i international færdsel.

1. Identifikationsmærkerne omfatter:

a. for motorkøretøjer
   1) fabrikantens navn eller varemærke,
   2) på chassiset eller, hvis der ikke findes noget chassis, på karosseriet, fabrikantens identifikations- eller serienummer,
   3) på motoren, fabrikantens motornummer, såfremt fabrikanten har anbragt et sådant på motoren,

b. for påhængsvogne enten de under 1) og 2) omhandlede oplysninger eller et identifikationsmærke, der er tildelt påhængsvognen af den kompetente myndighed.

2. De ovennævnte mærker skal anbringes på tilgængelige steder og være let læselige og skal ikke let kunne fjernes eller ændres.

ANNEKS 6.

Tekniske krav til motorkøretøjers og påhængsvognes udstyr i international færdsel.

I. Bremser.

a. Bremser på motorkøretøjer, bortset fra motorcykler med eller uden sidevogn.

Ethvert motorkøretøj skal være forsynet med bremser, der er i stand til at kontrollere køretøjets bevægelser og til at standse det på virksom, sikker og hurtig måde under alle belastningsforhold og på enhver stigning, hvor køretøjet benyttes i opadgående eller nedadgående retning.

Bremsningen skal kunne iværksættes ved hjælp af to bremsesystemer, der er således konstrueret, at det ene bremsesystem skal kunne standse køretøjet indenfor en rimelig afstand, såfremt det andet system svigter.

I nærværende anneks betegnes det ene af bremsesystemerne som „driftsbremsen" og det andet som „parkeringsbremsen".

Parkeringsbremsen skal kunne fastholdes tilspændt ved en direkte mekanisk virkende anordning også under førerens fravær.

Begge bremsesystemer skal være i stand til at foretage bremsning på hjul, der er anbragt symmetrisk på hver side af køretøjets længdeakse.

Bremsenaderne skal altid forbindes med køretøjets hjul på en sådan måde, at det ikke er muligt at udløse dem — bortset fra rent øjeblikkeligt — ved hjælp af en kobling, gearkasse eller frihjul.

I det mindste et af bremsesystemerne skal være i stand til at virke på bremseflader, der er fastgjort til køretøjets hjul direkte eller ved dele, som ikke vil kunne svigte.

b. Bremser på påhængsvogne.

Enhver påhængsvogn af en tilladt største vægt på over 750 kg (1650 eng. pund) skal have mindst et bremsesystem, der virker på hjul, der er anbragt symmetrisk på hver side af køretøjets længdeakse, og som virker på mindst halvdelen af hjulantallet.

Bestemmelserne i det foregående stykke gælder dog også for påhængsvogne, hvis tilladte største vægt ikke overstiger 750 kg (1650 eng. pund), såfremt den overstiger halvdelen af egenvægten af det køretøj, der trækker påhængsvognen.

Bremsesystemet på påhængsvogne med en tilladt største vægt af over 3 500 kg (7 700 eng. pund) skal kunne sættes i virksomhed ved anvendelse af driftsbremsen på det trækkende køretøj. Når påhængsvognens tilladte største vægt ikke overstiger 3 500 kg (7 700 eng. pund), behøver dets bremsesystem kun at skulle virke ved, at påhængsvognen bevæger sig frem imod det trækkende køretøj (påløbsbremse).

Påhængsvognens bremsesystem skal kunne forhindre, at hjulene roterer, når påhængsvognen er frakoblet.

Enhver med bremse forsynet påhængsvogn skal udstyres med en anordning, der er i stand til automatisk at standse påhængsvognen, såfremt forbindelsen med det trækkende køretøj afbrydes under kørsel. Denne bestemmelse gælder ikke for tohjulede camping-påhængsvogne eller lette bagage-påhængsvogne, hvis vægt overstiger 750 kg (1650 eng. pund), såfremt de foruden hovedforbindelsen er udstyret med en yderligere forbindelse, der vil kunne have form af en kæde eller en wire.

c. Bremser på leddelte køretøjer og kombinationer af motorkøretøjer og påhængsvogne.

1) Leddelte køretøjer.

De i stk. a i nærværende afsnit indeholdte bestemmelser skal finde anvendelse på ethvert leddelt køretøj. En sættevogn med en tilladt største vægt af over 750 kg (1650 eng. pund) skal være forsynet med mindst et bremsesystem, der skal kunne sættes i virksomhed ved anvendelse af driftsbremsen på det trækkende køretøj.

Bremsesystemet på sættevognen skal desuden være i stand til at forhindre, at hjulene roterer, når sættevognen er frakoblet.

I tilfælde, hvor det pågældende lands bestemmelser kræver det, skal en med bremse forsynet sættevogn være udstyret med en anordning, der er i stand til automatisk at standse sættevognen, såfremt forbindelsen med det trækkende køretøj afbrydes under kørsel.

2) Kombinationer af motorkøretøjer og påhængsvogne.

Enhver kombination af motorkøretøjer og en eller flere påhængsvogne skal være forsynet med bremser, der er i stand til at

kontrollere køretøjernes bevægelse og at standse dem på en virksom, sikker og hurtig måde under alle belastningsforhold og på enhver stigning, hvor køretøjerne benyttes i opadgående eller nedadgående retning.

d. Bremser på motorcykler med eller uden sidevogne.

Enhver motorcykel skal være forsynet med to bremsesystemer, der kan betjenes med hånd eller fod, og som er i stand til at kontrollere motorcyklens bevægelse og at standse den på en virksom, sikker og hurtig måde.

II. Lygteføring.

a. Ethvert motorkøretøj — bortset fra motorcykler med eller uden sidevogn — hvis hastighed kan overstige 20 km (12 eng. mil) i timen på jævn vej, skal have mindst to hvide eller gule kørelys anbragt foran på køretøjet og i stand til om natten i klart vejr i tilstrækkelig grad at belyse vejen 100 m (325 eng. fod) foran køretøjet.

b. Ethvert motorkøretøj — bortset fra motorcykler med eller uden sidevogn — hvis hastighed kan overstige 20 km (12 eng. mil) i timen på jævn vej, skal have to hvide eller gule mødelys anbragt foran på køretøjet og i stand til, når det er nødvendigt, om natten i klart vejr tilstrækkeligt at belyse vejen foran køretøjet 30 m (100 eng. fod) og uden at blænde andre vejfarende uanset færdselsretningen.

Mødelys skal benyttes i stedet for kørelys i alle tilfælde, hvor brugen af lys, der ikke forårsager blænding, er nødvendigt eller påbudt.

c. Enhver motorcykel med eller uden sidevogn skal have mindst et kørelys og et mødelys i overensstemmelse med bestemmelserne under a og b i dette afsnit. Motorcykler med motor af en cylinder-kapacitet, der ikke overstiger 50 cm^3 (3,05 eng. kubiktommer), kan undtages fra det heromhandlede påbud.

d. Ethvert motorkøretøj, bortset fra motorcykler uden sidevogn, skal have to hvide positionslys (sidelys) anbragt foran på køretøjet. Disse lys skal være tydeligt synlige om natten i klart vejr i en afstand af 150 m (500 eng. fod) forud og må ikke blænde andre vejfarende.

Den del af lysfladen på disse lys, der er længst borte fra køretøjets længdeakse, skal være så nær som muligt ved og i intet tilfælde mere end 400 mm (16 eng. tommer) fra køretøjets yderste kant.

Positionslys (sidelys) skal vises ved nattetid i alle tilfælde, hvor brugen af disse lys er påbudt, og samtidig med mødelysene, hvis ingen del af lysfladen på mødelysenes lygter er mindre end 400 mm (16 eng. tommer) fra den yderste kant af køretøjet.

e. Ethvert motorkøretøj og enhver påhængsvogn bagest i en kombination af køretøjer skal være forsynet med mindst eet rødt baglys, der er synligt om natten i klart vejr i en afstand af 150 m (500 eng. fod) bagud.

f. Det bageste registreringsnummer på et køretøj eller en påhængsvogn skal kunne belyses således om natten, at det kan læses i klart vejr i en afstand af 20 m (65 eng. fod) bagud.

g. Det (de) bageste røde lys og lyset til det bageste registreringsnummer skal vises samtidig med hvert af de følgende positionslys (sidelys), mødelys eller kørelys.

h. Ethvert motorkøretøj, bortset fra motorcykler uden sidevogn, skal være forsynet med to røde refleksglas, der ikke bør være af trekantet form, anbragt symmetrisk bag på køretøjet ved hver af siderne. De yderste kanter af disse refleksglas skal være anbragt så nær som muligt ved og i intet tilfælde mere end 400 mm (16 eng. tommer) fra køretøjets yderste kant. Refleksglassene kan være sammenbyggede med de røde baglygter, såfremt disse lygter opfylder ovennævnte krav. Refleksglassene skal være synlige om natten i klart vejr i en afstand af mindst 100 m (325 eng. fod), når de belyses af to kørelys.

i. Enhver motorcykel uden sidevogn skal have eet rødt refleksglas, der ikke bør være af trekantet form, anbragt bag på cyklen og enten sammenbygget med eller adskilt fra den røde baglygte; det skal med hensyn til synbarhed opfylde de i nærværende afsnits stk. h fastsatte krav.

j. Enhver påhængsvogn og enhver sættevogn skal have to røde refleksanordninger, fortrinsvis i trekantet form, anbragt syrn-

metrisk bag på køretøjet ved hver af siderne. Disse refleksanordninger skal være synlige om natten i klart vejr i en afstand af mindst 100 m (325 eng. fod), når de belyses af to kørelys.

Når refleksanordningerne er i trekantet form, skal det være som en ligesidet trekant med sider på mindst 150 mm (6 eng. tommer) og med een af trekantens spidser opad. De yderste hjørner af refleksanordningerne skal være så nær som muligt ved og i intet tilfælde mere end 400 mm (16 eng. tommer) fra køretøjets yderste kant.

k. Bortset fra motorcykler skal ethvert motorkøretøj og enhver påhængsvogn bagest i en kombination af køretøjer udstyres med mindst eet stoplys, der viser rødt eller gult lys bagud. Dette lys skal tændes, når driftsbremsen på motorkøretøjet benyttes. Hvis stoplyset er rødt og enten er sammenbygget med eller iøvrigt anbragt i forbindelse med det røde baglys, skal dets lysstyrke være større end styrken af det røde baglys. Stoplyset kræves ikke på påhængsvogne og sættevogne, når deres dimensioner er således, at stoplyset på det trækkende køretøj forbliver synligt bagud.

1. Når et motorkøretøj er udstyret med retnings visere, skal disse være af en af følgende typer:

1) en bevægelig arm, der strækker sig udover hver side af køretøjet og uafbrudt viser gult lys, når armen er i vandret stilling,
2) et stadigt blinkende gult lys, anbragt på hver side af køretøjet,
3) et stadigt blinkende lys på hver side foran og bag på køretøjet.

Lyset foran skal være enten hvidt eller lysegult og bagpå rødt eller lysegult.

m. Intet lys med undtagelse af retningsviserne må være blinkende.

n. Hvis et køretøj er udstyret med flere lys af samme slags, skal disse være af samme farve, og to af disse lys skal, undtagen for så vidt angår motorcykler med sidevogn, være anbragt symmetrisk i forhold til køretøjets længdeakse.

o. Flere lys kan indføjes i samme lysanordning, for så vidt hvert af disse lys opfylder de pågældende i nærværende afsnit indeholdte bestemmelser.

III. Andre krav.

a. Styreapparat.

Ethvert motorkøretøj skal udstyres med mindst et stærkt styreapparat, hvormed køretøjet kan drejes hurtigt, let og sikkert.

b. Førerspejl.

Ethvert motorkøretøj skal udstyres med i det mindste et fører spejl af passende dimensioner og anbragt således, at det sætter føreren i stand til fra sit sæde at se vejbanen bagud for køretøjet. Denne bestemmelse er dog ikke obligatorisk for motorcykler med eller uden sidevogn.

c. Signalapparater.

Ethvert motorkøretøj skal udstyres med mindst et lydsignalapparat af tilstrækkelig styrke. Det må dog ikke være en klokke, gongong, sirene eller anden indretning, der udsender skarpe toner.

d. Vindskærmsvisker.

Ethvert motorkøretøj, der er udstyret med en vindskærm, skal have mindst en effektiv vindskærmsvisker, der kan virke uden stadig betjening fra førerens side. Denne bestemmelse er dog ikke obligatorisk for motorcykler med eller uden sidevogn.

e. Vindskærme.

Vindskærme skal være fremstillet af et materiale, der er solidt, gennemsigtigt, og som ikke vil kunne frembringe skarpe splinter. Genstande, der ses igennem disse skærme, må ikke forekomme forvredne.

f. Bakanordning.

Ethvert motorkøretøj skal udstyres med en bakanordning, der betjenes fra førerens plads, såfremt motorkøretøjets egenvægt overstiger 400 kg (900 eng. pund).

g. Lydløs udblæsning.

Ethvert motorkøretøj skal forsynes med en anordning for lydløs udblæsning, der er i stadig virksomhed til hindring af overdreven eller usædvanlig støj, og således, at anordningen ikke sættes ud af virksomhed af føreren under kørselen.

h. Gummiringe.

Motorkøretøjers og påhængsvognes hjul skal forsynes med gummiringe eller med andre ringe af tilsvarende elasticitet.

i. Anordning til forhindring af, at køretøjer løber ned af skråninger.

Ved kørsel i bjergene i et land, hvor vedkommende lands bestemmelser påbyder det, skal ethvert motorkøretøj, hvis tilladte største vægt overstiger 3 500 kg (7 700 eng. pund), føre en anordning som f. eks. „Scotch" eller stopklods, som forhindrer køretøjet i at løbe frem eller tilbage.

j. Almindelige bestemmelser.

1) Motorkøretøjers maskineri og udstyr må så vidt muligt ikke medføre risiko for brand eller eksplosion, ej heller medføre udsendelse af giftige luftarter eller ilde lugte, forstyrrende lyde, eller frembyde fare i tilfælde af sammenstød.

2) Ethvert motorkøretøj skal være således indrettet, at føreren er i stand til at se fremefter og til begge sider, således at han er fuldtud i stand til at køre sikkert.

3) Bestemmelserne angående bremser og lygteføring skal ikke finde anvendelse på invalidekøretøjer, som opfylder registreringslandets bestemmelser med hensyn til bremser, lygter og refleksglas. I nærværende paragrafs forstand betyder invalidekøretøj et motorkøretøj, hvis egenvægt ikke overstiger 300 kg (700 eng. pund), hvis fart ikke overstiger 30 km (19 eng. mil) pr. time, og som er særligt konstrueret og indrettet (ikke blot tilpasset) til brug for en person med mangelfuld legemlig førlighed, og som normalt bruges af en sådan person.

IV. Kombinationer af køretøjer.

a. En „kombination af køretøjer" kan bestå af et trækkende køretøj og en eller flere påhængsvogne. Et leddelt køretøj kan trække en påhængsvogn, men såfremt sådant leddelt køretøj benyttes til transport af passagerer, må påhængsvognen ikke have mere end en aksel og ikke befordre passagerer.

b. Enhver kontraherende stat kan imidlertid bestemme, at den kun vil tillade et køretøj at trække een påhængsvogn, og at et leddelt køretøj ikke må trække en påhængsvogn. Den kan også bestemme, at leddelte køretøjer ikke må befordre passagerer.

V. Overgangsbestemmelser.

Bestemmelserne i afsnit I, II samt stk. e i afsnit III i nærværende bilag skal finde anvendelse på ethvert motorkøretøj, der første gang registreres efter udløbet af to år fra nærværende konventions ikrafttræden, samt på enhver af et sådant køretøj trukken påhængsvogn. 5 år efter nærværende konventions ikrafttræden skal de nævnte bestemmelser finde anvendelse på ethvert motorkøretøj, der første gang er registreret tidligere end to år efter nærværende konventions ikrafttræden, og ligeledes på enhver påhængsvogn.

Indtil da gælder følgende bestemmelser:

a. Ethvert motorkøretøj skal være forsynet enten med to af hinanden uafhængige bremsesystemer eller med eet bremsesystem med to af hinanden uafhængige betjeningsorganer, af hvilke det ene betjeningsorgan skal kunne virke, selv om det andet måtte svigte, forudsat at det system, der anvendes, i alle tilfælde er effektivt og hurtigt virkende.

b. Ethvert motorkøretøj uden påhængsvogn skal under kørsel om natten og fra solnedgang være forsynet med mindst to hvide lys foran på køretøjet, henholdsvis til højre og til venstre, og med eet rødt baglys.

For motorcykler uden sidevogn er kun et forlys obligatorisk.

c. Ethvert motorkøretøj skal ligeledes have en eller flere anordninger, der er i stand til på virkningsfuld måde at belyse vejen i tilstrækkelig afstand fremefter, medmindre de to ovenfor foreskrevne hvide lys allerede opfylder denne betingelse.

Hvis køretøjet er i stand til at køre hurtigere end 30 km (19 eng. mil) i timen, skal denne afstand være mindst 100 m (325 eng. fod).

d. Lygter, som kan virke stærkt blændende, må være udstyret med midler til nedblænding, når andre vejfarende mødes, eller ved lejligheder, hvor sådan nedblænding vil være hensigtsmæssig. Nedblændingen må imidlertid ikke være stærkere end, at vejen belyses klart i det mindste 25 m (80 eng. fod).

e. Motorkøretøjer, der trækker påhængsvogne, er underkastet samme bestemmelser

som motorkøretøjer uden sådanne, for så vidt angår lygteføring fremefter. Det røde baglys skal føres på bagsiden af påhængsvognen.

ANNEKS 7.

Dimensioner og vægt for høretøjer i international færdsel.

1. Dette anneks gælder for landeveje, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 23.

2. På disse landeveje er de tilladte største dimensioner og vægte, både egenvægt og vægt med last, følgende, idet dog intet køretøj må føre en last, der overstiger den største vægt, der er fastsat af vedkommende myndighed i det land, i hvilket køretøjet er registreret:

	meter	eng. lod
a. bredde	2,50	8,20
b. højde	3,80	12,50

c. længde:	meter	eng. fod
lastkøretøjer med to aksler	10,00	33,00
personkøretøjer med to aksler	11,00	36,00
køretøjer med tre aksler eller derover	11,00	36,00
leddelte køretøjer	14,00	46,00
kombination af køretøjer med 1 påhængsvogn (1)	18,00	59,00
kombination af køretøjer med 2 påhængsvogne (1)	22,00	72,00

d. tilladt største vægt:	metriske tons	eng. pund
I) pr. tungest belastet aksel (2)	8,00	17,600
II) pr. tungest belastet tandem-akselgruppe (med en mindste afstand af 1 m (40 eng. tommer) og en største afstand af 2 m (7 eng. fod) mellem gruppens to aksler)	14,50	32,000

III) pr. køretøj, pr. leddelt køretøj eller pr. anden kombination.

Afstand i meter mellem de yderste aksler på et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Tilladt største vægt i metriske tons af et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Afstand i eng. fod mellem de yderste aksler på et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Tilladt største vægt i eng. pund af et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination
fra 1 til under 2	14,50	fra 3 til under 7	32,000
		- 7 - — 8	32,480
		- 8 - — 9	33,320
		- 9 - — 10	34,160
- 2 - — 3	15,00	- 10 - — 11	35,000
		- 11 - — 12	35,840
		- 12 - — 13	36,680
- 3 - — 4	16,25	- 13 - — 14	37,520
		- 14 - — 15	38,360
		- 15 - — 16	39,200
- 4 - — 5	17,50	- 16 - — 17	40,040
		- 17 - — 18	40,880
		- 18 - — 19	41,720
- 5 - — 6	18,75	- 19 - — 20	42,560
		- 20 - — 21	43,400
		- 21 - — 22	44,240
- 6 - — 7	20,00	- 22 - — 23	45,080
		- 23 - — 24	45,920
		- 24 - — 25	46,760
- 7 - — 8	21,25	- 25 - — 26	47,600
		- 26 - — 27	48,440
		- 27 - — 28	49,280

(1) Bestemmelserne i afsnit IV i anneks 6 angående kombinationer af køretøjer skal også finde anvendelse på kombinationer af køretøjer, der er nævnt i dette anneks.

(2) Vægten på en aksel bestemmes som den totalvægt, der overføres til vejen af alle de hjul, hvis midtpunkt falder indenfor to parallelle, tværgående, lodrette planer i en afstand af 1 m (40 eng. tommer) fra hinanden og strækkende sig tværs over køretøjets fulde bredde.

Afstand i meter mellem de yderste aksler på et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Tilladt største vægt i metriske tons af et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Afstand i eng. fod mellem de yderste aksler på et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination	Tilladt største vægt i eng. pund af et køretøj, et leddelt køretøj eller anden kombination
fra 8 til under 9	22,50	- 28 - — 29	50,120
		- 29 - — 30	50,960
		- 30 - — 31	51,800
- 9 - — 10	23,75	- 31 - — 32	52,640
		- 32 - — 33	53,480
		- 33 - — 34	54,320
- 10 - — 11	25,00	- 34 - — 35	55,160
		- 35 - — 36	56,000
		- 36 - — 37	56,840
- 11 - — 12	26,25	- 37 - — 38	57,680
		- 38 - — 39	58,520
		- 39 - — 40	59,360
- 12 - — 13	27,50	- 40 - — 41	60,200
		- 41 - — 42	61,040
		- 42 - — 43	61,880
- 13 - — 14	28,75	- 43 - — 44	62,720
		- 44 - — 45	63,560
		- 45 - — 46	64,400
- 14 - — 15	30,00	- 46 - — 47	65,240
		- 47 - — 48	66,080
		- 48 - — 49	66,920
- 15 - — 16	31,25	- 49 - — 50	67,760
		- 50 - — 51	68,600
		- 51 - — 52	69,440
- 16 - — 17	32,50	- 52 - — 53	70,280
		- 53 - — 54	71,120
		- 54 - — 55	71,960
- 17 - — 18	33,75	- 55 - — 56	72,800
		- 56 - — 57	73,640
		- 57 - — 58	74,480
- 18 - — 19	35,00	- 58 - — 59	75,320
		- 59 - — 60	76,160
		- 60 - — 61	77,000
- 19 - — 20	36,25	- 61 - — 62	77,840
		- 62 - — 63	78,680
		- 63 - — 64	79,520
		- 64 - — 65	80,360

IV) Hvis den tilladte største vægtlaf et køretøj, der har tilladelse til finternational færdsel, således som denne vægt er udtrykt i metriske tons i den i stykke III) angivne tabel, måtte afvige fra den i stykket tilladte største vægt, der er udtrykt i eng. fod og pund, skal det højeste af disse to tal gælde.

3. Kontraherende stater kan slutte regionale aftaler om forhøjelse af den tilladte største vægt over de i listen angivne grænser. Det henstilles imidlertid, at den tilladte største vægt på den tungest belæssede aksel ikke overstiger 13 metriske tons (28,660 eng. pund).

4. Når en kontraherende stat udpeger veje, på hvilke nærværende anneks finder anvendelse, skal den angive de største dimensioner eller vægte, der midlertidigt er tilladt for færdsel på sådanne veje:

a. såfremt der er færger, tunneller eller broer, der vil vanskeliggøre passage med køretøj er af de i annekset tilladte dimensioner og vægtstørrelser,

b. såfremt deres karakter eller tilstand nødvendiggør en indskrænkning i kørslen med sådanne køretøjer.

5. Særlige kørselstilladelser for køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der overstiger de her angivne største dimensioner

og vægte, kan meddeles af enhver kontraherende stat eller dele af en sådan.

6. Enhver kontraherende stat eller del deraf kan begrænse eller forbyde kørsel med motorkøretøjer på enhver af de udpegne veje, for hvilke nærværende anneks finder anvendelse, eller for et begrænset tidsrum pålægge indskrænkninger med hensyn til vægten af køretøjer, der befarer sådanne veje, når sådan vej på grund af beskadigelse, svære regnskyl, sne, tø eller andre ugunstige klimatiske forhold ville blive alvorligt beskadiget af køretøjer af den normalt tilladte vægt.

ANNEKS 8.

Betingelser, der skal opfyldes af førere af motorkøretøjer i international færdsel.

Minimumsalderen for kørsel med motorkøretøjer under de i konventionens artikel 24 anførte betingelser er 18 år.

Enhver kontraherende stat eller del deraf kan imidlertid anerkende de af andre kontraherende stater udstedte førerbeviser til førere af motorcykler og invalidekøretøjer, selv om en sådan fører er under 18 år.

ANNEKS 9.

Formular til førerbevis.

Størrelse 74 x 105 mm
Farve: lyserød.

1. Beviset udfærdiges i det eller de sprog, der er foreskrevet af det pågældende lands lovgivning.
2. Dokumentets benævnelse „Førerbevis" skrives i det eller de i ovenfor nævnte punkt 1 angivne sprog, efterfulgt af oversættelse til fransk „Permis de conduire".
3. Oplysningerne skrives (eller i det mindste gentages) med latinske tryk- eller skriftbogstaver.
4. Eventuelle yderligere bemærkninger af udstedelseslandets myndigheder gælder ikke i international færdsel.
5. Det i anneks 4 anførte nationalitetsmærke skal indføjes i ovalen.

Udvendige sider.

Forbeholdt til påtegninger af udstedelseslandets myndigheder, herunder til periodiske fornyelser		Landets navn Myndighedens segl eller stempel Førerbevis

Indvendige sider.

1. Efternavn . . . . . .
2. Fornavne*) . . . . . .
3. Fødselsdato**) og -sted***).
4. Fast bopæl . . . . . .

Ihændehaverens underskrift****)

Fotografi
35 x 45 mm

5. Udstedt af . . . . . Myndig-
6 i . . . . . hedens segl
V). x . . . . . den . . . . . el. stempel
7. Gyldig indtil . . . . . .

Nr. . . . . .

Myndighedernes underskrift . . . . . .

Bopælsforandring:

. . . . . Myndig-
. . . . . hedens segl
Dato . . . . . el. stempel
Underskrift . . . . . .

. . . . . Myndig-
. . . . . hedens segl
Dato . . . . . el. stempel
Underskrift . . . . . .

. . . . . Myndig-
. . . . . hedens segl
Dato . . . . . el. stempel
Underskrift . . . . . .

Eventuelt yderligere bemærkninger af udstedelseslandets kompetente myndigheder.

Køretøjer, for hvilke beviset gælder°)

A. Myndig-hedens segl el. stempel

B. Myndig-hedens segl el. stempel

C. Myndig-hedens segl el. stempel

D. Myndig-hedens segl el. stempel

E. Myndig-hedens segl el. stempel

*) Faders eller ægtefælles navn kan indføres.
**) Eller omtrentlig alder på udstedelsesdagen.
***) Hvis dette kendes.
****) Eller fingeraftryk.

°) Rubrikkerne **A**—**E** gengives særskilt og forstørret på næste side.

	Køretøjer, for hvilke beviset gælder:	
A	Motorcykler med eller uden sidevogn, invalidekøretøjer og trehjulede motorkøretøjer med en egenvægt på indtil 400 kg (900 eng. pund).	Myndig-hedens segl el. stempel
B	Personmotorkøretøjer med højst 8 siddepladser foruden førersædet, eller varemotorkøretøjer med en tilladt største vægt af ikke over 3 500 kg (7.700 eng. pund). Køretøjer i denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	Myndig-hedens segl el. stempel
C	Lastmotorkøretøjer med en tilladt største vægt af over 3 500 kg (7.700 eng. pund). Køretøjer af denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	Myndig-hedens segl el. stempel
D	Personmotorkøretøjer med over 8 siddepladser foruden førersædet. Køretøjer af denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	Myndig-hedens segl el. stempel
E	Motorkøretøjer af den eller de af kategorierne B, C og D, for hvilke føreren har førerbevis, *med* påhængsvogn, bortset fra lette påhængsvogne.	Myndig-hedens segl el. stempel

Et køretøjs „tilladte største vægt" betyder køretøjets vægt med dets største last, når køretøjet er klart til kørsel.

„Største last" betyder vægten af den last, som er tilladt af registreringslandets kompetente myndighed.

„Lette påhængsvogne" betyder køretøjer, hvis tilladte største vægt ikke overstiger 750 kg (1.650 eng. pund).

ANNEKS 10.

Formular til internationalt førerbevis.

Størrelse: 105 X 148 mm.

Farver: omslag: gråt.
siderne: hvide.

Side 1 og 2 skal udfærdiges i vedkommende lands sprog. Hele sidste side skal udfærdiges på fransk. De øvrige sider i det internationale førerbevis skal i andre sprog gentage teksten af 1. del af sidste side. De skal udfærdiges i følgende sprog:

a. Det eller de sprog, der er foreskrevet af lovgivningen i den stat, der udsteder beviset,
b. De Forenede Nationers officielle sprog,
c. i højst 6 andre sprog, der fastsættes af den stat, der udsteder dokumentet.

Enhver regering skal tilsende generalsekretæren for De Forenede Nationer den officielle oversættelse af førerbevisets tekst i det sprog, som vedrører vedkommende land.

De skrevne bemærkninger skal skrives med latinske tryk- eller skrift-bogstaver.

Side 1.
Omslag.

(Landets navn)

International motorfærdsel

INTERNATIONALT FØRERBEVIS

Konvention angående international færdsel af. . . . . .

Udstedt i. . . . . .

Dato . . . . . .

Myndighedens segl el. stempel

(1) Myndighedens underskrift eller segl
eller
underskrift eller segl fra den forening, der af den dende myndighed er bemyndiget til udstedelsen.

Side 2.
Omslagets indvendige side.

Dette bevis er gyldigt for kørsel med den eller de på sidste side af dette bevis omhandlede kategori eller kategorier af køretøjer i alle de kontraherende stater med undtagelse af den kontraherende stat, som har udstedt beviset, i et tidsrum af et år fra udstedelsesdatoen.

(Her anføres de kontraherende stater (fakultativt)).

Dette bevis fritager ikke under nogen form ihændehaveren fra nøje at iagttage de love og bestemmelser angående ophold eller udøvelse af en næringsvej, som er gældende i de lande, i hvilke han kører.

1. del.

Oplysninger angående føreren:

De køretøjer, for hvilke beviset er gældende:

Efternavn	1
Fornavn*)	2
Fødested**)	3
Fødselsdato***)	4
Fast bopæl	5

Motorcykler med eller uden sidevogn, invalidekøretøjer og trehjulede motorkøretøjer med en egenvægt på indtil 400 kg (900 eng. pund).	A.
Personmotorkøretøjer med højst 8 siddepladser foruden førersædet, eller varemotorkøretøjer med en tilladt største vægt af ikke over 3 500 kg (7.700 eng. pund). Køretøjer i denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	B.
Lastmotorkøretøjer med en tilladt største vægt af over 3 500 kg (7.700 eng. pund). Køretøjer af denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	C.
Personmotorkøretøjer med over 8 siddepladser foruden førersædet. Køretøjer af denne kategori kan have en let påhængsvogn tilkoblet.	D.
Motorkøretøjer af den eller de af kategorierne B, C og D, for hvilke føreren har førerbevis, med påhængsvogn, bortset fra lette påhængsvogne.	E.

Et køretøjs „tilladte største vægt" betyder køretøjets vægt med dets største last, når køretøjet er klart til kørsel.
„Største last" betyder vægten af den last, som er tilladt af registreringslandets kompetente myndighed.
„Lette påhængsvogne" betyder køretøjer, hvis tilladte største vægt ikke overstiger 750 kg (1.650 eng. pund).

UDELUKKELSE

Ihændehaveren af dette bevis er udelukket fra at køre i (land)

på grund af.

Udelukkelser (lande I—VIII)

Myndighedens segl el. stempel.

Sted. . . . . .
Dato. . . . . .
Underskrift

Såfremt ovennævnte rubrik allerede er udfyldt, benyttes en anden rubrik under „udelukkelse".

*) Faders eller ægtefælles navn kan indføjes.
**) Hvis dette kendes.
***) Eller omtrentlig alder på udstedelsesdatoen.

2. del.

1,
2.
3.
4.
5.

A	segl el. stempel	
B	segl el. stempel	Fotografi segl el. stempel
C	segl el. stempel	
D	segl el. stempel	
E	segl el. stempel	Ihændehaverens underskrift****)

UDELUKKELSER
(lande)

L.
II.
III.
IV.
V.
VI.
VII.
VIII.

*****) EUer fingeraftryk.

Indstilling angående fællesnordisk færdselslovgivning.

Indledende bemærkninger.

På et møde i Helsingfors den 2.—4. maj 1949 i „Udvalget for nordisk lovsamarbejde" vedtoges det, at der burde optages forhandlinger mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige om et nordisk samarbejde på færdselslovgivningens område, når det arbejde, der da var påbegyndt i Genéve med henblik på afslutning af en ny international færdselskonvention, var tilendebragt.

Efter at denne konvention var blevet oprettet og underskrevet den 19. september 1949 i Genéve, rettede den danske regering henvendelse til regeringerne i de andre tre lande om optagelse af det omhandlede nærmere samarbejde under den revision af landenes færdselslovgivninger, som dels var påbegyndt, dels nu stod for at iværksættes efter konventionens oprettelse. Den finske, norske og svenske regering erklærede sig beredte hertil, og der blev derefter udpeget følgende delegerede til samarbejdet:

For Danmark: Kontorchef *A. Blom-Andersen,* justitsministeriet,
vej direktør *K. Bang,* ministeriet for offentlige arbejder,
lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, civilingeniør *J. Voltelen.*

For Finland: Chefen for automobilafdelingen i ministeriet for kommunikationer och allmänna arbeten, regeringsrådet *K. Häkkänen,*
overinspektören, dipl. ingeniör *M. Tötterman.*

For Norge: Afdelingssjef, overingeniør *A. Rønning,* Vegdirektoratet, Oslo,
Politiinspektør *T. Petersson,* Oslo.

For Sverige: Kanslirådet *H. Berglund,*),* Kommunikationsdepartementet,
byråchefen i Kommunikationsdepartementet, *G. V. Hall,*
revisionssekreterare *G. R. Fredrikson.*

Som sekretærer for de delegerede har medvirket:

Sekretær i det danske justitsministerium *K. Juul-Olsen,* politifullmektig *T. Johne,* Oslo, og kanslisekreterare i det svenske kommunikationsdepartement *S. Karlson.*

De delegerede har afholdt møder i marts 1950 i København, i juni 1950 i Stockholm, i november 1950 i Oslo og i juni 1951 i Helsingfors.

Den opgave, der var overdraget de delegerede, var i fællesskab at overveje og afgive indstilling til regeringerne om, hvilke områder indenfor de fire landes lovgivninger om færdsel og om motorkøretøjer der egner sig til fælles nordisk lovgivning, og såvidt muligt at forelægge udkast til en fælles nordisk lovtekst for de således udvalgte områder.

Fra dansk og svensk side viste der sig interesse for at drøfte en fælles systematisk opbygning af færdselslovgivningen, således at den hidtidige opdeling i to sæt regler,

*) Har på grund af sygdom ikke kunnet deltage i arbejdet.

omfattende henholdsvis de almindelige færdselsregler og de særlige regler for kørsel med motorkøretøjer, fjernedes, og således at man indenfor denne ramme i særlig grad tilstræbte overensstemmelse med hensyn til færdselsreglerne, medens man for tiden lod spørgsmålet om kravene til køretøjer og førere hvile. Endvidere foresloges fra disse landes delegerede spørgsmålet om færdselstavler optaget til behandling.

De finske og norske repræsentanter var enige med hensyn til fælles nordisk drøftelse om færdselsreglerne og færdselstavlerne, men fandt det ikke påkrævet eller hensigtsmæssigt for tiden at tilstræbe disse anbragt indenfor en fælles systematisk ramme omfattende også de øvrige under færdsels- og motorlovgivningen hørende forhold. De fandt, at arbejdet hermed kunne forsinke gennemførelsen af det, der reelt var mest afgørende: snarest at nå til størst mulig enighed om de forhold, der var af betydning for sikkerheden, forsåvidt angår den gensidige færdsel landene imellem.

/. *Færdselsregler.*

På det tidspunkt, arbejdet mellem de 4 lande blev påbegyndt, var forberedelsen til en revision af den gældende trafiklovgivning vidt fremskredet i Sverige. De delegerede har været enige om at drage fordel af det forarbejde, der således har været udført fra svensk side, og ved udarbejdelsen af de i det følgende indeholdte paralleltekster er i hovedsagen den i de svenske forarbejder anvendte systematik ved reglernes opstilling lagt til grund.

Ved udformningen af reglerne er taget hensyn til den nye internationale færdselskonvention af 19. september 1949, således at teksterne i den foreliggende skikkelse anses at opfylde de krav til de nationale færdselsregler, som er en forudsætning for tiltrædelse af konventionen. Man har ligeledes haft for øje det forslag til retningslinier for ensartede færdselsregler i de nordiske lande, som er udarbejdet i 1948 af De nordiske motororganisationers permanente komité i samarbejde med Nordisk vejteknisk forbund.

Udkastene er formuleret således, at reglerne efter det enkelte lands valg enten kan udfærdiges særskilt eller indføjes som et afsnit blandt mere omfattende bestemmelser, hvori tillige indgår andre under færdsels- og motorlovgivningen henhørende spørgsmål.

Ved reglernes udarbejdelse har man lagt vægt på i så vidt omfang som muligt at opnå ensartethed med hensyn til reglernes faktiske indhold, medens man i mindre grad har tilstræbt fuldstændig sproglig overensstemmelse. Efter de delegeredes samstemmende opfattelse vil der, såfremt de foreslåede tekster lægges til grund ved udfærdigelsen af forskrifterne i de enkelte lande, nås frem til en tilstand, der fra et praktisk færdselssynspunkt kan betegnes som ialt væsentligt ensartet. På enkelte punkter er det dog ikke lykkedes at opnå enighed med hensyn til de regler, som findes at burde gælde. Herom henvises nærmere til noterne til paralleltekster ne.

Om spørgsmålet højrekørsel contra venstrekørsel skal dog på dette sted bemærkes, at samtlige delegerede selvsagt har været enige om den afgørende betydning, det ville have, om der kunne nås en ensartet løsning af dette spørgsmål. Man har ligeledes været enige om, at en sådan ensartethed kun kan nås på basis af en højrekørselsregel, og at det således hviler på Sverige at tage stilling til, hvorvidt — og i bekræftende fald da hvornår — man i Sverige måtte kunne forlade den nugældende regel om venstrekørsel og gå over til højrekørsel. De delegerede fra de tre andre lande har i så henseende henvist til den rekommendation om overgang til højrekørsel, som blev vedtaget af underkomiteen for vejtransport under den økonomiske komité for Europa i Genéve den 31. januar 1949. De svenske delegerede har henvist til, at der for nogle år siden blev taget stilling til spørgsmålet om overgang fra venstre- til højrekørsel i Sverige på en sådan måde, at dette spørgsmål i hvert fald for tiden næppe kan anses for aktuelt. De har ligeledes anført, at dette spørgsmål er så kompliceret, at man burde indskrænke sig til at påpege dets store betydning for den internationale samfærdsel. Teksterne er derfor affattet for Danmarks, Finlands og Norges vedkommende med højrekørsel og for Sveriges vedkommende med venstrekørsel for øje. Dette har dog ikke medført anden afvigelse i teksterne, end at de pågældende regler i den svenske tekst frem-

træder som „spejlvendt" i forhold til de øvrige tre tekster.

II. Færdselstavler.

Den i Genève den 19. september 1949 vedtagne protokol angående færdselstavler indeholder bestemmelser om udseende og anvendelse af færdselstavler m. v. i de lande, der tiltræder protokollen. Denne er, ligesom den samme dag afsluttede færdselskonvention, underskrevet af de i konferencen deltagende delegerede for Danmark, Norge og Sverige. Under de nu stedfundne forhandlinger har de finske delegerede tilsluttet sig den internationale protokols system. Forhandlingerne har derfor på dette område kunnet begrænses til en gennemgang af nævnte protokol med drøftelse af, hvilke af de i denne omhandlede tavler der findes behov for at anvende i de fire nordiske lande, hvilken udformning der skal gives de enkelte tavler i de tilfælde, hvor protokollen giver mulighed for alternative løsninger, og om der i vore lande findes behov for visse tavler udover de i protokollen omhandlede. Resultatet af drøftelserne herom vil fremgå af den i betænkningens afsnit II indeholdte oversigt*) med tilsluttende bemærkninger.

Nærværende betænkning er udfærdiget i fire originale eksemplarer med indledende bemærkninger og noter affattet henholdsvis på dansk, norsk og svensk.

Helsingfors, i juni 1951.

For Danmark:	*Blom-Ander sen.*	*Kaj Bang.* *J. Voltelen.*
For Finland:	*Klaus Häkkänen.*	*Mikael Tötterman.*
For Norge:	*Axel Rønning.*	*Tage Petersson.*
For Sverige:	*Gösta Hall.*	*Gunnar Fredrikson.*

*) Denne oversigt med tilsluttende bemærkninger er udeladt her.

Færdselsregler.

Danmark

Definitioner.

1. *vej:* vej, gade, plads, passage, sti eller lign. — offentlig eller privat — som faktisk benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

2. *kørebane:* den for kørende bestemte del af vejen. De for kørebaner gældende regler finder tillige anvendelse på cyklestier og ridestier i det omfang, de er anvendelige herpå.

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

4. *vognrække:* køretøjer, som kører efter hinanden i en vognbane.

5. *vejkryds:* det sted, hvor en vej krydser eller udmunder i en anden vej.

6. *vejfarende:* enhver, der færdes eller iøvrigt opholder sig på en vej eller i køretøj på vej.

7. *køretøj:* enhver anordning på hjul, bælter, valser eller meder, som færdes på vejene uden benyttelse af skinner.

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

8. 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.

Finland

Definitioner (2 §).

I denna forordning avses med:

a) *trafikled:* allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel endast vintertid avsedd körled,

b) *körbana:* den del av trafikled, som är avsedd huvudsakligen för fordonstrafik,

c) *enkelriktad körbana:* körbana, på vilken trafik är tillåten blott i en riktning,

d) *gångbana:* den del av trafikled, som är avsedd för fotgängare,

e) *cykelbana:* för cykeltrafik avsedd del av trafikled,

f) *vägfarande:* envar som uppehåller sig eller färdas på trafikled eller befinner sig i fordon på sådan,

g) *fordon:* var je anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor,

Norge

Definisjoner.

I disse trafikkregler forståes med:

1. *Veg:* Veg, gate eller område — også privat, som er åpen for alminnelig ferdsel.

2. *Kjørebane:* Den del av vegen som er bestemt for kj ørende trafikk.

3. *Vognbane:* Den bredde av kjørebanen som *en* enkelt rekke av kjøretøyer etter hverandre opptar.

4. *Vognrekke* (kjørefil): Kjøretøyer som kjører etter hverandre i en vognbane.

5. *Vegkryss:* Sted hvor veg skj ærer eller grener ut fra annen veg.

6. *Vegfårende* (trafikkant): Enhver som ferdes eller befinner seg på veg eller i kjøretøy på veg.

7. *Kjøretøy:* Enhver innretning på hjul, meir eller belter som kan kjøre og ikke går på skinner.

8. *Motorkjøretøy:* Kjøretøy som har kraftmaskin til framdrift.

Sverige

Definitioner.

väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel endast vintertid avsedd körled.

Vad i denna forordning stadgas om *vägkorsning* skall äga motsvarande tillämpning på forgrening av väg och anslutning mellan vägar.

vägtrafikant: envar som färdas eller el jest vistas på väg eller i fordon på väg.

fordon: var je anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

motordrivet fordon: fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg.

Motordrivna fordon indelas i

A. *motorfordon:* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller

Danmark

8. b. *traktor:* motordrevet køretøj, som er indrettet hovedsagelig 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.

8 c. *motorredskah:* motordrevet køretøj, som er indrettet hovedsagelig 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.

9. *udrykningskøretøj:* køretøj tilhørende politi eller brandvæsen, og som benyttes til kørsel ved påtrængende politimæssige opgaver, ildebrand eller andre katastrofesituationer; endvidere køretøj tilhørende anden offentlig myndighed samt privat ambulance- eller redningskøretøj, forså vidt justitsministeriets tilladelse til at anvende det i § 4, stk. 2, omhandlede signal er meddelt.

10. *standsning:* enhver afbrydelse af kørslen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel eller efter anvisning fra politiet.

11. *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.

12. *parkeringsplads:* område, som er særligt anvist til parkering af køretøjer eller visse arter af køretøjer.

1. kapitel.

Indledende bestemmelser.

§ 1.

Stk. 1. Bestemmelserne i dette afsnit gælder for færdsel på vej. Hvor der på vej findes adskilte baner for forskellige færdselsarter, gælder bestemmelserne om vej for hver

Finland

h) *utryckningsfordon:* ambulansbil samt motorfordon, som är avsett at användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning,

i) *stannande:* fordons stannande för kort tid för persons uppstigning eller urstigning eller för lastning eller lossning av detsamma eller för högst en tid av 20 minuter i andra än ovannämnda syften,

j) *parkering:* avbrott i färd eller lämnande av fordon vid trafikled för längre tid än för stannande är tillåtet,

k) *hållplats:* för stannande vid refuge, plattform, gångbana eller vägkant utmärkt plats, samt

1) *parkeringsplats:* för parkering utmärkt del eller område av trafikled.

1. kapitel.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

1. Bestämmelserna i denna forordning skola gälla för trafik på trafikled. Då på trafikled finnas skiida banor för olika slag av vägfarende, skola bestämmelserna om

Norge

Sverige

utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

B. *traktor:* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

C. *motorredskap:* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

9. *Utrykningskjøretøy*: Brannvesenets og politiets kjøretøyer under utrykning samt syke- og ambulansekjøretøyer under henting eller transport av syke som trenger hurtig hjelp.

utryckningsfordon: ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsenet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning.

10. *Stans:* Enhver avbrytelse av kjøringen som ikke skjer etter påbud fra vedkommende myndighet eller av hensyn til den øvrige ferdsel.

11. *Parkering:* Enhver hensetting av kjøretøy selv om dette er under tilsyn. Herfra er unntatt kortvarig opphold for av- eller påstigning, av- eller pålessing, eller for liknende øyemed.

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes på- eller avstigning, för av- ock pålastning av gods eller för annat liknande ändamål;

12. *Parkering splass:* Område som særskilt er tilvist og merket for parkering av kjøretøyer eller visse slag av sådanne.

'parkerings'plats: område, som sårskilt anvisats för parkering av fordon eller visst slag av fordon.

Kap. 1.

Innledende bestemmelser.

1. Bestemmelsene i disse trafikkregler gjelder for ferdsel på veg. Når det finnes adskilte baner for forskj eilige slags vegfårende skal bestemmelsene om veg gjelde

1 kap.

Inledande bestämmelser.

1 § (38 §).

Bestämmelserna i denna avdelning skola galla endast för trafik på väg. Då på väg finnas skiida banor för olika slag av vägtrafikanter, skola bestämmelserna om väg

Danmark

enkelt sådan bane i den udstrækning, de er anvendelige herpå.

Stk. 2. Hvor der gives bestemmelser for køretøjer, kørsel eller for kørende, omfatter bestemmelserne også cyklekørsel, kørsel med trækvogn og ridning samt trækken med dyr i den udstrækning, de er anvendelige herpå.

StJc. 3. Ved anvendelsen af bestemmelserne i dette afsnit anses som gående også den, der fører barnevogn eller rullestol.

Stk. 4. Invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft, kan med tilbørlig hensyntagen til gående benyttes på fortov eller gangsti. Benyttes køretøjet til kørsel ad kørebanen, skal reglerne for cykler følges.

Stk. 5. For kørsel med sporvogn gælder de i §§ 2—6, 10 og 14 indeholdte bestemmelser, så vidt disse er anvendelige. Ved kørsel med sporvogne ud fra remiser, sporsløjfer og lignende skal der udvises særlig agtpågivenhed og hensyntagen til den øvrige færdsel. Det samme gælder ved sporvognes kørsel ind på hovedveje. løvrigt kan justitsministeren fastsætte nærmere regler for sporvognskørsel i det omfang, færdselsmæssige hensyn tilsiger det.

2. kapitel.

Bestemmelser for al færdsel.

§ ?

Grundregler:

Vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, herunder dem, der bor eller opholder sig ved vejen, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres.

6.

Anvisninger for færdselen.

Stk. 1. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler.

Finland

trafikled i tillämpliga delar gälla för var je särskild sådan bana.

2. I 4 § 1 mom. avsedda bestämmelser för trafik med fordon ävensom i 6 och 8—14 §§ meddelade särskilda bestämmelser om sådan trafik skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer, som leda eller driva kreatur.

3. Vid tillämpning av bestämmelserna i denna forordning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

2. kapitel.

Bestämmelser för samtliga vägfarande.

3 §.

Var je vägfarande skall iakttaga av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet till förekommande av trafikolycka och uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar tranken eller stör eller för fara utsätter dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

4 §.

1. Vägfarande skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande tranken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Forare av utrycknings-

Norge

for hver enkelt av disse baner i den utstrekning de kan anvendes.

2. For rytter eller for person som leder eller driver hest eller annet husdyr gj elder de bestemmelser som er fastsatt for kjører i den utstrekning de kan brakes.

3. For person som i vanlig gangfart fører sykkel, barnevogn (barnesluffe), kjelke, sparkstøtting eller rullestol, gj eider de bestemmelser som er fastsatt for gående.

4. Jernbanens skinnegangsvogner samt sporvogner går bare inn under trafikkreglene, når det uttrykkelig er bestemt.

Kap. 2.

Bestemmelser for alle vegfarende.

§ 2.

Grunnregler.

Vegfarende skal opptre hensynsfullt og vise varsomhet så det ikke oppstår fare eller voldes skade eller ulempe og således at ferdselen ikke blir unødig hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn overfor dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

Denne paragraf gj elder også for fører av sporvogn.

§ 3.

Plikt til å rette seg etter oppsattetrafikkskilter, politiets tegn m. v.

1. Vegfarende skal rette seg etter de anvisninger som vedkommende myndighet har gitt om regulering av ferdselen ved hjelp av trafikkskilter, oppmerking eller signaler.

Sverige

i tillämpliga delar gälla för var je särskild sådan bana.

I 3 § (40 §) 1. mom. avsedda anvisningar för trafik med fordon ävensom i 5 och 7—13 §§ (42 och 44—50 §§) meddelade särskilda bestämmelser om sådan trafik skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer, som leda eller driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denne avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

2 kap.

Bestämmelserför samtliga vägtrafikanter.

Grundregler.

2 § (39 §).

Vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken! Även i övrigt skall vägtrafikant visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

Beaktande av anvisningar i trafiken.

3 § (40 §).

1 mom. Vägtrafikant skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

Danmark

Førere af udrykningskøretøjer må dog i påtrængende tilfælde undlade at følge sådanne forskrifter.

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, forvanske eller beskadige færdselstavler, afmærkning eller signaler.

§ 4.

Fri passage for sporvogne, optog og udrykningskøretøjer.

Stk. 1. Vejfarende skal såvidt muligt give fri passage for sporvogne, de militære værns og civilforsvarets kolonner, ligtog, skolebørn i trop og andre sluttede optog.

Denne pligt påhviler dog ikke udrykningskøretøjer under den i stk. 2 omhandlede kørsel.

Stk. 2. Når udrykningskøretøjer tilkendegiver sig ved særlige af justitsministeren fastsatte lyd- og lyssignaler, skal andre vejfarende — herunder også de i stk. 1, første punkt nævnte — i god tid holde vejen åben for køretøjet, for kørendes vedkommende ved straks at køre ind til siden og standse. Sådanne signaler må kun anvendes i påtrængende tilfælde, og brugen heraf fritager ikke føreren af udrykningskøretøjet for pligten til tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed.

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

§ 5.

Jernbaneoverskæringer.

Stk. 1. Vejfarende, der skal passere en jernbaneoverskæring, skal, uanset forekom-

Finland

fordon må dock i trängande fall underlåta att föl ja i foregående stycke avsedda bestämmelser.

2. Vägfarande skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

5 §.

1. Vägfarande skall ovillkorligen stanna och lämna väg för utryckningsfordon i brådskande uppdrag. Härvid skall i dessa fordon användas signalordning med gäll signal och jämte stadgande belysningsanordningar en lykta, som kastar kraftigt rött ljus framåt.

2. Likaså skall annan vägfarande än i 1. mom. nämnt fordon i brådskande uppdrag lämna väg för fordon på skenor samt för begravningsfölje, marscherande militär och annan ordnad procession.

1. Vägfarande, som ämnar passera korsning i samma plan mellan trafikled och

Norge

Fører av utrykningskjøretøy er i påtrengende tilfelle ikke bunnet av denne bestemmelse.

2. Vegfårende skal etterkomme pålegg, tegn eller signal som politiet gir for å regulere ferdselen.

3. Det er forbudt å øve hærverk på, snu, flytte eller fjerne vegskilter, trafikkskilter, oppmerking eller signaler for regulering av ferdselen.

4. Bestemmelsene i denne paragrafs punkt 1. og 2. gj elder også for fører av sporvogn.

§ 4.

Åfen kjørebane m. v. for visse vegfarende.

1. Vegfarende skal vike og om nødvendig stanse for jernbanens skinnegangsvogner og sporvogn. Det er forbudt å kjøre i vegen for troppeavdeling, likfølge, skolebarn i samlet tropp og andre prosesjoner. Dette gj elder også for fører av sporvogn.

Hva her er bestemt gj elder ikke for fører av utrykningskjøretøy, som skal ha åpen kjørebane etter bestemmelsene i denne paragrafs punkt 2.

2. Fører av utrykningskjøretøy kan i påtrengende tilfelle ved bruk av flertonig signalhorn, klokke eller på annen hensiktsmessig måte varsle om at kj ørebanen må holdes åpen for kjøretøyet.

Når sådant varsel er gitt, skal alle vegfarende — også fører av sporvogn — så vidt mulig i god tid holde kj ørebanen åpen for utrykningskjøretøyet og om nødvendig stanse.

§ 5.

Jernbaneplanover ganger.

1. Vegfarende som skal passere jernbaneplanovergang, må uten hensyn til om over-

Sverige

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i föregående stycke avsedda bestämmelser.

2 mom. Vägtrafikant skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

Förare av motordrivet fordon skall åtlyda besiktningsmans tecken att stanna.

Beredande av fri väg för vissa vägtrafikanter m. fl.

4 § (41 §).

1 mom. Vägtrafikant skall, där så kan ske, lämna fri väg för spårvagn, militärtrupp och begravningståg samt annan procession. Vad sålunda stadgas skall dock icke gälla forare av utryckningsfordon, för vilket påkallas fri väg enligt bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Forare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och framtill på fordonet foras minst en lykta med kraftigt rött sken framåt. Larmanordningen skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger annan vägtrafikant ävensom forare av spårvagn, som icke framgår på särskild banvall, att i god tid om möjligt lämna utryckningsfordon fri väg, då så påkallas.

Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.

5 § (42 §).

1 mom. Vägtrafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och

Danmark

mende sikringsforanstaltninger, være opmærksom på, om tog nærmer sig. Ved kørsel frem mod overskæringen skal hastigheden nedsættes så meget, at standsning kan ske, før køretøjet når ind på sporet.

Stk. 2. Når det ved lys- eller lydsignal tilkendegives eller på anden måde kan iagttages, at et tog nærmer sig, skal vejfarende standse i betryggende afstand fra overskæringen; såfremt lyssignal findes, skal standsningen ske foran dette. Når fremkørsel kan finde sted, skal selve overskæringen passeres hurtigst muligt. I lygtetændingstiden må på motorkøretøjer kun køretøjets parkeringslygter være tændt under standsningen, jfr. § 15, stk. 2.

Stk. 3. Overhaling af andet køretøj må ikke finde sted foran eller på en jernbaneoverskæring.

Stk. 4. Bortset fra det i stk. 2 anførte tilfælde må køretøjer ikke holde indenfor en afstand af 30 m fra en jernbaneoverskæring, medmindre færdselsforholdene gør det nødvendigt.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1—4 finder tilsvarende anvendelse på skæring i samme plan mellem vej og sporvej på særskilt banelegeme.

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

§ 6.

Forpligtelser ved færdselsuheld.

(se § 7).

Enhver, der med eller uden egen skyld bliver delagtig i en påkørsel eller andet

Finland

järnväg, skall oavsett förekommande varnings- och säkerhetsanordningar genom att sakta farten och vid behov stanna och även stiga ur fordonet förvissa sig om att tåg eller annat fordon, som framdrives på skenor, icke nalkas.

2. Framgår av varnings- eller skyddsanordning eller på annat sätt att tåg närmar sig, bör vägfarande stanna på betryggande avstånd från korsningen. Ar tåg icke i annalkande, skall korsningen snabbt passeras.

3. På fordon, som är för sett med sär skiida parkeringslyktor, skall framtill endast dessa nållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

4. Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan trafikled och järnväg.

5. Fordon får icke i annat än o van i 1 och 2 mom. förutsatt fall stannas eller parkeras på mindre än 30 meters avstånd från närmaste skena.

7 §.

1. Då bil är i rörelse må ingen upphålla sig på dess tak, fotsteg, stotfångare eller annan ställning eller anordning utanför det egentliga bilkarosseriet.

2. Envar, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, är pliktig

Norge

gangen er bevoktet eller ubevoktet, være merksam på om tog nærmer seg. Kjøretøy skal holde en etter forholdene tilstrekkelig lav hastighet.

2. Når det ved lyd- eller lyssignal eller på annen måte gis tilkjenne at tog nærmer seg, skal vegfarende stanse i betryggende avstand fra overgangen og foran lyssignal, om sådant finnes. Hvis tog ikke nærmer seg, skal overgangen passeres så hurtig som råd er.

Når kjøretøy i mørke er stanset for tog som nærmer seg, skal parkeringslyset være tendt hvis kjøretøy et er utstyrt med sådant. Has ikke parkeringslys skal nærlyset være tendt.

3. Forbikjøring av annet kjøretøy må ikke finne sted like foran eller på en jernbaneovergang.

4. Bestemmelsene i denne paragraf gj elder ikke for plankryssing mellem vej og sporveg hvor skinnegangen ligger i kj ørebanen og er en del av denne.

Plikter ved trafikkuhell.

(se § 7).

Når trafikkuhell inntreffer, skal enhver som med eller uten skyld er blandet inn i

Sverige

järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

Med tåg likställes i denna paragraf var je anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikant stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Foreligger ej forhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.

På fordon, som är försett med särskilda parkeringslyktor, böra framtill endast dessa hållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

3 mom. Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

4 mom. I andra fall än i 2 mom. sägs får icke, utan att trafikforhållandena det föranleda, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

5 mom. Bestämmelserna i 1—4 mom, skola äga motsvarande tillämpning på korsning i samma plan mellan väg och spårväg med särskild banvall.

Åligganden vid trafikolycka.

6 § (43 §).

Vägtrafikant, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka,

Danmark

færdselsuheld, skal straks standse og efter bedste evne deltage i de foranstaltninger, som uheldet giver anledning til. De pågældende har gensidigt pligt til på forlangende at opgive navn og bopæl og give de oplysninger om uheldet, som de er i stand til.

Er der sket skade på person, husdyr, køretøj eller andre genstande, 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 eller beskadiget, skal føreren straks efter evne bringe afmærkningen i orden igen og om fornødent rette henvendelse til politiet eller vedkommende vejmyndighed.

§ 7.

Forbud mod at hænge få køretøjer m. v.

Det er forbudt at springe af eller på et køretøj, herunder sporvogn, der er i fart.

Det er ligeledes forbudt at hage sig fast i et køretøj, herunder sporvogn, at stå på trinbrædt eller lignende steder eller at hænge slæder og lege vogne efter køretøjer, jfr. for cyklister bestemmelsen i § 23, stk. 2, andet punktum.

3. kapitel.

Bestemmelser for kørende.

§ 8.

Anvendelse af færdselsbaner.

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

Cyklestier langs veje må kun benyttes af de cyklister, i hvis højre vejside cyklestien ligger, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Cyklestier må ikke befærdes med varetransportcykler eller af cyklister, som på cyklen medfører genstande,

Finland

att, innan han avlägsnar sig från platsen, bistå skadade och efter förmåga vidtaga alia de åtgärder som rimligtvis kunna av honom fordras för skadans avhjälpande eller hindrande av ytterligare skada. Han må icke vägra att uppgiva namn och adress samt att lämna uppgifter för händelsens utredande.

(se 7 §, 1).

3. kapitel.

Bestämmelser angående fordon.

1. Finnas på trafikled skiida banor för olika grupper av vägfarande, skola fordon använda den för dem avsedda banan. Fordon må dock föras på annan bana, om så i sårskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

2. Cykelbana på sidan av väg skall anses upplåten endast för cykeltrafik i den riktning, vari övrigt fordonstrafik på samma sida av vägen framgår. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där annat särskilt angivits genom vägmärke.

Norge

uhellet straks stanse og hjelpe mulig tilskadekomne. I den utstrekning det er nødvendig gj elder dette også for andre som er i nærheten eller kommer til stede og blir merksam på at uhell er inntrufEet. De som er blandet inn i uhellet har gj ensidig plikt til å gi opp navn og adresse.

Er trafikkskilt, signaler, sperringer eller lykter ved sådanne skadet eller brakt ut av stilling, skal den som har voldt dette etter evne dra omsorg for at fornøden utbedring blir foretatt. Om nødvendig skal politiet varsles.

Denne paragraf gj elder også for fører av sporvogn.

§ 7.

Forbud mot å henge få kjøretøy m. v.

Det er forbudt å stige av eller på kjøretøy eller sporvogn som er i fart.

Det er også forbudt å henge på kjøretøy eller sporvogn, å stå på stigtrinn eller fender, å henge kjelke, sparkstøtting eller håndvogn etter kjøretøy eller sporvogn.

Kap. 3.

Bestemmelser for kjører.

§ 8.

Bruk av adskilte vegbaner.

Når det på veg finnes adskilte baner for forskjeilige slags vegfårende, skal kjøretøy føres i den bane som er bestemt for kjøretøyet.

Når det finnes særskilt sykkelbane, skal syklist bruke denne, hvis sykkelbanen ligger til høyre for kj ørebanen. I andre tilfeller kan syklisten bare bruke sykkelbanen, hvis det er tillatt ved oppsatt trafikkskilt.

Sverige

får icke genom att avlägsna sig från olycksplatsen eller eljest undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olycken skäligen föranleder, såsom omhändertagande av skadad person. Han får ej heller undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.

3 kap.

Sär skiida bestämmelser om trafik med for don.
Användande av skiida vägbanor.

7 § (44 §).

Finnas på väg skiida banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon foras på bana, som är avsedd för fordonet. Fordon må dock föras på annan bana, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på sidan av väg skall anses upplåten endast för cykeltrafik i den riktning, vari övrig fordonstrafik på samma sida av vägen framgår. Väd nu sagts skall dock icke gälla, där annat sårskilt angivits genom vägmärke.

Danmark

der er bredere end styret eller længere end cyklen.

§ 9.

Køretøjets plads få kørebanen, herunder ved vejkryds.

Stk. 1. Kørende skal holde så langt til højre på kørebanen som forholdene, herunder hensynet til cyklister og gående, tillader det. Hvor oversigten er dårlig, såsom i kurver, vejkryds eller ved bakketoppe eller ved nedsat sigtbarhed iøvrigt, skal der altid holdes længst muligt til højre, og kørebanens midterlinie må ikke overskrides; dette gælder dog ikke på vej med ensrettet færdsel. Helleanlæg, færdselsfyr o. lign., der er anbragt midt i kørebanen, skal altid passeres til højre; er sådanne anlæg ikke anbragt midt i kørebanen, kan de passeres til begge sider, medmindre andet følger af afmærkning af anlægget.

Langsomtkørende, herunder cyklister, skal altid køre så langt til højre på kørebanen som muligt.

Afstanden mellem køretøjer, som kører efter hinanden, skal holdes så stor, at der ikke er fare for påkørsel, såfremt det forreste køretøj standser, eller dets hastighed mindskes. Store person- og lastmotorvogne samt motorvogne med påhængsvogne skal udenfor tæt befærdede områder tillige holde sådan indbyrdes afstand, at overhaling ikke vanskeliggøres.

Stk. 2. I god tid før vejkryds skal køretøjer, som skal svinge til højre, føres mod højre kant af kørebanen, og køretøjer, som skal svinge til venstre, føres ind mod vejens midterlinie eller, på kørebaner med ensrettet færdsel, over mod den venstre kant. Fremføres færdselen før vejkryds i to eller flere rækker af køretøjer, skal kørende i god tid før krydset anbringe sig i den række, som er mest hensigtsmæssig under hensyn til den påtænkte færdselsretning.

Finland

9 §.

1. Där körbanans bredd och beskaffenhet det tillåter, skalla fordon foras på högra delen av vägen. Fordon som foras med ringa hastighet, bör hållas så långt som möjligt till höger på vägen såvida annat ej följer av 4 eller 5 mom.

2. I kur vor, stigningar och annorstädes, där sikten är begränsad, skall fordon hållas så nära högra vägkanten som möjligt; är fordon försett med ljudsignal- eller belysningsanordning skall vid behov lämplig signal givas.

3. Avståndet mellan fordon, som köra efter varandra, bör till förhindrande av påkorning och för underlättande av omkörning hållas så stort, som forhållandena i ettvart fall påkalla.

4. Skall fordon i vägkorsning vika av till höger, bör det i god tid före korsningen överföras till högra kanten av körbanan; fordon, som skall vika av till vänster, bör hållas strax till höger om vägens mittlinie eller på vänstra kanten av enkelriktad trafikled. Ar körbana for gruppering av fordonen indelad i flere fordonsbanor, skall fordon, då det närmar sig vägkorsning, köra in på vederbörande eller med trafikmärke sårskilt utmärkt bana.

Norge

§ 9.
Kjøretøyetsplass i kjørebanen.

1. Kjøretøy skal føres til høyre på høyre side av vegen og til høyre for plattformer (refuger) eller lignende anlegg i kj ørebanen.

Dette gj elder ikke for veger med envegskjøring eller hvor det ved oppsatt trafikkskilt er bestemt noe annet.

Hvis oversikten er dårlig skal det alltid kjøres lengst mulig til høyre.

For veger med flere vognbaner i samme fartsretning gj elder bestemmelsen i denne paragrafs punkt 4.

Kjøretøy med liten fart skal kjøre lengst mulig til høyre såfremt ikke annet følger av denne paragrafs punkt 2 eller 4.

I rundkjøringer skal andre kjøretøyer enn motorkjøretøyer holde lengst mulig til høyre.

Avstanden til forankj ørende kjøretøy skal være slik avpasset at det ikke oppstår fare for påkjøring hvis forankj ørende saktner farten eller stanser.

2. Kjører skal såvidt mulig under kjøringen ikke skifte plass i kj ørebanen. Er det hensiktsmessig eller påkrevet å skifte plass, skal dette bare gjøres når det kan skje uten ulempe eller fare for den øvrige ferdsel, og etter at tegn om nødvendig er gitt, jfr. § 14, pkt. 2.

3. I god tid før vegkryss skal kjører som vil svinge til høyre, kjøre til vegens høyre side, og kjører som vil svinge til venstre, inn til vegens midtlinje, eller hvis vegen har envegskjøring, til vegens venstre side. Det skal kjøres så langt til siden eller til midtlinjen som det etter forholdene er mulig.

4. Når vegen har to eller flere vognbaner i samme fartsretning, skal kjører som vil svinge, i god tid før krysset ha kjørt inn i den vognbane som er påbudt, jfr. punkt 3, foran. Kjører som vil kjøre rett fram, skal i god tid før krysset kjøre inn i den vognbane som er mest hensiktsmessig for den videre kjøreretning.

Sverige

Fordons flats få väg och i vägkorsning.
8 § (45 §).

1 mom. Fordon bör, där så lämpligen kan ske, foras på vänstra delen av vägen.

Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skymd, skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som fores med ringa hastighet, bör hållas så långt som möjligt till vänster på vägen, såvida annat ej följer av 2, 4 eller 5 mom.

Då fordon fores efter annat fordon, skall avståndet till det framförvarande fordonet avpassas så, att fara för påkorning ej föreligger, om detta fordon stannas eller dess hastighet minskas.

2 mom. I god tid före vägkorsning bör fordon, som skall svängas till vänster, föras till vägens vänstra sida och fordon, som skal svängas till höger, föras in mot vägens mittlinje eller, om vägen har enkelriktad fordonstrafik, till vägens högra sida.

3 mom. Där före vägkorsning fordonstrafik i samma färdriktning framgår i två eller flera jämsides löpande körfiler, skall förare av fordon i god tid intaga den körfil, som med hänsyn till avsedd körriktning är lämplig.

Danmark

Stk. 3. Under svingning til højre i vejkryds skal køretøjet holdes så nær til kørebanens højre kant som muligt. Under svingning til venstre skal køretøjet føres således, at det forlader krydset til højre for den krydsende kørebanes midterlinie. Ved svingning ind i kørebane med ensrettet færdsel sker indkørslen dog på den efter færdselsforholdene mest hensigtsmæssige måde.

Et vejkryds anses at omfatte det område, der begrænses af forbindelseslinierne mellem de skærende kørebaners hjørner eller, ved vej udmundinger, af forlængelseslinierne af de udmundende kørebaners sider.

Stk. 4. Førend føreren udfører de i stk. 2 og 3 omhandlede manøvrer, skal han påse, at de kan foretages uden fare for andre vejfarende. Selve svingningen skal udføres således, at den ikke er til ulempe for modgående færdsel.

Stk. 5. For cyklister, der skal svinge til venstre, gælder forpligtelsen ifølge stk. 1, andet punktum, til at holde sig så langt til højre på kørebanen som muligt i forhold til andre færdselsarter, umiddelbart indtil svingningen skal foretages. Svingning må da kun foretages under iagttagelse af forskrifterne i stk. 4.

Stk. 6. Vending og baglænskørsel må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Vendinger skal som almindelig regel ske forlæns til venstre.

Finland

5. Vid svängning i korsning skall fordonet köras så att det lämnar korsningen till höger om den korsande körbanans mittlinje. Korsning anses omfatta det område, som begränsas av förlängningarna av de varandra korsande körbanornas sidor.

6. Backning eller vändning må ej företagas, med mindre föraren förvissat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik.

Norge

5. I vegkryss skal kjører ved sving til høyre holde så nær høyre vegkant som mulig. Ved sving til venstre skal kjøretøyet holdes sådan at det forlater krysset til høyre for den kryssende kj ørebanes midtlinje. Hvis den kryssende kj ørebane har envegskjøring, skal svingning til høyre eller til venstre skje på den etter omstendighetene mest hensiktsmessige måte. Med vegkryss menes her det område som begrenses av forlengelsen av de kryssende kj ørebaners sider.

6. Vending og rygging må ikke finne sted medmindre kj øreren har visshet for at ingen hindring er tilstede, og at det kan skje uten ulempe eller fare for den øvrige ferdsel. Vending skal som alminnelig regel skje forover til venstre.

Sverige

å mom. Vänstersväng i vägkorsning bör göras så nära vänstra vägkanten som lämpligen kan ske.

5 mom. Vid högersväng i vägkorsning bör följande iakttagas:

a) Om båda vägarna hava dubbelriktad fordonstrafik, skall fordonet foras så, att det inkommer i vägkorsningen till vänster om vägens mittlinje och lämnar korsningen till vänster om den korsande vägens mittlinje.
b) Om fordonstrafiken är dubbelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och enkelriktad på den korsande vägen, skall fordonet införas i vägkorsningen till vänster om förstnämnda vägs mittlinje.
c) Om fordonstrafiken är enkelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och dubbelriktad på den korsande vägen, skall fordonet foras så, att det lämnar vägkorsningen till vänster om sistnämnda vägs mittlinje.
d) Om båda vägarna hava enkelriktad fordonstrafik, skall svängen göras så nära högra vägkanten som lämpligen kan ske.

Vägkorsning skall anses omfatta det område, som begränsas av de tänkta förlängningarna av de korsande vägarnas sidor.

6 mom. Backning eller vändning må ej företagas, med mindre föraren forvissat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik.

Danmark

Stk. 7. Uden hensyn til bestemmelserne i stk. 1 — 6 må køretøjer, der anvendes til vejarbejde, under iagttagelse af den fornødne forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

§ 10.

Hastighed.

Stk. 1. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter, hvad hensynet til andres sikkerhed kræver. Herved skal både vej- og vejrforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning og færdselsforholdene iøvrigt tages i betragtning; ved kørsel i lygtetændingstiden skal hensyn tillige tages til vejbelysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

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

a) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
b) ved vejkryds,
c) i vejsving,
d) foran bakketoppe,
e) hvor oversigten iøvrigt er begrænset,
f) ved risiko for blænding,
g) ved møde med andre køretøjer på smalle veje eller broer, hvor passage er vanskelig, eller ved kørsel med særlig omfangsrige læs,
h) i glat eller fedtet føre,
i) hvor sporvogne eller omnibusser holder eller er ved at holde ved et stoppested,
j) hvor småbørn opholder sig ved vejen,
k) når køretøjet nærmer sig gående, der bærer særligt tegn for blindhed, døvhed eller anden legemlig mangel.

Stk. 2. Foran fodgængerfelter skal hastigheden nedsættes således, at køretøjet om fornødent kan standses i tide for fodgængere, der er på vej over kørebanen.

Finland

7. Utan hinder av bestämmelserna i 1, 4 och 5 mom. av denna paragraf får fordon eller motorredskap, som användas i väghållningsarbete med iakttagande av nödig försiktighet föras på sätt arbetet kräver.

10

1. Fordons hastighet skall anpassas efter förhållandena så att föraren utan risk för någon under alle omständigheter säkert behärskar fordonet. Körning med hög hastighet är tillåten endast, då körbanan är bred, torr och i gott skick, utsikten framåt åt sidorna obehindrad och tranken lätt att överskåda. Hastigheten bör minskas i all synnerhet:

a) då sikten på grund av de lokala förhållandena eller beroende på belysningen eller väderleken är skymd, såsom i kurvor, på backkrön och i korsningar samt då byggnader, plank eller planteringar skymma sikten åt sidorna, i skymning och mörker samt vid dimma, regn, snöfall eller fara för bländning,
b) då körbanan till konstruktion eller skick eller på grund av föret är farlig, såsom på smal, ojämn och mjuk väg, i branta backar och på broar samt på våt eller isig väg,
c) då hänsyn till vägfarande påkallar särskild försiktighet, såsom i livlig trafik och i korsningar mellan farleder, då fordon nalkas vid hållplats stående spårvogn, trådbuss eller buss, eller ock barn, åldringar, lytta, blinda och döva, ävensom husdjur,
d) där detta är påkallat av hänsyn till dem som bo eller uppehålla sig vid vägen, såsom vid skolor och sjukhus samt
e) även annorstädes, där hastigheten enligt trafikmärke skall nedbringas eller särskild försiktighet iakttagas.

2. Då fordon nalkas skyddsväg, skall det vid behov stannas, så att de på skyddsvägen gående hinna över körbanan.

Norge

7. Fører av vegarbeidsmaskin kan fravike bestemmelsene i denne paragraf når det er påkrevet eller til vesentlig lettelse under arbeidet.

§ 10.

Hastighet.

1. Kjørehastigheten må aldri være større enn at kj øreren har fullt herredømme over kjøretøyet. Hastigheten skal for øvrig være avpasset etter sted, føre, vær og trafikkforholdene, og således at det tas tilbørlig hensyn til andre og til ferdselens sikkerhet.

I særlig grad plikter kj øreren å holde en etter forholdene tilstrekkelig lav hastighet eller om nødvendig stanse:

a) når siktbarheten er nedsatt på grunn av lys- eller værforholdene,
b) i eller like før vegkryss,
c) i uoversiktlig kurve,
d) foran bakketop,
e) når sikten for øvrig er begrenset,
f) når det er fare for blending,
g) over bruer som det ikke er fastsatt særskilt maksimalfart for, særlig hvis brubanen er ujevn,
h) når kj ørebanen er glatt,
i) i trang innsnevring av kj ørebanen eller i dens venstre side,
j) ved passering av sporvogn eller buss ved stoppested,
k) ved passering av småbarn som oppholder seg på eller ved vegen,
1) ved passering av gående, som er utstyrt med særskilt tegn for blinde eller døve,
m) ved passering av hest eller annet husdyr.

2. Når kjøretøy nærmer seg oppmerket overgang for gående, skal hastigheten nedsettes så meget, at kjøretøyet kan stanse foran overgangen, således at gående i overgangen får anledning til å passere.

Sverige

7 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1—5 mom. må fordon, som användes i väghållningsarbete, med iakttagande av erforderliga forsiktighetsmått foras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt.

Hastighet.

9 § (46 §).

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till forhållandena tillräckligt låg hastighet:

a) vid oklar sikt;
b) vid vägkorsning;
c) i skarp kurva;
d) vid backkrön;
e) när sikten el jest är skymd;
f) vid risk for bländning;
g) vid halt väglag;
h) vid möte med fordon på smal väg eller bro;
i) då fordonet nalkas spårvagn eller buss, som stannat för passagerares av- eller påstigning;
j) då fordonet nalkas småbarn, som uppehåller sig på eller in vid vägen;
k) då fordonet nalkas gående, som bär särskilt tecken för blindhet eller dövhet;
1) då fordonet nalkas kreatur.

Förare av fordon skall, då fordonet närmer sig obevakat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Danmark

Stk. 3. I dårligt føre skal hastigheden såvidt muligt afpasses således, at andre ikke udsættes for tiistænkning.

Stk. 4. Vedrørende største tilladte hastighed for visse motorkøretøjer gælder bestemmelserne i § 20.

§ 11.

Møde og overhaling.

Stk. 1. Når kørende møder hinanden, skal begge i god tid holde så langt til højre, at der er tilstrækkelig plads mellem køretøjerne, og om fornødent nedsætte farten. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis kørebanehalvdel spærringen er, holde tilbage.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling af en kørende eller holdende 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 vejkryds eller uoverskuelige eller bratte vej kurver og foran eller på bakketoppe, ej heller foran eller på fodgængerfelter; dog kan overhaling efter omstændighederne ske i regulerede kryds og udfor sideveje, der udmunder i hovedvej.

Stk. 3. Kørende, der vil overhale en foran kørende, skal, hvis dette efter forholdene er nødvendigt, ved lyd- eller lyssignal sikre sig, at denne er opmærksom på, at han vil

Finland

3. På mjuk och smutsig väg skall hastigheten nedbringas så, att icke övriga vägfarande bli utsatta för smutsstänk.

11 §.

1. Vid möte med andra vägfarande bör fordon väja åt höger och vid behov minska farten.

2. Ar väg så smal, att någotdera fordonet måste stanna, vika från vågen eller backa, skall detta, beroende på omständigheterna, göras av den, för vilken det faller sig lämpligast eller mest riskfritt. Den, som sålunda lämnats rum, bör vid behov bistå det fordon, som vikit åt sidan, så att även detta utan större olägenhet kan fortsätta färden. Ar körbanan delvis spärrad skall den, på vårs sida hindret ligger, vika för det mötande fordonet.

3. I samma riktning framförkörande fordon skall köras om till vänster. Dock skall spårvagn, då skenorna befinna sig i trafikledens mitt, omköras till höger. Likaså får i gruppering av fordon före trafikledskorsning fordon på vänstra fordonsbanan omköras till höger.

4. Omkörning är förbjuden, då mötande fordon närmar sig, då det fordon, som skall omköras, självt kör om framförkörande eller vid körbanans kant stående fordon, i korsning, på smala och svaga broar, i kurvor och på backkrön, där sikten är skymd, samt i brant utförsväg och även annorstädes, dar fara kan hota på grund av terrängens art eller omständigheterna i övrigt. Omkörning är dock tillåten där så kan ske utan fara i korsningar med regierad trafik samt på huvudled i korsning med annan trafikled.

5. Önskar förare av fordon köra om framför körande, skall han giva ljud-, ljus- eller annan lämplig signal, varvid den framför körande, skall med lämplig signal eller på

Norge

3. Når føret gjør det nødvendig, skal hastigheten være avpasset så at andre ikke blir tilskvettet.

4. Bestemmelsene i denne paragraf gj elder også for fører av sporvogn.

5. For motorkjøretøyer gjeider de særskilte bestemmelser om største tillatte hastighet i § 20.

§ 11.

Møte, forbikjøring og passering.

1. Kj ørere som møtes skal i god tid vike tilstrekkeligt til høyre og om nødvendig stanse til vegen er fri. Hvis vegen er delvis sperret, har den kjører vike- eller stoppeplikt på hvis side sperringen er.

Kjører skal ved møte eller forbikjøring av gående gi denne tid til å vike til side og la ham få tilstrekkelig plass på vegen.

2. Forbikjøring av f or ank j ørende skal skje til venstre.

Forbikjøringen av forankj ørende eller stillestående sporvogn skal skje til høyre når sporvegsskinnene er lagt slik at det er plass til det. Denne bestemmelse gjelder ikke for veg med envegskjøring.

Forbikjøring av annet kjøretøy må ikke foretas i eller like før vegkryss, uoversiktlig kurve eller bakketopp eller under andre omstendigheter hvor man må regne med at det derved kan oppstå fare eller skade.

3. Når kjører vil kjøre forbi et annet kjøretøy skal han, hvis dette etter forholdene er nødvendig, ved lyd eller lyssignal sikre seg at den forankj ørende er merksam på at

Sverige

Vid smutsigt väglag skall förare av fordon, såvitt möjligt, anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikant ej utsättes för smutsstänk.

2 mom. I fråga om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon m. m. gäller vad därom stadgas i 19 § (56 §).

Möte och omkörning.

10 § (47 §).

1 mom. Förare av fordon skall vid möte med eller omkörning av gående lämna denne tid att vika åt sidan samt låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen.

Möte med annan vägtrafikant än gående skall ske till vänster.

Omkörning av annan vägtrafikant an gående skall ske till höger.

Möte med eller omkörning av spårvagn skall, • om spårens läge medgiver det, äga rum till vänster.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga forhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller på backkrön.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål

Danmark

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.

Stk. 4. På steder, hvor tæt og langsomtkørende færdsel fremføres i to eller flere rækker, kan overhaling uanset bestemmelsen i stk. 2 efter omstændighederne ske til højre. På samme måde kan overhaling af et køretøj, der er i færd med at svinge til venstre eller tydeligt forbereder dette, 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.

§ 12.

Vigepligt.

Stk. 1. Ved kørsel ind på eller over en vej, der er udlagt som hovedvej (hovedgade), jfr. § 00, har den fra sidevejen kommende ubetinget vigepligt.

Under fremkørslen mod hovedvejen skal den kørende ved i god tid at nedsætte hastigheden og om fornødent helt at standse tydeligt tilkendegive, at han vil lade den eller de på hovedvejen kørende passere først. Der skal altid standses helt, hvor særlig færdselstavle for STOP er anbragt, eller hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri.

Stk. 2. Ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider haves ligeledes ved udkørsel fra markveje, fra ejendom eller grundstykke, parkeringsplads eller holdeplads.

Finland

annat sätt giva tillkänna, att han uppfattat Signalen samt ofördröjligen väj a åt höger och vid behov nedbringa farten, så att omkörning utan olägenhet kan äga rum.

6. I stad och på annan trafikled, där omkörning även eljest kan äga rum utan att säkerheten äventyras, kan detta ske utan ovan i 5 mom. förutsatta åtgärder.

7. Omkörande skall vid omkörningen iakttaga särskild försiktighet, och han får icke vända in på körbanans högra sida, innan detta kan ske utan olägenhet eller fara för det omkörda fordonet.

8. Utan hinder av bestämmelserna i 1 och 3 mom. må fordon eller motorredskap i väghållning vid möte eller omkörning passeras på den sida, som med hänsyn till dess läge på körbanan är minst riskfyllt, förutsatt att nödig försiktighet iakttages.

12 §.

1. Förkörsrätt i korsning av farleder tillkommer den, som färdas längs väg eller gata med behöriga trafikmärken som förklarats för huvudled. På väg, som utmynnar i huvudled, bör på lämpligt avstånd från korsningen med denna finnas trafikmärke, utvisande korsning med väg, på vilken fordon äger förkörsrätt.

2. Den som från kommunalväg, byväg eller enskild väg inkommer på allmän landsväg eller från gårdsplan eller parkeringsplats på trafikled, skall iakttaga sär-

Norge

han vil kjøre forbi. Den forankj ørende skal i så fall så snart forholdene gjør det mulig, vike lengst mulig til høyre og om nødvendig saktne farten til forbikjøring har funnet sted.

Den forbikj ørende skal etter passeringen svinge til høyre så snart det er mulig, men ikke før det kan skje uten fare eller ulempe.

Kjøretøy med liten fart skal om nødvendig stanse på hensiktsmessig sted så bakenforkj ørende kan komme forbi.

4. Uten hensyn til bestemmelsene i denne paragrafs punkt 2 kan kjøretøy kjøre forbi annet kjøretøy på høyre side når dette svinger til venstre eller tydelig forbereder sådan sving.

5. Hvor vegen for samme fartsretning har to eller flere vognbaner, kan kjøretøy i en vognbane passere kjøretøy i annen vognbane. Når slik passering skjer like før eller i vegkryss, må det utvises særskilt varsomhet.

6. Fører av vegarbeidsmaskin kan fravike bestemmelsene i denne paragraf når det er påkreved eller til vesentlig lettelse under arbeidet.

§ 12.

Vikeplikt.

1. Når den ene veg er utlagt som forkj ørsveg, har kjører på den kryssende veg ubetinget vikeplikt. Før møte på f orkj ørsveg skal kj ørende på kryssende veg i god tid sette farten ned og om nødvendig stanse og derved tydelig tilkjennegi, at han vil la den kj ørende på forkjørsvegen passere først.

2. Ubetinget vikeplikt for andre kj ørende har den som kjører ut fra parkeringsplass eller holdeplass eller ut fra eiendom.

Sverige

bör den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tättbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på det framförvarande fordonet skall, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt bör, om signal avgivits, på lämpligt sätt besvara denna.

Den omkörande får icke hålla till vänster, förrän han förvissat sig om att detta kan ske utan fara för den omkörde.

4 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 och 2 mom. må förare av fordon, vilket föres i körfil enligt 8 § (45 §) 3 mom., fore eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt forbereder sådan sväng.

5 mom. Vid möte eller omkörning mellan fordon, som användes i väghållningsarbete, och annat fordon må, med iakttagende av nödig försiktighet, förfaras på sätt som med hänsyn till fordonens plats på vägen finnes lämpligt.

Korsande möte.

11 § (48 §).

1 mom. Vid korsning mellan väg som enligt (61 §) förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det fordonsförare, vilken från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

Danmark

Fremdeles har cyklister, 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, vigepligt for færdselen fra begge sider. Det samme gælder cyklister, der drejer fra en cyklesti ud på kørebanen.

Stk. 3. Når kørende i andre tilfælde færdes således, at deres veje 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 færdselsåre skal fremkørsel ske således, at færdselen på den mere betydende færdselsåre under hensyn til færdselsforholdene på denne får rimelig lejlighed til at opfylde sin vigepligt.

Stk. 4. Er en sporvogn standset ved et stoppested, hvor der ikke findes helleanlæg for passagerer, skal kørende i sporvognens færdselsretning holde tilbage og om fornødent standse for passagerer på vej over kørebanen til eller fra sporvognen.

Stk. 5. Foranstående bestemmelser gælder ikke i det omfang andet følger af bestemmelsen i § 4, jfr. for sporvogne dog § 1, stk. 5. Denne regel fritager dog ikke de i § 4, stk. 1, omhandlede kolonner m. v. fra at iagttage foranstående bestemmelser, når første led i kolonnen bevæger sig ind på eller over en anden vej.

§ 13.

Standsning og parkering.

Stk. 1. Køretøjer må ikke standses eller parkeres på sådanne steder eller på en sådan måde, at der opstår fare for andre eller unødigt voldes ulempe for færdselen.

Finland

skild försiktighet och giva företräde åt den, som färdas på landsvägen eller trafikleden.

3. I andra än i 1 och 2 mom. nämnda fall skall i korsning den förare, som har annan på sin högra sida, låta denna först passera korsningen.

4. Då spårvagn i mitten av trafikled står vid hållplats utan refuge, skall omkörande fordon helt och hållet stannas.

5. Bestämmelserna i 1, 2, 3 och 4 mom. av denna paragraf gälla icke korsningar, där ljussignal finnes eller där trafiken regieras av polis. De äga heller icke tillämpning, där de stå i strid med bestämmelserna i 5 §.

13 §.

1. Fordon får icke stannas eller parkeras på trafikled på sådan plats eller så, att fara uppstår eller trafiken onödigtvis stores eller hindras.

Norge

3. Når i andre tilfeller enn nevnt i denne paragrafs punkt 1. og 2. to kj ørere samtidig skal passere vegkryss eller åpen plass, har den kjører vikeplikt som har eller ved svingning får den annen på sin høyre side. Herved fritas dog ikke noen kjører fra plikten til å vise forsiktighet ved kjøring inn i og gjenom vegkryss.

4. Hvis kjører på grunn av vikeplikt må stanse foran vegkryss, skal dette sk je, før den forreste del av kjøretøyet er kommet fram til den kryssende veg, så ferdselen på denne kan gå mest mulig uhindret. Så vidt mulig må ikke forbindelsen mellem fortau sperres.

5. Bestemmelsene i denne paragraf skal ikke gjelde, hvor annet følger av § 4.

§ 13.

Stans, parkering m. m.

1. Kjøretøy må ikke stanses eller parkeres på sted hvor det i særlig grad hemmer ferdselen eller hvor derved fare oppstår.

Sverige

2 mom. Då i annat fall än i 1 mom. sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Härmed fritages dock icke någon forare från skyldighet att iakttaga forsiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta skall särskilt gälla den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

3 mom. Har spårvagn stannats vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämner passera till vänster om spårvagnen i dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företräde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

4 mom. Vad i denna paragraf stadgas skall icke gälla, då annat följer av bestämmelserne i 4 § (41 §).

Stannande och uppställning.

12 § (49 §).

1 mom. Fordon får icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller tranken onödigtvis hindras eller stores.

Danmark

Standsning og parkering må kun ske i vejens højre side med front i færdselsretningen bortset fra veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede veje. Ved standsning skal køretøjet stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne.

Stk. 2. Standsning og parkering må bl. a. ikke ske:

a) i eller ved uoverskuelige eller bratte vejsving, på eller ved bakketoppe 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 færdselstavler eller -signaler, således at disse derved dækkes,
d) på fodgængerfelter eller indenfor en afstand af 10 m foran sådanne,
e) udfor udkørsler fra cyklestier eller indenfor en afstand af 10 m foran sådanne udkørsler,
f) på strækninger, hvor kørebanen af hensyn til færdselens fordeling før kryds eller lignende er inddelt i vognbaner, eller så nær sådanne områder, at indkørsel i den rette vognbane vanskeliggøres for andre,
g) hvor andre køretøjers forbikørsel derved væsentlig vanskeliggøres,
h) ved sporvogns- og busstoppesteder indenfor 10 m på hver side af stoppestedsskiltet,
i) på afmærkede droskeholdepladser,
j) på broer og i vej underføringer,
k) udfor ind- og udkørsler til og fra ejendomme m. v., ej heller så nær ved eller overfor disse, at ind- og udkørsel væsentlig vanskeliggøres.

Stk. 3. Parkering på vej må endvidere bl. a. ikke ske i nærheden af afmærket parkeringsplads. løvrigt skal parkering fortrinsvis ske på steder, hvor ulempe for anden færdsel er udelukket.

Finland

2. Fordon, som stannas på trafikled, skall uppställas så nära högra kanten av körbanan som möjligt. På enkelriktad körbana får fordon stannas även på vänstra kanten av körbanan.

3. Att stanna och parkera fordon är uttryckligen förbjudet, där det icke förorsakas av oundvikligt trafikhinder:

a) på smala vägar och broar och även annorstädes, där fara kan uppstå på grund av terrängen eller körbanans konstruktion eller skick eller förorsakas av foret eller väderleken,
b) i kurvor och på backkrön samt på andra platser, där sikten förbi fordonet icke är obehindrad,
c) på mindre än tio meters avstånd från korsande körbanas närmaste kant,
d) på skyddsväg och på mindre än fem meters avstånd från dess kant,
c) på mindre än tio meters avstånd från hållplatsskylt för spårvagn eller buss samt
f) där dette är medelst trafikmärke förbjudet.

4. Parkering är vidare förbjuden:

a) vid hyrbilsstationer,
b) i omedelbar närhet av parkeringsplats, utmärkt med trafikmärke, samt
c) på mindre än två meters avstånd från portgång och byggnads trappuppgång.

Norge

I by og tettbygd strøk må stans eller parkering bare skje på høyre side av vegen i kj øreretningen, herfra unntatt stans eller parkering hvor det er envegskjøring.

Kjøretøy må settes lengst mulig til siden og ikke på skrå eller flere i bredden, medmindre det er særskilt tillatt eller påbudt.

2. Kjøretøy må ikke *stanses* eller *farheres:*

a) i eller ved uoversiktlig kurve, på eller ved bakketopp eller på annet uoversiktlig sted,
b) nærmere vegkryss enn 8 meter fra det punkt hvor fortaukanten begynner å runde,
c) i rundkjøring,
d) i oppmerket overgang for gående eller nærmere enn 8 meter foran denne,
e) på sted hvor innkjøring i rett vognbane derved vanskeliggjøres eller hvor det er oppmerket vognbane,
f) ved trafikkøy,
g) ved stoppested for sporvogn,
h) nærmere enn 10 meter fra skilt for busstopp,
i) ved holdeplass for drosjer,
j) foran inn- eller utkjørsel.

Sverige

Stannande och uppställning skall såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd;
b) vid vägkorsning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant;
c) framförvägmärke, så att detta skymmes;
d) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;
e) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom forsvåras.

3 mom. Parkering på väg får ej ske:

a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma forbi;
b) vid spårvägshållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn;
c) vid busshållplats inom ett område av 10 meter på vardera sidan om hållplatsskylt;
d) på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd;
e) på bro eller viadukt eller i vägport eller trafiktunnel;

Danmark

Stk. 4. Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det på behørig måde sikres, at det ikke kan sætte sig igang eller fjernes.

Hestekøretøjer 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 hestekøretøjer holder forspændt i porte, gårde eller andre steder, der har fri udkørsel til gade, vej eller plads.

Cykler skal holdes aflåsede.

Stk. 5. Forsåvidt angår belysning på holdende eller parkerede køretøjer gælder bestemmelserne i § 15, stk. 2.

Stk. 6. Politiet kan fastsætte særlige regler for standsning eller parkering på bestemte vejstrækninger, herunder ved opslag helt forbyde standsning eller parkering.

§ 14.

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. Kørende, der vil sætte i gang fra kanten af kørebanen, skifte færdselsretning, vende køretøjet, køre over i en anden vognbane eller iøvrigt forandre køretøjets plads på kørebanen på en sådan måde, at der kan forvoldes ulempe for den øvrige færdsel, skal i god tid forinden ved tegn tydeligt angive den manøvre, han vil foretage. Tegnet gives ved hjælp af retningsvisere, hvor anbringelse af disse på køretøjet er foreskrevet, og iøvrigt 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 færdselsret-

Finland

5. Förare bör, innan han avlägsnar sig från sitt fordon genom alia tillgängliga medel hindra fordonet att komma i gång av sig självt.

14 §.

1. Där det för avvärjande av fara är av nöden skall förare av fordon använda ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt, väcka de vägfarandes uppmärksamhet.

2. Förare, som önskar svänga i korsning, vända på trafikled eller sätta i gång fordon, som stått vid kanten av körbanan, eller annorledes flytta sitt fordon åt sidan så, att fara eller olägenhet kan uppstå för tranken, skall genom att använda riktningsvisaren eller sträcka ut armen i god tid angiva, i vilken riktning han ämnar vända. Efter användning av körriktningsvisare skall förare tilise, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen. Genom att använda stopplyktan, höja händen eller förfara på annat lämpligt sätt skall han likaså i god tid uppmärksamgöra bakom honom körande på att han ämnar sakta farten eller stanna.

Norge

3. Når fører forlater motorkjøretøy, skal han sette motoren ut av virksomhet og så vidt mulig sørge for at kjøretøyet ikke kan settes i gang av uvedkommende. En bremse skal være tilsatt og vognen satt i gir. Hestekjører som forlater kjøretøyet skal sørge for at hesten er forsvarlig bunnet.

Angående belysning på kjøretøyer som er satt på veg som ikke er tilstrekkelig belyst, gjelder bestemmelsene i § 15, punkt 2.

4. Politiet kan for øvrig med samtykke av formannskapet forby eller gi særskilte regler for stans eller parkering samt opprette parkeringsplasser. I landdistrikt må sådanne vedtak godkjennes av fylkes vegstyr et.

§ 14.

Signaler og tegn.

1. Kjører skal varsle i tide med lyd- eller lyssignal, når det er nødvendig for å vekke oppmerksomhet hos andre vegfarende.

Varsling for andre formål er forbudt.

2. Kjører som på en sådan måte at det kan voldes ulempe eller fare for den øvrige ferdsel, **vil:**

sette kjøretøyet i gang fra kanten av kjørebanen,
svinge i vegkryss,
vende i kjørebanen,
forandre kjøretøyets plass i kjørebanen eller skifte vognbane,

skal i god tid gi tydelig tegn herom.

Tegn kan gis ved retningsviser eller for svingning til høyre (henholdsvis venstre) ved at høyre (henholdsvis venstre) arm strekkes vannrett ut. Fører skal sørge for at retningsviser blir slått ned når tegn er gitt.

Hvis kjøreren vil stanse kjøretøyet, eller

Sverige

f) framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörigen hindras eller stores.

4 mom. Forare skall, då fordon stannats på väg, vidtaga sådana åtgärder, att fordonet hindras att komma i gång av sig självt.

Förspänd dragare får ej utan erforderlig tillsyn lämnas obunden på väg.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, gäller vad därom stadgas i 14 § (51 §).

Tecken och signaler.

13 § (50 §).

1 mom. Då så i sårskilt fall erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom, skall förare av fordon genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet.

Fordonsförare, som ämner sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg, att fara eller hinder kan uppstå i tranken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningsvisare eller utsträckande av arm eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt angiva den ny a riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningsvisare skall föraren tilise, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.

Då förare av fordon ämner stanna eller hastigt nedbringa farten, skall han, till ledning för bakom kommande vägtrafikanter, genom stopplykta eller höjande av hand eller

Danmark

ning er påbegyndt. Føreren skal påse, at brug af retningsvisere ophører, når den tilsigtede manøvre er afsluttet.

Stk. 3. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal forud til underretning for bagfra kommende tydeligt tilkendegive sin hensigt ved brug af stoplygte, hvor anbringelse heraf på køretøjet er foreskrevet, og iøvrigt ved, at en arm rækkes i vejret, eller på anden tydeligt synlig og utvetydig måde.

Stk. 4. Unødvendig eller hensynsløs signalering er forbudt.

I bymæssigt bebyggede områder må lydsignal kun anvendes, når det er absolut påkrævet i forbindelse med overhaling, jfr. § 11, stk. 3, eller til afværgelse af fare.

Dette gælder dog ikke udrykningskøretøjer under udrykning, jfr. § 4, stk. 2.

Stk. 5. Brug af tegn eller signaler fritager ikke nogen kørende for pligten til at forvisse sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller ulempe for andre.

§ 15.

Belysning.

Stk. 1. Ved kørsel i lygtetændingstiden og i tæt tåge samt iøvrigt, når lysforholdene gør det påkrævet, skal de i §§ 00 foreskrevne lygter holdes tændt. Har et køretøj en eller flere påhængsvogne tilkoblet, er det kun nødvendigt at holde baglygte tændt bagest på vogntoget og nummerpladelygte tændt ved vogntogets bageste nummerplade.

Finland

3. Inom tättbebyggt område må ljudsignal icke användas, förutom i de uti 5 § 1 mom. förutsätta fallen eller där det är av nöden för avvärj ande av uppenbar fara.

4. Avgivande av tecken eller signal fritager icke förare från skyldighet att förvissa sig om att tillämnad åtgärd icke innebär fara för andra vägfarande.

15 §.

1. I mörker och skymning samt vid dimma, störtregn eller snöfall bör

a) i motorfordon användas för dem särskilt föreskrivna belysningsanordningar,

b) i annat motordriv et fordon och i motorredskap framtill på vardera sidan på samma höjd finnas anordning med vitt eller gult ljus, vilken på ett tillfredsställande sätt belyser körbanan och som är så inriktad eller vid körning kan så

Norge

brått sette ned farten, skal han gi tegn for stans ved at en arm rekkes ut og underarmen bøyes loddrett opp, eller ved stopplys.

3. Unødvendig eller hensynsløs signalering er forbudt. I tettbygget strøk må lydsignal bare brukes, når det i henhold til § 11, punkt 3, er nødvendig ved forbikjøring eller for å forebygge fare eller skade. Denne bestemmelse gjelder ikke for utrykningskjøretøyer.

4. Avgivelse av signal eller tegn fritar ikke kj øreren for plikten til fullt ut å vise den i § 2 påbudte varsomhet og hensynsfullhet, også overfor den trafikk som kommer bakfra.

5. Denne paragraf gj elder også sporvogn i den utstrekning det passer.

§ 15.

Belysning.

1. Under kjøring i mørke skal:

a) Motorkjøretøy ha forskriftsmessige lykter tendt. Denne bestemmelse gj elder også for kjøring med motorkjøretøy i tåke eller når siktbarheten ellers på grunn av værforholdene ikke er tilstrekkelig for trygg kjøring.

b) kjøretøy med hest eller annet trekkdyr tendt hvite eller gullige lykter eller ha

Sverige

på annat lämpligt sätt, om möjligt, i god tid, tydligt tillkännagiva sin avsikt.

Beträffande tecken och signaler vid omkörning gäller vad därom stadgas i 10 § (47 §).

2 mom. Inom tättbebyggt område får ljudsignal givas endast då detta enligt 10 § (47 §) eller 1 mom. härovan erfordras vid omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom.

Vad i detta moment stadgas gäller icke utryckningsfordon, då det ändvändes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller Veterinär i brådskande yrkesutövning.

3 mom. Från fordon, som enligt (3—5 samt 7 §§) skall vara utrustat med ljudapparat av visst slag, får ljudsignal icke givas med apparat av annat slag.

Vad sålunda är stadgat gäller icke utryckningsfordon under utryckning.

4 mom. Avgivande av tecken eller signal fritager icke någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färdsätt icke innebär fara för andra vägtrafikanter.

Belysning.

14 § (51 §).

Då fordon under mörker föres på väg, skall (i 3—8 §§) föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa. Skyltlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släpvagn (enligt 21 §) skall

Danmark

Finland

inriktas, att de icke blända, samt baktill, eller då fordonet har släpvagn eller släpfordon, baktill på sistnämnda minst en belysningsanordning med rött sken samt
cykel vara försedd med anordningar, som omnämnas i 23 § 6 mom.

Stk. 2. Køretøjer, som i lygtetændingstiden er standset eller parkeret på kørebane, som ikke er tilfredsstillende oplyst, skal være forsynet med belysningsanordning, som kaster hvidt lys fremad og rødt lys bagud. Lyset må ikke virke blændende; på motorkøretøjer skal parkeringslys benyttes, også ved kortvarig standsning.

2. Var je fordon, som vid mörker stannas eller parkeras på trafikled, som icke är tillfredsställande upplyst, bör vara försett med belysnings- eller reflexanordningar, uppsatta på högst 40 centimeters avstånd från dess omgränsningslinjer och som kasta eller reflektera vitt sken framåt och rött sken bakåt.

Stk. 3. Blændende lys må ikke anvendes ved kørsel på veje, der er tilfredsstillende oplyst; motorkøretøjer skal ved sådan kørsel fortrinsvis benytte parkeringslys. Blændende lys må ej heller anvendes ved møde med andet køretøj; afblænding skal ske i god tid.

3. På område med tillfredsställande belysning må bländande ljus icke användas annat än för att giva kort signal, där sådan är av noden, ej heller annorstädes vid möte med fordon eller då fordon stannats på körbana.

4. På fullt belyst farled bör motorfordon företrädesvis köras med parkeringsljus.

Stk. 4. Såfremt ikke andet følger af forskrifterne i §§ 00 (om retningsvisere, stoplygte og baglygte) eller af derom af justitsministeren udfærdigede særlige bestemmelser, må fremadvendende belysnings- eller refleksanordninger på motorkøretøjer kun give hvidt eller gulligt lys og bagudvendende kun rødt lys.

5. I fordon får icke, där annat icke är särskilt stadgat, användas belysningsanordningar, som kasta eller reflektera annat än vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt.

§ 16.

Køretøjets belæsning.

16 §.

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 betjeningsapparaterne indskrænkes eller således, at det iøvrigt kan volde fare eller ulempe under kørslen. Lasten skal være anbragt således, at den ikke forskyder sig,

1. Personer eller gods få icke så placeras i fordon, att olägenhet eller fara uppstår för vägfarande eller så, att de på ett eller annat sätt hindra fordonets framförande, ej heller så, att gods kan falla eller släpa på vägbanan.

Norge

refleksanordning foran på kjøretøyet og rødt lys eller refleksanordning bak.

Hvis kjøretøyet bare har *en* lykt eller *en* refleksanordning foran, skal den være anbrakt på venstre side.

c) sykkel ha tendt lykt med hvitt eller gullig lys festet foran på syklen. Lyset skal være tilstrekkelig sterkt til, at det kan sykles på betryggende måte. Den bakre del av bakskjermen skal være hvitmalt og forsynt med rødt baklys eller refleksanordning.

d) håndkjerre være forsynt med rød refleksanordning bak.

2. Kjøretøy som nevnt i denne paragrafs punkt 1 a) og b) som er hensatt på veg og som ikke er tilstrekkelig belyst, skal ha tendt hvitt eller gullig lys foran og rødt lys bak eller være forsynt med tilsvarende refleksanordninger.

3. Kjøretøy skal ikke ha lys som blender ved møte med annet kjøretøy. Det skal skiftes til nærlys i god tid. På fullt belyst veg skal motorkjøretøy kjøre med parkeringslys hvis det er utstyrt med sådant.

4. Kjøretøy skal bare ha hvitt eller gullig lys forover og rødt lys bakover, medmindre annet er særskilt bestemt.

5. Refleksanordninger skal være av utførelse som er godkjent av Vegdirektøren.

§ 16.

Kjøretøyets last.

1. Kjøretøy må ikke være lastet eller passasjerer plasert sådan at det oppstår fare eller skade, eller ferdselen blir unødig hindret eller forstyrret eller at kj øreren blir hindret i å manøvrere kjøretøyet.

Kjører skal fra sin plass ha fri utsikt framover og til sidene.

Ingen del av lasten må slepe på vegen.

Sverige

vara försedd med sådan registrerings-, interims- eller saluvagnsskylt, som skall foras på bilen, endast på dylik släpvagn.

Angående rätt att i vissa fall på fordon föra reflexanordning i stället för belysningsanordning gäller vad därom finnes stadgat (i 4—8 §8).

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller når fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

Under färd på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, må i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta användas.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. Vad här stadgas avser icke körriktningsvisare.

Fordom last.

15 § (52 §).

1 mom. På fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att hinder eller störning i trafiken onödigtvis åstadkommes.

Danmark

falder af eller volder unødig støj. Ingen del af lasten må slæbe på kørebanen.

Stk. 2. Under kørsel med gods, som rager frem for køretøjet eller mere end 150 cm bagud for dette, skal godsets yderste ende være tydeligt afmærket; i lygtetændingstiden skal afmærkning ske ved lygte, der skal opfylde kravene i § 15, stk. 4.

Stk. 3. Med hensyn til belæsning af motordrevne køretøjer gælder endvidere de i §§ 18 og 21 indeholdte forskrifter.

§ 17.

Kaj)- og væddekørsel.

Al kap- og væddekørsel er forbudt. Dog kan justitsministeren tillade, at internationale motorvæddeløb passerer dansk område. Ligeledes kan cykle væddeløb finde sted med politiets tilladelse; denne skal bl. a. betinges af, at der ikke køres på cykelsti, og at start og opløb foregår uden ulempe for den øvrige færdsel.

4. kapitel.

Særregler for færdsel med motordrevne køretøjer m. m.

§§ 18-19.

(se bemærkninger).

§ 20.

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i § 10 må kørehastigheden aldrig overstige for:

Finland

2. Skjuter last eller anordning på fordon framtill utanför fordonet eller baktill mer än 150 centimeter utanför detsamma skall den utskj utande delen vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning.

3. Polisman äger rätt att hindra användning av fordon, om det är så lastat, att det medför uppenbar fara eller olägenhet

4. Beträffande lastning av motordrivna fordon skall ytterligare iakttagas vad i 21 § är stadgat.

17 §.

1. Hastighetstävlingar med motorfordon få anordnas på trafikled endast på villkor, som fastställas av polismyndighet, där tillstånd att avstänga trafikleden från annan trafik utverkats i stad av magistraten och annorstädes av länsstyrelsen.

2. Tävling, som icke förutsätter framförande av fordon med risk för den allmänna säkerheten och i strid med bestämmelserna i denna forordning, är tillåten utan sårskilt tillstånd, likväl så, att tävlingens ledning är uttryckligen ansvarig för att deltagarna i tävlingen icke förutsättas köra med större hastighet än säkerheten med hänsyn till förhållandena kräver.

4. kapitel.

Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

18—19 §§.

(se noter).

20 §.

1. Motordrivna fordons högsta tillåtna körhastigheter äro:

Norge

Lasten må være bunnet fast eller anbrakt sådan, at den ikke forskyver seg, faller av eller volder unødig støy.

2. Hvis kjøretøyet fører last som stikker ut foran eller mer enn 1,5 meter bak, skal dens ytterste del være tydelig merket med et stykke hvitt tøy.

3. Når et kjøretøy tauer et annet, skal slepetauet være tydelig merket som angitt i punkt 2.

4. For lessing av motorkjøretøy gj elder også § 22, punkt 3.

§ 17.

Konkurransekjøring.

Konkurransekjøring på veg kan på nærmere fastsatte vilkår tillates av politiet. Under konkurransekjøring skal fartsreglene overholdes.

Kap. 4.

Særskilte bestemmelser for fører av motorkjøretøy.

§§ 18—19.

(se bemerkninger).

§ 20.

1. Uanset bestemmelsen i § 10 må kjørehastigheten ikke overstige

Sverige

2 mom. Om på fordon fores gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning.

3 mom. Finner polisman fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, äger han förbjuda sådan färd, så ock, där forbudet icke efterkommes, hindra färden. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande forman om åtgärden.

Tävling medfor don.

16 § (53 §).

Tävling med fordon får icke anordnas på väg utan länsstyrelsens tillstånd. Gives tillstånd, skall länsstyrelsen meddela nödiga foreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för tranken och för dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen, ävensom i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

4 kap.

Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

17-18 §§ (54-55 §§).

(se noter).

19 § (56 §).

1 mom. Buss eller lastbil får icke foras med högre hastighet än 60 kilometer i tim-

Danmark

a) Motorkøretøjer, hvis bruttovægt overstiger 3 500 kg . . . . . 60 km
b) motorkøretøjer med påhængsvogne, forsåvidt samtlige vogntogets hjul er af bremset . . . . . 60 km
forsåvidt ikke samtlige vogntogets hjul er afbremset . . . . . 50 km
c) traktorer med eller uden påhængsvogn . . . . . 30 km
d) motordrevne arbejdsmaskiner samt køretøjer, der slæber blokvogne o. lign . . . . . 10 km
e) motorvogne, der slæber en anden motorvogn,
når denne slæbes i kran eller ved hjælp af stiv stangforbindelse 30 km
når slæbning foregår ved hjælp af tov eller kæde . . . . . 20 km

Finland

a) för bussar, kombinerade bilar och trådbussar samt paketbilar 70 km/t.
b) för lastbil med tillkopplad påhängsvagn eller utan sådan . . 50 km/t.
c) för lastbil med tillkopplad egentlig släpvagn . . . . . 40 km/t.
d) för motorredskap och traktor samt . 30 km/t.
e) för fordon eller fordonskombination med band av järn eller hjul av annat slag än med luftringar försedda . . . . . 20 km/t.

Norge

a) 35 km i timen i byer og tettbygde strøk. Dette gjeller også for sporvogn.
b) 45 km i timen utenfor byer og tettbygde strøk. Dette gj eller bare når det er fritt utsyn over vegen. Er vegen bred med fritt utsyn og er vegbanen fri, kan farten økes ut over 45 km i timen, men bare når forholdene er sådanne at det ikke kan medføre fare, skade eller ulempe av noen art. Farten må ikke på noe punkt være større enn at vognen enhver tid kan stanses på tredjedelen av den umiddelbart foranliggende helt frie og oversiktlige vegbane og må ikke overskride 60 km i timen.
c) For motorkjøretøy med tilhenger som med full last veier over 1000 kg 45 km i timen utenfor byer og tettbygde strøk.

Sverige

men. Inom tättbebyggt område får dock hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

2 mom. Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke foras med högre hastighet, än nedan för var je fall sägs, nämligen då fråga är Om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbrems eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a)—e) sägs	20

I de under a) och b) angivna fallen får inom tättbebyggt område hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

Har til bil kopplats endast en släpvagn, vårs totalvikt icke overstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats foras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

3 mom. Har motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon band, må fordonet eller fordonen icke foras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen.

Om traktor eller motorredskap eller fordon, som är kopplat till motordrivet fordon, har hjulringar av järn eller annat hårt material, vare högsta tillåtna hastigheten 10 kilometer i timmen.

Danmark

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

§ 21.
(se bemærkninger).

§ 22.

Førere af motorkøretøjer skal behandle motoren således, at den ikke forvolder ufornøden støj eller unødigt udvikler røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes.

5. kapitel.

Særregler for færdsel med cykel.

§ 23.

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. Angående cyklisters pligt til at benytte cyklesti gælder bestemmelserne i § 8.

Stk. 2. Cyklister er pligtige at beholde mindst een hånd på styret og begge fødder på pedalerne.

Cyklister må ikke holde fast i andre cyklister eller køretøjer eller medføre cykler under kørslen.

Finland

2. Bestämmelserna i denna paragraf gälla icke fordon, som användas för ovan i 5 8 1 mom. nämnda ändamål.

21 §.
(se noter).

22 §.

1. Agare och förare av motordrivet fordon bör tilise, att fordon så skötes och användes, att det icke i högre grad utsläpper rök eller åstadkommer buller.

2. Vid användning av trä- eller träkolsförgasare skola om dem sårskilt utfärdade bestämmelser lända till efterrättelse.

5. kapitel.

Särskilda bestämmelserför cyklande.

23 §.

1. Cyklande må icke färdas bredvid varandra på körbana, där vägen är smal, tranken livlig eller sikten skymd eller om annat fordon närmar sig.

2. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna och åtminstone den ena händen på styrstången och får icke i trafik gripa tag i annat fordon eller eljest låta sig dragas av fordon. Konststycken må icke utföras på cykel.

Norge

2. Bestemmelsene i denne paragraf gj eller ikke for utrykningskjøretøyer.

§ 21.
(se bemerkninger).

§ 22.

1. Fører av motorkjøretøy skal behandle motoren slik at den ikke unødig larmer eller ryker. Det er forbudt å bruke motor med fri eksos.

Kap. 5.

Særskilte bestemmelser for sy Mist.

§ 23.

1. Syklister skal kjøre enkeltvis etter hverandre. Utenfor tettbygd strøk kan to syklister kjøre ved siden av hverandre, når ferdselen derved ikke hindres eller fare eller ulempe ikke oppstår.

2. Syklist skal holde begge føtter på pedalene og minst den ene hånd på styret. Syklist må ikke holde fast i annen syklist eller i annen sykkel.

Angående forbud mot å henge på andre kjøretøyer vises til § 7.

Sverige

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, ock ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller Veterinär i brådskande yrkesutövning.

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 62 och 64 §§.

20 § (57 §).
(se noter).

21 § (58 §).

Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Vid handhavande av gengasaggregat och motorvärmare skall föraren tilise, att fara for elds spridning icke uppkommer. Vid slaggning skall glödande avfall behandlas på ett ur brandsäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

Bränsleavfall ävensom förpackning, vari bränsle förvarats, får icke kvarlämnas på vägen, ej heller invid vägen, om ordning och trevnad därigenom störes.

5 kap.

Särskilda bestämmelser om, trafik med cykel.

22 § (59 §).

1 mom. Då motordrivet fordon eller fordon för dragare nalkas eller sikten är skymd, få cyklande på körbana icke färdas i bredd, såvida ej trafikforhållandena därtill föranleda.

Cykling i bredd får ej heller eljest äga rum, om fara därigenom uppstår för andra vägtrafikanter, eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller stores.

2 mom. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna samt åtminstone ena händen på styret.

Cyklande får icke låta cykeln dragas av annat fordon.

Danmark

Stk. 3. Det er forbudt at cykle på eller over et fortov eller gangsti, selvom der er anlagt overkørsel over disse, eller iøvrigt at cykle ud af porte eller udkørsler, hvor oversigten ikke er fri. Cykler må ikke trækkes på fortov eller gangsti, hvor de kan være til ulempe for andre; ved trækning med cykler skal iøvrigt reglerne for gående følges.

Stk. 4. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til; dog må et barn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads til det med anordning, der yder beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er fyldt 15 år.

På almindelige cykler må ikke medføres genstande, der vejer over 50 kg, er mere end 3 m lange eller fylder mere end 100 cm 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 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.

Finland

3. Att köra eller leda cykel på gångbana samt att med cykel överköra gångbana är förbjudet.

4. För en person avsedd cykel får icke användas för frambefordran av flera personer. Dock må person, som fyllt femton år, på cykel medföra eet barn på högst tio år, om cykeln är utrustad med anordning för sådan befordran.

5. Med tvåhjulig cykel får frambefordras högst 50 kilogram gods samt med trehjulig cykel eller släpvagn till tvåhjulig cykel högst 100 kilogram. Bredden av cykel, dess släpvagn eller last får icke överstiga 100 centimeter.

6. Cykel bör vara försedd med åtminstone en bromsinrättning, eller om cykel är avsedd för flera personer eller för godsbefordran, två särskilda bromsinrättningar, ringklocka såsom ljudsignalanordning och vid användning i mörker med lykta med vitt ljus. Bakhjulets eller bakhjulens stänkskärmar böra nedtill till en höjd av åtminstone 20 centimeter vara vitmålade och försedda med anordning, som utsänder eller reflekterar rött ljus.

Norge

3. Det er forbudt å sykle på fortau. Dette gj elder også for sykling til og fra eiendom selv om det over fortauet er særskilt kj ørebane.

4. På sykkelen må ikke sitte flere personer enn sykkelen er bestemt for.

5. Sykkel skal ha signalklokke og to bremser som virker uavhengig av hverandre. Den ene bremse skal være hurtigvirkende bakhjulsbremse.

Angående syklers lys m. m. vises til § 15, nr. 1 c.

6. For øvrig gjelder bestemmelsene i annet ledd.

Sverige

3 mom. Cykelåkning over gångbana får ej ske direkt från port eller passage, där sikten över gångbanan är skymd.

4 mom. På cykel få icke samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för. Då cykeln försetts med härför lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, må dock på cykeln ytterligare färdas, om den som styr cykeln fyllt 15 år, ett barn under 10 år eller, om han fyllt 18 år, två barn under 6 år. I det sistnämnda fallet skall cykeln vara försedd med två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

Vid cykelåkning får icke med cykel befordras gods, vårs vikt overstiger, i fråga om cykel med två hjul, 50 kilogram samt, i fråga om cykel med tre eller flera hjul, 100 kilogram. Med cykel, som är huvudsakligen avsedd för godsbefordran, må dock, om den som styr cykeln fyllt 18 år, befordras gods intill en vikt av 75 kilogram för tvåhjulig cykel och 150 kilogram för cykel med tre eller flera hjul.

Med fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning på allmän väg, gata eller annan allmän plats icke befordras gods med sådan vikt, att sammenlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, overstiger 100 kilogram.

Med cykel eller fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning icke befordras gods så lastat, att bredden av fordonet eller fordonen med last overstiger, i fråga om tvåhjulig cykel utan tillkopplat fordon 120 centimeter och eljest 150 centimeter.

Danmark

6. kapitel.

Særregler for gående.

§ 24.

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

a) Findes der brugeligt fortov eller gangsti langs en af vejens sider, skal dette benyttes.
b) Findes der cyklesti, men ikke fortov eller gangsti, skal i almindelighed cyklestien anvendes, fortrinsvis den del af cyklestien, der ligger længst fra kørebanen.
c) løvrigt skal den yderste del af kørebanen, fortrinsvis den i venstre side, benyttes.
d) På kørebane og cyklesti må gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden; de skal gå så yderligt som muligt og 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 fortrinsvis ske ved vejkryds i flugt med tværgående vejs fortov.
c) I alle tilfælde skal den gående, inden han træder ud på kørebanen eller cyklestien, udvise særlig forsigtighed.
d) Passagen skal iøvrigt ske i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader.

Stk. 3. Fodgængeres ophold på kørebane eller cyklesti må iøvrigt aldrig gøres mere langvarigt end tvingende nødvendigt. Ventende sporvognspassagerer må således ikke træde ud på kørebane eller cyklesti, førend sporvognen er nået frem til stoppestedet, og sporvognspassagerer skal forlade kørebanen så hurtigt, det er gørligt. Ej heller må fodgængere hæmme færdslen ved at tage opstilling på fortov eller gangsti.

Stk. 4. På fortov og gangsti må ikke medføres genstande, som på grund af deres størrelse eller art er til hinder for færdselen på fortovet eller gangstien, eller som kan

Finland

6. kapitel.

Särskilda bestämmelserför gående.

24 §.

1. Gående skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik, iakttaga följande:

a) Om gångbana finnes, skall denna användas.
b) Finnes cykelbana men ej gångbana, må cykelbanan användas. Företrädesvis skall därvid begagnas den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.
c) Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan.
d) För passerande över körbanan skall användas särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

2. Det åligger gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana. Gående får ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

3. Gående med börda, som på grund av sin storlek eller osnygghet är till olägenhet för annan, som färdas på gångbana eller cykelbana, skall i stället för sådan bana

Norge

Kap. 6.

Særskilte bestemmelser for gående.

§ 24.

1. Hvor fortau finnes skal gående holde seg på dette.

2. Hvor fortau ikke finnes, eller hvor det av annen grunn er nødvendig å bruke kj ørebanen, skal gående holde seg på vegkanten og helst på den venstre. I mørke og usiktbart vær skal venstre vegkant nyttes.

3. For kryssing av vegen skal oppmerket overgang for gående nyttes, hvis sådan finnes. I tettbygd strøk skal det gåes rett over vegen og helst ved vegkryss.

4. Gående skal vise særlig forsiktighet, når de går i eller krysser kj ørebanen. Det er forbudt å hindre eller forstyrre ferdselen ved unødig å stoppe opp eller samle seg i klynge på fortau eller i kj ørebanen.

5. Hvor det ved holdeplass for sporvogn ikke er trafikkøy, må ventende passasjerer ikke gå ut i kj ørebanen før sporvognen er ved holdeplassen.

Sverige

6 kap.

Särskilda bestämmelser för gående.

23 § (60 §).

1 mom. Gående skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik, iakttaga följande:

a) Om gångbana finnes, skall denna användas. Är gångbana anordnad på vägs båda sidor, skall företrädesvis den högra gångbanan användas.

b) Finnes cykelbana men ej gångbana, skall cykelbanan användas. Företrädesvis skal därvid begagnas den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.

c) Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan.

d) Körbanan skall passeras på särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

2 mom. Det åligger gående att iakttaga särskild forsiktighet vid beträdande av körbana.

Gående får ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

S mom. Gående med börda, som på grund av sin storlek eller osnygghet är till olägenhet för annan, som färdas på gångbana eller cykelbana, skall i stället för sådan bana

Danmark

volde de forbipasserende skade eller ulempe. Det er dog tilladt enkeltvis at køre med barnevogne og sygestole på fortov og gangsti.

Stk. 5. Sluttede optog skal færdes på kørebanen og såvidt muligt kun benytte dennes højre side. Dog må optog af børn færdes på fortov eller gangsti, forudsat at de går to og to ved siden af hinanden. Optog må ikke unødigt spærre for anden færdsel.

Stk. 6. Fodgængere, som mødes, skal såvidt muligt indbyrdes holde til højre.

Finland

använda yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan.

4. Marscherande trupp eller procession skall, där så lämpligen kan ske, använda körbana och därvid såvitt möjligt färdas på dennas högra del. Procession av barn på högst tvåmannaled bör dock använda gångbana, där sådan finnes.

5. Skidåkare skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

6. Gående böra sinsemellan väja till höger.

Norge

Sverige

användа yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan.

6. Prosesj on skal gå i kj øre banen og så vidt mulig på dennes høyre side.

Prosesj on av barn kan dog gå på fortau, men ikke mere enn to i bredden. Prosesj on skal ikke unødig sperre for annen ferdsel.

å mom. Marscherande trupp eller procession skall, där så lämpligen kan ske, använda körbana och därvid såvitt möjligt färdas på dennas vänstra del. Procession av barn med högst två i bredd bör dock använda gångbana, där sådan finnes.

5 mom. Skidåkare skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

7. Gående som møtes bør vike til høyre for hverandre.

6 mom. Gående böra sinsemellan väja till vänster.

Bemærkninger til foranstående færdselsregler.

Almindelige bemærkninger.

De ved den svenske tekst i parantes anførte paragraftal henviser til de tilsvarende bestemmelser i den kongelige proposition til den svenske rigsdag den 26. januar 1951, nr. 30, med forslag til vejtrafikforordning m. m.

De nedenfor anførte paragraftal henviser til ferne i den danske og norske tekst.

ad § 1.

I den finske og — når bortses fra § 4 (41 §) — den svenske tekst er der ikke givet særlig bestemmelse om sporvognes forhold til de i forslaget indeholdte færdselsregler, idet bestemmelsen om sporvejskørsel i Finland og Sverige er givet i særlige reglementer. I den norske tekst er færdselsreglerne ved bestemmelse i de enkelte paragraffer gjort anvendelige på sporvogne i alt væsentligt i samme omfang som bestemt i den danske tekst til § 1, stk. 5, første pkt. Den faktiske retstilstand på dette område vil efter de delegeredes opfattelse herefter i hovedsagen blive ens i de fire lande — dog at der ikke i de tre andre lande findes bestemmelser af det i det danske udkast stk. 5, andet og tredie punktum, anførte indhold.

ad § 3.

De forseelser, som omhandles i den danske og og norske teksts stk. 3, falder i Finland og Sverige ind under den almindelige straffelov, og disse landes delegerede har ikke anset det nødvendigt at anføre dem i den her foreliggende sammenhæng.

ad § 5.

Den finske tekst pålægger i modsætning til de tre andre tekster føreren at „vid behov stanna och även stiga ur fordonet". De finske delegerede har oplyst, at en sådan regel er påkrævet i Finland. Den har navnlig forholdene for øje ved vintertid, hvor ruderne ved førersædet kan være tilisede, og hvor det i visse køretøjer på grund af larm fra motoren kan være vanskeligt at høre, om tog nærmer sig.

De tre andre landes repræsentanter har fundet bestemmelsen for vidtgående efter deres forhold. Der har været enighed om, at den strengere bestemmelse i den finske tekst ikke vil skabe problemer for den almindelige turisttrafik.

Det samme gælder den særlige bestemmelse i den danske teksts stk. 6 om kørsel med entreprenørmateriel og lignende over jernbaneoverskæringer, hvortil erfaringerne i Danmark har vist trang.

ad § 6.

1) Angående den i den norske tekst pålagte pligt for udenforstående til at hjælpe muligt tilskadekomne har de norske delegerede oplyst, at den norske straffelovs bestemmelser herom har en meget begrænset rækkevidde. Det er nemlig alene i tilfælde af øjensynlig og overhængende livsfare, at det er strafbart ikke at yde hjælp, og selv da er strafbarheden betinget af, at det er muligt at hjælpe uden særlig fare eller opofrelse for sig selv eller andre. Det forekommer, at de, som er blandet ind i færdselsuheld, er kommet så alvorligt til skade, at kun udenforstående er i stand til at yde nødvendig hjælp. Norge har derfor fundet det nødvendigt at medtage en bestemmelse om, at i den udstrækning, det er nødvendigt, skal pligten til at hjælpe også gælde for personer, som er i nærheden eller kommer til stede og bliver opmærksomme på, at uheld er indtruffet.

De danske delegerede har anset den i § 253 i den danske borgerlige straffelov indeholdte bestemmelse om pligt for udenforstående til at komme personer, der er i livsfare eller er tilsyneladende livløse, til hjælp, for tilstrækkelig.

For Finlands vedkommende er det oplyst, at bestemmelsen om pligten til at komme personer, der er kommet til skade ved færdselsulykker, til hjælp, er affattet i overensstemmelse med den tilsvarende regel i lov af 21. maj 1926 om trafik med motorkøretøjer.

Den svenske almindelige straffelov indeholder ikke nogen bestemmelse, der svarer til de ovennævnte forskrifter i de norske og danske straffelove. Under hensyn hertil har de svenske delegerede heller ikke ment at burde optage nogen bestemmelse om forholdet i nærværende færdselsregler.

2) Den særlige bestemmelse i den danske og norske tekst om forholdene ved påkørsel af færdselstavler og vej afspærringer m. v. anses i Finland og Sverige at følge af den almindelige bestemmelse i paragraffens første punkt. Man har i Danmark og Norge anset det tilrådeligt af pædagogiske grunde særligt at fremhæve dette forhold.

ad § 7.

Denne paragraf savnes i den svenske tekst. Man har i Sverige ikke anset det for hensigtsmæssigt at indføre et kategorisk forbud, idet de i paragraffen nævnte forhold ikke altid indebærer risiko for skade. De bestemmelser, som i Sverige anses påkrævede, findes i almindelighed i bus- og sporvejsreglementerne.

ad kapitel 3 (§§ 9—18).

I den endelige norske tekst til trafikregler vil der blive medtaget en sålydende bestemmelse:

„1) Kjører skal før kjøringen ha forvisset seg om at kjøretøyet er i forsvarlig stand og at alle apparater virker forskriftsmessig og tilfredsstillende. Kjøreren har også under kjøringen ansvar for dette.

2) Kjører må ikke være så påvirket av alkohol eller trett eller forøvrig i sådan tilstand at han ikke kan antas å være skikket til å føre kjøretøy på betryggende måte.

3) Denne paragraf gj elder også for fører av sporvogn."

De norske delegerede finder at måtte have en sådan paragraf i trafikreglerne, idet man i norsk lovgivning ikke — som tilfældet er eller vil blive i de tre andre lande — andetsteds har slige bestemmelser for andre vejfarende end førere af sporvogne og indregistrerede motorkøretøjer. Dog agtes også på dette sted i den finske tekst optaget en til pkt. 1 i den påtænkte norske bestemmelse svarende regel, sålydende:

„Foråren skal före körningen ha förvissat sig om at fordonet år i tillförlitligt skick och att alia föreskrivna säkerhetsanordningar funktionera på ett tillfredsställande sätt".

ad § 9.

1) Vedrørende spørgsmålet om den i Sverige gældende venstrekørsel henvises til bemærkningerne i indledningen.

2) I den svenske tekst savnes bestemmelser om kørsel forbi helleanlæg (refuger). Man har ikke ment, at der foreligger behov for sådanne bestemmelser, da de her omhandlede refuger i Sverige er forsynet med særlig færdselstavle (trafikdelermærke).

Den finske tekst indeholder heller ikke regler herom, idet kørsel forbi refuger i Finland reguleres lokalt.

De danske og norske delegerede har anset det for hensigtsmæssigt at give visse bestemmelser om kørsel forbi refuger, således at man ikke skal se sig nødsaget til som i Sverige at afmærke alle refuger, som skal passeres til højre, med særlige tavler. Reglerne er udarbejdet i overensstemmelse med den i Genéve den 16. september 1950 oprettede „European Agreement supplementing the 1949 Convention on Road Traffic and the 1949 Protocol on Road Signs and Signals", dog med en mindre afvigelse i den norske tekst fra forskrifterne i denne internationale overenskomst. Forskellen mellem den danske tekst og den europæiske overenskomst på den ene side og den norske tekst på den anden side består i, at i Danmark kan alle refuger, der ikke ligger midt i kørebanen, passeres på begge sider, medmindre de afmærkes med særlig færdselstavle, hvorefter der skal køres højre om dem (det vil sige en tilstand, der i praksis kommer til at nærme sig stærkt til forholdene i Sverige) medens man i Norge normalt kun må køre venstre om refuger i gader med enkeltrettet færdsel og andetsteds kun, såfremt forbikørsel til venstre udtrykkelig er tilladt ved færdselstavle.

3) Den i den danske teksts stk. 1, sidste pkt., og den finske teksts mom. 3 indeholdte forskrift om tilstrækkelig afstand mellem køretøjer til, at andre kan overhale, anses i Norge og Sverige at følge af den almindelige hensynsregel i § 2.

4) De norske delegerede har overvejet at slette bestemmelsen i pkt. 2 i § 9 med de nærmere regler, hvorefter kørende under kørslen såvidt muligt ikke må skifte plads på kørebanen, men man har ikke fundet at kunne gøre dette. Bestemmelsen tilsigter at sikre trafikanterne mod, at forankørende foretager pludselige og upåregnelige manøvrer, og antages at være i overensstemmelse med den moderne udvikling af færdselsreguleringen. Der henvises i så henseende til Frankrig, hvor man bl. a. tillader forbikørsel bagfra, såvel på højre som på venstre side. Dette letter i høj grad færdselens afvikling, men er kun muligt at gennemføre, når det er pålagt alle kørende ikke uden nødvendighed at ændre deres færdselsretning, og, når sådan ændring er nødvendig, da kun at udføre den under fuldt ansvar også overfor den bagfra kommende færdsel.

Den omhandlede bestemmelse dækkes efter de tre andre landes opfattelse tilstrækkeligt gennem reglerne i § 14 (50 §).

5) Bestemmelsen i den danske teksts stk. 4 er optaget for i selve svingningsbestemmelserne at medtage alle de forskrifter herom, som indeholdes i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, artikel 12, stk. 4. Denne bestemmelse indeholder bl. a. følgende:

(a) „Every driver before starting to turn into a road shall make sure that he can do so without danger to other road users, ...

(c) in no case hamper the traffic coming from the opposite direction",

medens de øvrige punkter (b—d) i den nævnte konventionsbestemmelse indeholder de til tekstens stk. 2—3 svarende forskrifter.

Finland, Norge og Sverige finder den i den danske teksts stk. 4 indeholdte regel tilstrækkeligt dækket af hensynsreglen i § 2 (39 §) og § 14 (50 §).

6) Den mere detaillerede udformning af reglen i det svenske 5. mom. om svingningens gennemførelse er valgt i pædagogisk øjemed og medfører ingen væsentlig realitetsforskel fra de i de øvrige tekster i noget kortere form givne regler.

7) Den i den danske teksts stk. 5 indeholdte særregel for cyklisters forholdende før venstresving (i Sverige højresving) er ikke anset for påkrævet i de tre andre lande, hvor cykeltrafikken er væsentlig mindre tæt, og der ikke i samme omfang som i Danmark er konstateret vanskeligheder ved at indordne cykeltrafikken i den øvrige kørende trafik under svingning.

ad § 11.

1) De danske og finske delegerede har, i modsætning til Norge og Sverige, ikke på dette sted fundet det fornødent at give reglen om kørendes forhold overfor gående, idet dette forhold efter dansk og finsk opfattelse er tilstrækkeligt dækket ved den almindelige hensynsregel i § 2, for Danmarks vedkommende i forbindelse med § 9, stk. 1. Denne redaktionelle forskel medfører ingen forskel i den faktiske retstilstand efter udkastene.

2) De danske, finske og svenske delegerede har ikke ment at kunne tiltræde en regel som den i den norske teksts pkt. 2, andet punktum, indeholdte, hvorefter kørende eller holdende sporvogne i gader med ensrettet færdsel kan overhales både til venstre og højre. Man har i de tre førstnævnte lande herved særlig haft risikoen for fodgængere, der passerer gaden foran en holdende sporvogn, for øje. De norske delegerede har været i tvivl om, hvorvidt bestemmelsen bør opretholdes, men finder at måtte gøre det af hensyn til trafikafviklingen, bl. a. i visse centrumsgader i Oslo med korte karrélængder og stor trafik. I Norge praktiseres den samme bestemmelse iøvrigt i dag uden synderlige ulemper.

3) Det har særlig været drøftet mellem de delegerede, hvorvidt forbudet mod overhaling i vejkryds — hvorved efter definitionen også forstås udfor udmundende sideveje — bør forstås ganske ubetinget, idet det har været fremhævet, at der, navnlig på hovedveje med forkørselsret og i regulerede kryds, i et vist omfang bør kunne finde overhaling sted. De danske og finske delegerede har fundet en modifikation påkrævet og har givet direkte udtryk herfor i tilslutning til den almindelige regel, idet det herved for disse landes delegerede navnlig har været afgørende at søge undgået at affatte bestemmelsen således, at det kan medføre en svækkelse af hovedvejsreglen. Fra norsk og svensk side har man derimod været betænkelig ved i teksten udtrykkeligt at angive undtagelser fra den almindelige regel i videre omfang, end det følger af den norske teksts pkt. 4 og 5 og den svenske teksts 4. mom.

4) Den finske og svenske tekst indeholder bestemmelse om, at den bagfra kommendes signal til overhaling bør besvares på hensigtsmæssig måde af den forankørende, medens en tilsvarende bestemmelse ikke er optaget i den danske og norske tekst.

Fra finsk og svensk side fremhæves, at der ikke er nogen absolut forpligtelse til at afgive svarsignal, jfr. udtrykket „bør", og at det ejheller behøver at afgives som lydsignal, men også kan gives på anden måde, f. eks. ved, at den kørende tydeligt holder ud til siden. Svarsignalet indeholder kun en tilkendegivelse af, at signalet bagfra er opfattet, og at man er klar til at modtage overhaling, men betyder ikke, at den forankørende retligt påtager sig noget ansvar for, at overhaling kan ske uden fare.

De danske og norske delegerede lægger vægt på, at det sidstnævnte synspunkt: at ansvaret for overhalingens forsvarlighed alene hviler på den bagfra kommende, understreges mest muligt, og har derfor ikke kunnet tiltræde optagelsen af en bestemmelse om svarsignal i lovteksten. Det er efter disse delegeredes mening en fiktion at sige, at et afgivet svarsignal ikke indeholder en tilkendegivelse fra den forankørende om, at overhaling efter hans opfattelse kan ske uden fare. De nævnte delegerede mener, at selvom den forankørende er beredt på overhaling, bør svarsignalet ikke afgives, hvis han f. eks. på grund af den for den forankørende synlige modgående færdsel mener, at overhaling ikke bør finde sted. Man finder det derfor fra dansk

og norsk side rettest at undlade i loven at pålægge den forankørende andet og mere end at holde til højre og om fornødent at nedsætte farten, således at den bagfra kommende selv kan orientere sig om muligheden og forsvarligheden af at overhale.

Uanset den forskellige udformning af reglen er der således mellem alle de delegerede principiel enighed om, at ansvaret for overhalingen alene bør hvile på den overhalende, og at alle teksterne må fortolkes ud fra dette synspunkt.

ad § 12.

1) Der har mellem alle de delegerede været enighed om at fremhæve reglen om den ubetingede vigepligt overfor hovedveje som den principale vigepligtsregel ved at anbringe den forrest i paragraffen.

De danske, norske og svenske delegerede har af psykologiske grunde anset det for rigtigst — i overensstemmelse med sprogbrugen i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 — at understrege pligtforholdet ved at tale om sidevejens *vigepligt* fremfor at tale om forkørselsret for den på hovedvejen kommende — dog at hovedvejen i den norske tekst i overensstemmelse med tilvant sprogbrug betegnes som „forkjørsveg".

Den noget mere detaillerede udformning i den danske tekst af de forpligtelser, som påhviler den fra siden kommende, skyldes de særlige vanskeligheder, der har været konstateret i Danmark med hensyn til den rette efterlevelse af de hidtil gældende bestemmelser om sidevejsfærdselens respekt for hovedvejene. Afvigelserne i teksternes formulering vil efter de delegeredes opfattelse ikke medføre forskelle af betydning i deres praktisering i de fire lande.

2) Der har mellem de delegerede været enighed om, at hovedvejens forrang såvidt muligt bør gennemføres fra dens begyndelsespunkt til dens endepunkt, således at den i princippet ikke bør ophæves, hvor hovedvejen passerer bebyggelse. Undtagelse herfra bør kun tillades, hvor hovedvejen føres gennem større købstæders centrale dele, hvor vejen indgår i byens almindelige gadenet.

Forsåvidt angår reguleringen, hvor to hovedveje med forkørselsret skærer hinanden eller grener ud fra hinanden, er de delegerede enige om, at den mest hensigtsmæssige ordning i princippet er ophævelse af forretten for begge veje, således at der kommer til at gælde almindelig vigepligt i skæringen.

De delegerede er enige om, at gadestrækninger i byer ikke bør udlægges som hovedveje med forkørselsret bortset fra tilfælde, hvor de indgår som led i det almindelige hovedvejsnet. Hvor der i byer er særligt behov for at holde færdselen fra en sidegade tilbage, vil den nye internationale tavle for stop ved vejkryds kunne anvendes. Den almindelige trekanttavle — hvis betydning ifølge den internationale protokol er „Priority road ahead" — må selvsagt kun anvendes ved udmundinger i hovedveje med forkørselsret.

3) Den svenske tekst indeholder ikke nogen udtrykkelig bestemmelse svarende til det danske, finske og norske stk. 2 om vigepligt ved udkørsel bl. a. fra ejendom, parkeringsplads eller holdeplads. Imidlertid tillempes i Sverige i praksis en vigepligt i disse tilfælde, som modsvarer den udtrykkelige regel herom i de øvrige lande.

Iøvrigt indeholder den finske tekst den i Finland hævdvundne regel om vigepligt ved udkørsel fra „kommunalväg, byväg eller enskild väg" til „allmän landsväg" og den danske tekst en snævrere begrænset regel om vigepligt ved udkørsel fra „markvej". Den danske regel er så speciel, at den i praksis ikke vil betyde noget brud på den ensartede retstilstand i de fire lande, og det samme kan til en vis grad siges om den finske regel, der i den danske og svenske tekst i et vist omfang modsvares af den i note 4) omhandlede særlige bestemmelse om forholdet mellem vej med ringe og vej med livligere færdsel.

Fremdeles har den danske tekst en særlig bestemmelse om vigepligt for cyklister i visse tilfælde ved udkørsel fra cyklesti. Finland, Norge og Sverige har ikke fundet behov for en tilsvarende bestemmelse.

4) Udenfor forholdet mellem hovedveje og sideveje til disse — samt de i note 2) omhandlede specielle situationer — lægger alle fire tekster i overensstemmelse med anneks 2 til den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 højrereglen (i Sverige: venstrereglen) til grund ved regulering af krydsende møde. I Danmark og Sverige er denne regel blevet anset som blot en principiel retningslinie, der i den enkelte krydsningssituation har måttet tillempes efter de hensyn, som den hensigtsmæssige afvikling af færdselen tilsiger — for Danmarks vedkommende med støtte i den hidtidige regel i færdselsloven af 14. april 1932 § 11, stk. 1. Der er enighed mellem alle de delegerede om, at netop hensynet til færdselens afvikling på længere sigt vil gøre en ubetinget håndhævelse af hovedreglen i alle situationer uigennemførlig i praksis. I den danske og svenske tekst har man derfor for den færdselssituation, der efter hidtidig erfaring i disse to lande i særlig grad har påkaldt en modifikation i den stricte højreregel (venstreregel), nemlig ved lidet befærdede gaders udmun-

ding i større færdselsårer, ved bestemmelserne i det danske stk. 3, tredie pkt., og det svenske 2. mom., tredie pkt., tilstræbt at formulere den fornødne modifikation.

De finske repræsentanter har — med henvisning til, at den ovenfor i note 2 nævnte finske regel om vigepligt ved udkørsel fra visse mindre betydende veje tilgodeser samme hensyn — ikke fundet det hensigtsmæssigt at indføre yderligere modifikation i højrereglen.

De norske delegerede har anført, at man i hvert fald for tiden er stærkt bundet af den hidtidige udvikling, som har medført, at vigepligten for færdsel fra højre opfattes og praktiseres meget absolut. En modifikation i reglen i den udstrækning, at man straks søgte at gennemføre den i de tre øvrige lande gældende ordning, vil efter norsk opfattelse føre til en så forholdsvis stor usikkerhed og så forholdsvis stor fare for kollisioner, at man i dag ikke vover at gå længere end til at påbyde særlig forsigtighed ved kørsel i og gennem vejkryds. De norske delegerede anser det imidlertid i og for sig for ønskeligt, bl. a. af hensyn til trafikkens hurtigere afvikling, at der kan gives færdselen i de mere befærdede trafikårer en vis prioritet. Spørgsmålet om en yderligere tillempning i retning af bedre tilnærmelse til de øvrige lande vil fortsat blive overvejet.

5) Den norske tekst har ikke medtaget den i de tre øvrige tekster indeholdte regel om køretøjets pligt til at holde tilbage eller standse ved holdende sporvogne, idet man for Norges vedkommende anser den i § 10 (46 §), pkt. 1, j), indeholdte regel for tilstrækkelig, jfr. at denne regel i den norske tekst i modsætning til de tre andre tekster foruden om nedsat hastighed taler om standsning, hvis fornødent.

6) I bestemmelsen i sidste stykke, hvorefter de almindelige vigepligtsregler fortrænges af bestemmelsen i § 4 (41 §) om sporvogne, kolonner og udrykningskøretøjer, har den danske tekst gjort den særlige modifikation, at teten af en kolonne må bevæge sig i principiel overensstemmelse med vigepligtsreglerne. De øvrige lande har fundet særskilt bestemmelse herom i færdselsreglerne ufornøden, idet spørgsmålet hovedsagelig kan antages at få betydning for militærkolonner, som i kraft af de for dem gældende særlige instruktioner vil være fornøden regulering undergivet.

ad § 13.

1) Begreberne standsning, holden og parkering har givet anledning til indgående drøftelse blandt de delegerede. Uanset at den formulering, der er givet de i de 4 tekster anvendte begreber, kan synes indbyrdes noget afvigende, er der imidlertid ikke væsentlige forskelle i realiteten. Ved sammenholdelse af paragraffens bestemmelser med de som indledning til teksterne anførte definitioner ses det, at der i alle fire lande kun gives regler for 2 situationer:

parkering: henstillen af køretøjer for længere tid end påkrævet til på- eller afstigning, på- eller aflæsning af varer eller i andet tilsvarende øjemed (i den finske tekst nærmere fikseret ved tidsangivelsen ikke over 20 minutter).

standsning (stannande, stans, stannande eller uppställning): enhver standsning, selvom den ligger under den netop angivne grænse for parkering — bortset fra standsninger, der foretages under kørslen af rent færdselsmæssige grunde: trafikhindringer, lyssignaler m. v. Ifølge svensk opfattelse er begrebet „stannande" ensbetydende med selve den foranstaltning at bringe et i gang værende køretøj til at stå stille, selvom dette foranlediges af færdselsforholdene, medens begrebet „uppställning" betegner køretøjets henståen.

2) Den finske og svenske tekst angiver dels en række tilfælde, hvor enhver standsning og parkering er forbudt, dels tilfælde, i hvilke alene parkering ikke må finde sted. Den førstnævnte gruppe af tilfælde karakteriseres i hovedsagen ved, at overtrædelse af forbudet vil kunne fremkalde *fare* for andre, medens den sidstnævnte gruppe typisk er tilfælde, hvor parkeringen vil kunne bevirke væsentlig *ulempe* for færdselens afvikling. Fra dansk og norsk side har man næret betænkelighed ved denne opdeling, der let vil foranledige den slutning, at i de tilfælde, der er opregnet i afsnittet om parkeringsforbud, kan modsætningsvis enhver anden standsning finde sted. Da sådan standsning som ovenfor anført kan omfatte f. eks. af- og pålæsning af varer over et ikke ganske kortvarigt tidsrum, og da det efter dansk og norsk opfattelse vil være særdeles uheldigt, om standsning af sådan varighed skulle kunne finde sted i flertallet af de omhandlede tilfælde, har disse delegerede fundet det rigtigst at anføre de fleste af eksemplerne også fra sidstnævnte gruppe under en samlet opregning af tilfælde, i hvilken hverken standsning eller parkering må finde sted. Som anført er grunden hertil hovedsagelig pædagogisk, og forskellen fra de andre tekster på dette punkt skønnes ikke i praksis at kunne give anledning til vanskeligheder.

ad § 15.

1) I den danske og svenske tekst findes reglerne om, hvilke lygter køretøjer skal være forsynet med under kørsel, i lovens afsnit om køretøjers udrust-

ning. I den finske og norske tekst findes de tilsvarende regler for motorkøretøjers vedkommende i de særlige love om motorkøretøjer, medens de regler, der i disse lande er fundet påkrævede for andre køretøjers vedkommende, er optaget i teksten til § 15, jfr. finsk § 23, stk. 6.

I realiteten vil der blive praktisk taget fuld overensstemmelse mellem de 4 lande forsåvidt angår kravene til belysning på motorkøretøjer og påhængsvogne til disse.

Hvad angår cykler kan kravene til belysning og refleksanordninger ligeledes ventes i det væsentlige at blive overensstemmende, dog at man i Sverige ikke agter at stille krav om hvidmalet bagskærm.

Med hensyn til hestekøretøjer findes ikke særlige regler i den finske tekst, hvorimod de i de tre andre lande gældende forskrifter kan ventes at blive i det væsentlige overensstemmende, bortset fra, at det for Danmarks vedkommende ikke kan ventes, at man for hestekøretøjer i almindelighed vil give afkald på lygter, selvom køretøjet er forsynet med refleksanordninger.

2) Begrebet „lygtetændingstiden" i den danske tekst vil i overensstemmelse med hidtil gældende regler blive defineret som tiden fra ½ time efter solens nedgang til ½ time før dens opgang. En tilsvarende fiksering af begrebet „i mørke" er ikke mulig i de tre andre lande på grund af lysforholdene i sommertiden, navnlig i de nordligere egne.

3) I modsætning til de øvrige tekster tillader den danske tekst ikke afmærkning af henstillede køretøjer alene ved refleksanordninger. Afgørende herfor har bl. a. været omfanget af cyklekørslen i Danmark, idet de i Danmark almindelige cyklelygter ikke vil være i stand til at fremkalde reflekslys fra de henstillede køretøjer, som således vil kunne betyde en alvorlig fare for cyklister.

4) En til bestemmelsen i den norske teksts punkt 5 om godkendelse af refleksanordninger svarende regel findes i de øvrige lande i anden sammenhæng.

ad § 16.

1) Den i den finske og svenske teksts stk. 3 indeholdte beføjelse for politiet til at forbyde kørsel med køretøjer, der er lastet i strid med paragraffens bestemmelser, er allerede hjemlet ved de almindelige bestemmelser i politiinstruktionen, men man har i Finland og Sverige desuagtet ment at burde nævne beføjelsen her af pædagogiske grunde, til vejledning først og fremmest for almenheden.

2) Den i den norske teksts pkt. 3 indeholdte bestemmelse om afmærkning af slæbetov mellem køretøjer findes for motorkøretøjers vedkommende i den danske og svenske teksts § 19 i forbindelse med de øvrige regler om motorkøretøjers og traktorers slæbning af andre køretøjer.

ad § 17.

Den noget strengere bestemmelse i den danske tekst, hvorefter kap- og væddekørsel med motorkøretøjer som hovedregel er forbudt, er betinget af færdselsforholdene i Danmark med den tættere bebyggelse end i de tre andre lande.

ad §§ 18—19.

I disse paragraffer forudsættes optaget de bestemmelser, der i hvert enkelt land er behov for på dette sted med hensyn til største vægt og dimensioner for motordrevne køretøjer (§ 18) og om motordrevne køretøjers adgang til at køre med tilkoblede køretøjer (§ 19). De delegerede har udvekslet udkast til de bestemmelser, der påtænkes udformet herom. De har dog ikke ment at burde medtage disse udkast i den her afgivne indstilling om fælles nordiske færdselsregler, da bestemmelserne om disse forhold har ret nøje sammenhæng med reglerne om motordrevne køretøjers indretning, hvilke regler foreløbig er holdt udenfor de nordiske drøftelser, og da navnlig reglerne om vægt og dimensioner er nøje sammenkædet med beskaffenheden af vejnettet og trafikforholdene i det enkelte land.

Uanset at der af disse grunde ikke for tiden vil kunne opnås fuld overensstemmelse med hensyn til de faktiske vægte og dimensioner, som fastsættes i de enkelte lande, vil ensartethed med hensyn til de principper, hvorefter reglerne udarbejdes, sikres ved, at der er enighed mellem de delegerede om, at bestemmelsen må udformes på grundlag af systemet i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 og — hvor dette er fornødent — senere indgåede internationale overenskomster.

ad § 20.

De delegerede har været enige om, at det ville være ønskeligt at opnå ensartede regler forsåvidt angår hastighedsgrænserne. Da disse er fastsat under hensyn til beskaffenheden af vejnettet og trafikforholdene i det enkelte land, har der ikke været mulighed herfor. De delegerede har imidlertid været enige om at fremhæve, at der fra et færdselssikkerhedssynspunkt ikke bør lægges for megen vægt på, hvilke hastighedsgrænser der gælder for de forskellige lande eller de forskellige køretøjer, idet det afgørende er den generelle regel i § 10, hvorefter hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter, hvad hensynet til trafiksikkerheden og omstændighederne iøvrigt kræver.

For Norges vedkommende er hastighedsbegrænsningerne stort set lavere end i de øvrige lande. De norske delegerede har herved henvist til, at bestemmelserne om hastighedsbegrænsninger er indføjet i motorvognsloven, og at de bestemmelser, der skal indtages i trafikreglerne — som i Norge udfærdiges administrativt — derfor på forhånd er bundet af loven. De norske delegerede er enige i, at der bør foretages lempelser i de nu i Norge gældende regler, men skønner, at det for tiden vil blive vanskeligt at få gennemført nye lovbestemmelser, som i væsentlig grad adskiller sig fra de gældende.

Finland, hvis hastighedsgrænse for busser m. v. nu er 70 km i timen, finder ikke at kunne nedsætte denne, idet de koncessionerede bussers køreplaner er fastsat under hensyn til denne hastighed.

ad § 21.

I denne paragraf forudsættes optaget de bestemmelser, der i hvert enkelt land er behov for på dette sted med hensyn til befordring af personer og gods på motordrevne køretøjer og dertil koblede køretøjer. Bestemmelserne er udeladt af samme grunde som anført ad §§ 18—19.

ad § 22.

Norge agter til § 22 at føje en sålydende bestemmelse:

„Når fører av motorkjøretøy under farlige eller særlig vanskelige forhold møter eller innhenter kjører med hest eller annet trekdyr og rytter, kan denne etter å ha varslet i tide holde venstre side av vegen under passeringen".

Bestemmelsen er begrundet ved de tildels meget vanskelige vejforhold i Norge.

ad § 23.

1) Afgørende for, om cykling en og en eller to eller flere ved siden af hinanden bør tillades, er ifølge de delegeredes opfattelse vejenes beskaffenhed og bredde samt færdselens omfang og intensitet. De særskilte bestemmelser i de fire lande er udformet under hensyntagen hertil. I den norske tekst er udtrykkelig anført som hovedregel, at cyklister skal færdes en og en, medens den danske tekst indeholder en forskrift om, at cyklister kan færdes højst to og to, også på cyklestier. I de finske og svenske tekster er for visse nærmere angivne tilfælde fastsat forbud mod at cykle to ved siden af hinanden. I realiteten turde reglerne i de fire lande komme til at virke på ligeartet måde, jfr. den danske regel om enkeltvis kørsel, når der gives signal til overhaling, og de øvrige landes bestemmelser om, at cyklister kan færdes ved siden af hinanden, når den øvrige færdsel ikke hindres derved.

2) Reglerne om kørsel med børn på cyklen varierer lidt fra land til land med hensyn til de fastsatte aldersgrænser, der er fastsat i overensstemmelse med tilvant praksis i hvert land.

De særlige vægtgrænser for kørsel med gods på cykler, der særlig er bestemt til godsbefordring, modsvarer i det væsentlige de grænser, som i Danmark er fastsat ved justitsministeriets bekendtgørelse, jfr. for tiden bekendtgørelse af 22. marts 1937.

3) De i den finske og norske tekst indeholdte bestemmelser om cyklers udstyr vil i Danmark og Sverige blive optaget i afsnittet om køretøjers indretning. Kravene om cyklebremser er ikke overensstemmende i teksterne, idet forskrifterne herom er udformet under hensyn til terrænforholdene i de fire lande. I Norge kræves således, at cykel skal være udrustet med to bremser, som virker uafhængigt af hinanden.

ad § 24.

1) Medens den danske, norske og svenske tekst henviser fodgængere, der færdes ad kørebanen, til fortrinsvis at benytte venstre (i Sverige højre) side, altså at gå *mod* den kørende færdsel, har Finland ment at måtte opretholde den hidtidige regel, hvorefter fodgængere skal gå på samme side som færdselen iøvrigt. Man havde tidligere den modsatte regel i Finland, men gik for nogle år siden over til påbudet om at benytte højre side. Denne regel er netop nu indarbejdet, og man har i Finland ikke ment nu pånу at kunne foretage ændring.

2) De i den danske og norske tekst indeholdte forskrifter for sporvognspassagerers færden over kørebanen anses i Finland og Sverige tilstrækkeligt indeholdt i den almindelige regel i disse teksters 2. mom., 2. pkt.

Udover de i parallelteksterne anførte regler agter Norge i et eget kapitel at medtage særskilte bestemmelser for kørsel med heste m. v. Disse bestemmelser vil omfatte følgende:

„1) Hestekjører skal styre sin hest.
2) Hest uten særskilt kjører skal, når det ikke medfører fare, være forsvarlig bundet til forangående kjøretøy.
3) Hest som trekker siede skal ha bjelle.
4) Når motorkjøretøy nærmer seg, skal vokter av dyr gjøre sitt beste for å frigjøre vegen i tilstrekkelig bredde.
5) Håndkjerre skal trekkes under kjøring i mørket".

Udtalelse om ændring af hovedvejsreglerne.

(Afgivet den 12. september 1951).

I anledning af, at justitsministeren har anmodet færdselsudvalget om at afgive en særlig udtalelse angående spørgsmålet om ændring af hovedvejsordningen, skal udvalget udtale følgende:

Hovedvejsordningen indførtes ved lov nr. 111 af 7. april 1936 om ændring af færdselslov nr. 129 af 14. april 1932. Bestemmelserne, der hviler på en indstilling fra det daværende færdselsudvalg, fremtræder som en tilføjelse af et nyt stykke 2 til færdselslovens § 11, der i stykke 1 indeholder den almindelige vigepligtsregel (højrereglen). Ved det nye stykke bemyndiges justitsministeren til, for så vidt angår bestemte gader og veje, efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at fastsætte, at færdselen fra gader og veje, der udmunder i eller skærer dem, har ubetinget pligt til at vige eller holde tilbage for færdselen fra begge sider. Dette tilkendegives ved afmærkning efter justitsministerens bestemmelse. De nærmere bestemmelser om, hvilke veje der udlagdes som hovedveje, og om afmærkningen findes i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 74 af 20. marts 1937 om hovedfærdselsårer som ændret ved bekendtgørelse nr. 296 af 4. november 1937.

Der er fra alle sider enighed om, at indførelsen af en hovedvejsordning var et væsentligt fremskridt. Men de nærmere bestemmelser herom har dog i den siden forløbne tid været udsat for kritik; denne har navnlig gjort sig gældende på 2 punkter, nemlig for det første for så vidt angår bestemmelserne om kørsel fra sidevej ind på eller over hovedveje — hvor det har været hævdet, at de her i landet gældende regler ikke pålægger sidevejsfærdselen samme forpligtelser som almindeligt gældende i udlandet —• og for det andet for så vidt angår bestemmelserne om venstresving bort fra en hovedvej.

Kritikken indledtes kort tid efter hovedvejsordningens indførelse og er gennem årene blevet forstærket; specielt har kravene om en ændring været stærkt stigende i årene efter besættelsen. Samtidig med kritikken er der blevet fremsat en række forslag til skærpede regler.

For så vidt angår bestemmelserne om *kørsel ind få eller over hovedveje* har forslagene om skærpede regler bevæget sig over en skala fra forslag *om nedsat hastighed* før indkørsel på en hovedvej over forslag om *stof visse steder* ved indkørsel i en hovedvej til forslag om, at der *overalt ubetinget skal stopfes* ved indkørsel i en hovedvej.

Endvidere har der fra flere sider rejst sig røster for, at man skulle søge sidevejsfærdselens respekt for hovedvejene skærpet ved at genindføre udtrykket forkørselsret i lovsproget og tale om hovedvejens *forkørselsret* i stedet for om vigepligten for den fra sidevejen kommende.

Andre forslag, der er fremsat i tilknytning til kritik af politiets og domstolenes håndhævelse af de gældende regler, går ud på, at det påbydes, at der altid skal tillægges vedkommende forsikringsselskab *regres* for udredede erstatningsbeløb ved overtrædelse af hovedvejsreglerne, eller at der fastsættes *minimumsbøder* for sådanne overtrædelser.

For så vidt angår bestemmelserne om *udkørsel fra en hovedvej* er det foreslået, at det i loven udtrykkeligt udtales, at ikke blot den, der kører ind på en hovedvej, men også den, der svinger bort fra hovedvej, har ubetinget vigepligt for alle, der kører ad hovedvejen, både forfra og bagfra kommende; konsekvensen af en sådan vigepligt ville være, at den venstresvingende må holde ind til højre og først svinge, når det kan ske uden ulempe for bagfra eller forfra kommende.

Foruden kritikken vedrørende de to ho-

vedpunkter har der været diskussion om principperne for udlægning af hovedveje. Det kan her nævnes, at en række købstæder har rejst spørgsmål om at få ophævet *hovedvejens forrang gennem byer,* medens andre købstæder har anmodet om at få hovedveje ført ind gennem byen, hvor disse er ført uden om ad ringveje eller andre forbindelsesveje. Desuden har spørgsmålet om *reguleringen, hvor 2 hovedveje skærer hinanden,* været diskuteret. Endelig må nævnes spørgsmålet om at *udlægge også andre gadestrækninger i byer* end dem, der står i direkte forbindelse med landets almindelige hovedvej snet, som hovedgader.

Færdselsudvalget har gjort hele spørgsmålet om hovedvejsordningen til genstand for indgående drøftelse. Udvalget er enigt med kritikken i, at det er påkrævet at søge hovedvejsordningen således forbedret, at hovedvejenes betydning som færdselsårer for den gennemgående trafik hævdes mest muligt. Det må tilstræbes, at færdselen på hovedvejene i videst mulig udstrækning kan foregå sikkert og gnidningsløst. Man må herved erindre om de betydelige samfundsøkonomiske interesser, der er forbundet med en effektiv hovedvejsordning. Udvalget finder ligeledes, at der, som forholdene er nu, sker for mange færdselsuheld på hovedveje.

Fra det statistiske departements *statistik over færdselsuheld* kan man bl. a. uddrage følgende tal:

	1948	1949	1950
1) Samlet antal færdselsuheld	17.269	17.994	20.105
2) „ „ „ udenfor hovedstaden*)	9.398	10.010	11.170
3) Uheld pa hovedvej	2.841	3.109	3.506
): i procent af 2)	ca. 30 pct.	ca. 31 pct.	ca. 31 pct.
4) Heraf uheld i kryds på hovedvej	1.116	1.259	1.318
): i procent af 3)	ca. 39 pct.	ca. 40,5 pct.	ca. 37,6 pct.
5) Heraf hovedårsag: uforsigtig indkørsel	334	491	524
): i procent af 3)	ca. 11,7 pct.	ca. 15,8 pct.	ca. 14,9 pct.
6) Heraf hovedårsag: uforsigtig udkørsel	308	440	579
): i procent af 3)	ca. 10,5 pct.	ca. 14,1 pct.	ca. 16,5 pct.
7) Antal uheld pr. 100 km			
a) på hovedvej	119,7	131,0	147,8
b) på andre veje	26,8	27,7	30,8
8) Samtlige dræbte ved færdselsuheld	405	399	363
9) Heraf dræbte på hovedvej	116	108	123
): i procent af 8)	ca. 28,6 pct.	ca. 27,7 pct.	ca. 33,8 pct.

Tallene viser, at hovedvejene og kryds og udmundinger på hovedvejene spiller en betydelig rolle som uheldssteder, hvad også måtte ventes på forhånd på grund af hovedvejenes større trafikintensitet. Efter den fordeling, der anvendes i statistikken af hovedårsager, er det dog ikke manglende iagttagelse af vigepligten eller uforsigtig udkørsel fra hovedvej, der kan anføres som hovedårsag til ulykkerne. Flertallet af ulykkerne på hovedvej må efter statistikken tværtimod henføres til andre årsager, hvorunder vel ikke mindst for stor hastighed efter forholdene og tilsidesættelse af almindelig agtpågivenhed må antages at spille en rolle.

Desuagtet er tallene også for de førstnævnte uheldsårsager dog så store, at disse forhold må tiltrække sig opmærksomhed. En nedbringelse af uheldstallet må til-

*) „Hovedstaden" omfatter København, Frederiksberg og Gentofte. Da hovedvej 1, 2 og 3 går et kort, stykke ind over Københavns kommunes grænse, og hovedvej 3 passerer Gentofte kommune, er uheldstallet udenfor hovedstaden ikke matematisk korrekt som sammenligningsgrundlag.

stræbes nået ad flere veje, hvorimellem stadig vedligeholdt propaganda, øget færdselspolitimæssig kontrol og rent vejmæssige forbedringer melder sig, men hvor de rejste spørgsmål om ændring i eller tilpasning af de gældende færdselsregler naturligvis også kommer på tale.

Ved formuleringen af nye regler på dette område må opmærksomheden naturligvis i særlig grad rettes imod de bestemmelser om hovedveje, der er gældende i *udlandet.*

Ved betragtning af de enkelte landes lovgivninger viser billedet sig i så henseende ret broget, både hvad angår hovedvejenes betegnelse, om der tales om forkørselsret eller vigepligt, og med hensyn til, om og da i hvilket omfang der pålægges forpligtelse for sidevej sfærdselen til at stoppe inden udkørsel på hovedvejen. I *Frankrig* (Code de la Route af 20. august 1939 med senere ændringer), hvor hovedvejene betegnes som „voies å grande circulation", tales således om en ubetinget vigepligt („. . . . est tenu de ceder le passage aux véhicules qui circulent sur la voie å grande circulation") og nævnes intet om stoppligt. Dette er ejheller tilfældet i *Schweiz* (Bundesgesetz 15/3-1932), hvor hovedvejene betegnes som „Hauptstrassen", men hvor der benyttes udtrykket „fortrin" („Vortritt") for hovedvej sfærdselen (dog i forbindelse med den almindelige vigepligtsbestemmelse, der taler om „den Vortritt zu lassen").

I *Belgien* (Reglement general sur la Police du Roulage af 1/1-1948) er betegnelsen for hovedvejene „voies principales", og forholdet mellem færdselen på disse og på „voies secondaires" er angivet på samme måde som i Frankrig („. . . . tenu de ceder le passage. . . .") med tilføjelse om, at den fra sidevejen kommende kun må køre ind på hovedvejen, hvis der ikke er færdsel på denne, eller hvis der i alt fald under hensyn til hastighed og afstand ikke er nogen fare for sammenstød med sådan færdsel.

I *Holland* (Wegenverkeerswet af 28/8-1950) benævnes hovedvejene „voorrangswegen", og der pålægges færdselen fra sidevejene pligt til at lade færdselen på disse veje have fri passage („. . . . de doorgang voor zieh langs vrij te laten. . . ."). Stoppligt nævnes ikke i lovteksten, men kan følge af særlig opsat stoptavle. Sådan tavle kan også opsættes ved enkelte kryds udenfor hovedveje. Endvidere tillægger den pågældende lovbestemmelse færdsel på veje med hård vejbelægning (verharde wegen) forrang for veje uden sådan og for cyklestier og ridestier i særskilt tracé. I *Tyskland* (Strassenverkehrsordnung af 13/11-1937, der efter de fra Vesttyskland foreliggende oplysninger stadig er gældende), hvor de omhandlede veje og gader benævnes „Hauptstrassen" (omfattende dels „Reichsstrassen", mærket med nummer og cirkelrund tavle med påskrift „Fernverkehr", dels „Hauptverkehrsstrassen", mærket med kvadratisk tavle stående på spidsen) tillægges der færdselen på disse forkørselsret („Vorfahrt"). Der pålægges sidevej sfærdselen pligt til mådeholden hastighed („mässige Geschwindigkeit"), men der tales ikke i lovteksten om stoppligt; en sådan kan dog følge af anbringelse af særlig stoptavle. Trekanttavle eller stoptavle kan også anbringes ved enkelte gade- eller vejkryds. I *England* (The Highway Code af juli 1946) går reglerne ud på, at man skal holde tilbage for („give way to") færdsel på enhver „major road", men her tilføjes en bestemmelse om stop før indkørslen ved ukontrollerede kryds, såfremt man ikke har fri udsigt over hovedvejen i begge retninger. Endvidere kan i England stoppligt følge af, at der er anbragt tavle med teksten „Halt" i stedet for „Slow". I *De forenede Stater* foreligger lovbestemmelser om absolut stoppligt. På den anden side tales her kun om vigepligt, ikke om forkørselsret. I „Uniform Act Regulating Traffic on Highways" — en af forbundsmyndighederne senest i 1949 udsendt „model-lov", der tjener som mønster for enkeltstaternes færdselslove — forudsættes kryds og vejudmyndinger ved „through highways" forsynet med særlige tavler, der i tekst påbyder stop før indkørslen; på den anden side må man mærke sig, at pligten for sidevej sfærdselen til at holde tilbage for hovedvej sfærdselen ikke er ubegrænset, idet bestemmelsen nærmere er formuleret således, at den fra siden kommende efter at have stoppet kun skal holde tilbage for hovedvej sfærdsel, der er så nær ved skæringen, at fremkørsel vil medføre umiddelbar fare („immediate hazard"), men derefter må han køre frem, således at anden hovedvej sfærdsel derefter skal holde tilbage

for den fra sidevejen kommende. Den amerikanske Uniform Act omtaler iøvrigt ligesom de hollandske og tyske bestemmelser, at enkelte kryds udenfor hovedvejsnettet ved færdselstavler kan ophøjes til „stop intersections". Om reglerne i *Norge*, *Sverige* og *Finland* henvises til det nedenfor anførte.

Ingen af de nævnte lovgivninger indeholder særlige regler om venstresving (eller i England højresving) bort fra hovedvej udover de almindelige svingningsregler.

Det vil altså ses, at ikke blot i Frankrig, Belgien og Holland, men også i England og USA — hvor forholdene så ofte påberåbes som mønster — er forholdet det, at man i reglernes udformning lægger vægt på at fremhæve og fastslå de forpligtelser, der påhviler den fra sidevejen kommende, medens man ikke, eller kun i mindre grad, beskriver forholdet ved anførelse af rettigheder for hovedvejsfærdselen. Det samme gælder til en vis grad i Schweiz, medens de tyske bestemmelser er affattet med beskrivelse af hovedvej sfærdselens forkørselsret som udgangspunkt. I den almindelig anvendte, officiøse tyske lovkommentar har man dog netop fundet anledning til at fremhæve, at begrebet „Vorfahrt" ikke er nogen ret, som må gennemtvinges, men et forhold, som man kan betjene sig af, når forudsætningerne foreligger, og at det ikke befrier hovedvej sfærdselen fra iagttagelse af de færdselen sædvanligt påhvilende pligter, såsom almindelig forsigtighed og agtpågivenhed, nedsat hastighed efter færdselsforholdene o. s. v.

Den gældende danske regel, der — uden at tale om hovedvejens forkørselsret — går ud på, at den fra siden kommende har „ubetinget pligt til at vige eller holde tilbage", kan således ikke — som man nu og da har søgt at give det udseende af under den offentlige debat om spørgsmålet — siges generelt at være af et ganske andet og svagere indhold end de overalt ellers gældende forskrifter.

Når man desuagtet må konstatere så forholdsvis store uheldstal på hovedvejene i Danmark, som tilfældet er, må dette efter udvalgets opfattelse i mindre grad tilskrives mangler ved de gældende regler end mangelfuld overholdelse af disse. Udvalget har dog ikke derfor ment at burde afstå fra også ved en ændret og mere detailleret udformning af de danske bestemmelser at søge forholdene forbedret.

Under udarbejdelsen af *den nye internationale færdselskonvention*, der blev undertegnet i Genéve den 19. september 1949, var der enighed om at styrke udviklingen i retning af øget udlægning af hovedveje. Dette har fundet udtryk i, at reglen om *vigepligt* for færdselen på hovedveje — i modsætning til det i de fleste nationale lovgivninger hidtil gældende — i konventionens tekst er anbragt som den principale vigepligtsregel umiddelbart efter den almindelige bestemmelse om pligt til forsigtig kørsel ved alle vejkryds og -udmundinger. Bestemmelsen herom i konventionens artikel 12, stk. 2, er sålydende:

„Ved vej skæringer på visse veje eller dele af veje kan der tillægges forkørselsret („priorité de passage"). Denne forkørselsret skal tilkendegives ved tavler, og enhver fører, der nærmer sig en sådan vej eller del af en vej, har vigepligt overfor kørende på denne vej".

Der blev under udarbejdelsen af reglen klart givet udtryk for, at der i de nationale lovgivninger ikke er nogen pligt til at indføre betegnelsen forkørselsret. Udtrykket „priorité de passage" blev alene anvendt i teksten som det på fransk mest hensigtsmæssige udtryk for den i de forskellige lande anvendte varierende terminologi for hovedveje, og der var enighed om, at det var bestemmelsen om sidevej sfærdselens vigepligt, der særlig måtte lægges vægt på, ligesom den citerede artikel i konventionen ej heller iøvrigt nødvendigvis skal optages ordret i de nationale lovgivninger i de lande, der tiltræder konventionen, men kun tjener som rammebestemmelse ved de nationale lovgivningers udformning af deres hovedvej sregler.

På det således foreliggende grundlag er de bestemmelser om hovedveje, som indeholdes i den i juni 1951 afgivne *indstilling om fællesnordisk færdselslovgivning*, udformet. Man vedlægger et eksemplar af denne indstilling, idet bemærkes, at det deri indeholdte lovudkast i sin helhed vil komme til at danne grundlag for færdselsregel-afsnittet i færdselsudvalgets senere betænkning om en fælles færdsels- og motorlov.

De særlige bestemmelser om vigepligt for færdsel på hovedvej findes i dette udkasts § 12, stk. 1. løvrigt findes der i § 9 om køretøjets plads på kørebanen, herunder under svingning, og i § 11 om møde og overhaling regler, som på baggrund af den ovenfor refererede kritik af de hidtidige hovedvejsregler har særlig betydning også for færdselen på hovedvej. Bestemmelserne i de to sidstnævnte paragraffer er dog i modsætning til § 12, stk. 1, af generel karakter, det vil sige, at de principielt gælder for alle veje.

Idet færdselsudvalgets flertal i det hele kan tiltræde de heromhandlede bestemmelser i den fællesnordiske indstilling, skal man knytte udvalgets nærmere bemærkninger til disse bestemmelser.

Hovedreglen i udkastets § 12, stk. 1, om *ubetinget vigepligt ved kørsel ind på eller over en vej, der er udlagt som hovedvej,* der svarer til den nugældende færdselslovs § 11, stk. 2, er væsentligt ændret i forhold til denne bestemmelse. Ligesom færdselsud valget af 1935 gav udtryk for i den i november 1937 afgivne betænkning — se § 31, stk. 2, i lovudkastet i betænkningen og bemærkningerne hertil — mener nærværende udvalg, at færdselsreglerne bør findes i selve lovbestemmelsen og ikke — som det i nogen grad er tilfældet nu — i en bekendtgørelse. Man finder videre — i modsætning til færdselsudvalget af 1935 — at de administrative bestemmelser om udlægning af hovedveje m. v. bør udskilles fra selve færdselsreglen. Derved vil der efter udvalgets synspunkt blive vundet meget i klarhed, ligesom det systematisk er det naturligste at skille de administrative bestemmelser fra færdselsreglerne.

Udvalget har været enigt om at placere reglen om den ubetingede *vigepligt for hovedveje* forrest i paragraffen, idet man anser denne regel som den *vigtigste vigepligtsregel.* løvrigt svarer første punktum i sit indhold til den gældende bestemmelse og lovudkastet i betænkningen af 1937. Det har været diskuteret, *om man i stedet for at tale om sidevejens vigepligt burde tale om forkørselsret for den på hovedvejen kommende.* Udvalgets flertal (alle undtagen vicepolitiinspektør Brondt og direktør Wittig*)) har af psykologiske grunde anset det for rigtigst i lighed med den norske og svenske paralleltekst fortsat at fremhæve sidevejens vigepligt. Man vil finde det særdeles betænkeligt at gå over til terminologien hovedvejens forkørselsret for ad denne vej — ved en art „skrækvirkning" — at fremkalde øget respekt fra sidevej sfærdselens side. Den mest umiddelbare virkning af en sådan ændret terminologi må ventes at blive en øget tillid hos hovedvejsfærdselen til sin forret og dermed en endnu friere hovedvejskørsel med deraf følgende stigende ulykkestal, medens den eventuelle øgede respekt fra sidevej sfærdselens vedkommende i bedste fald først vil opstå efterhånden som en refleks heraf. En overgang til at tale om hovedvejens forkørselsret stemmer ejheller særlig godt med den udvikling, som efter de ovenfor gengivne amerikanske regler må forudses at ville blive nødvendig under en mere intensiv trafik, at der pålægges hovedvej sfærdselen en art sekundær vigepligt for sidevej sfærdselen for ikke helt at blokere denne. Respekten for hovedvejen må styrkes ved den positive udformning af de pligter, der pålægges sidevej sfærdselen, herunder eventuelt en stoppligt, jfr. herom nedenfor om bestemmelsens andet punktum.

Vicepolitiinspektør Brondt og direktør Wittig finder, at den nugældende hovedvejsordning har spillet fallit, hvorfor der på alle måder må gøres en indsats for at stramme bestemmelserne. De har anset det for uklart som nu at tale om vigepligt i to grader, almindelig vigepligt og ubetinget vigepligt, og har uanset det anførte ment, at det virker psykologisk stærkere at tale om forkørselsret for den på hovedvejen kommende.

I andet punktum, der er nyt, foreskrives det, at den kørende under fremkørslen mod hovedvejen *ved i god tid at nedsætte farten og om fornødent helt at standse tydeligt skal tilkendegive, at han vil lade den på hovedvejen kørende passere først,* hvorhos det foreskrives, at der *altid skal standses helt, hvor særlig færdselstavle for stop er anbragt, eller hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri.* Udvalget finder, at denne bestemmelse giver

*) Direktør Wittig afgik ved døden, førend nærværende indstilling blev behandlet i udvalget. Hvor der her og i det følgende gøres rede for særstandpunkter fra hans side, støtter det sig på udtalelser under drøftelsen i udvalget af det danske udkast til nordisk paralleltekst.

udtryk for, hvad der i øjeblikket er god køremåde for den, der vil køre ind på eller over en hovedvej. Ved at fastslå i loven, at der skal køres således, mener man, at sidevej strafikkens pligter over for hovedvej strafikken er således fastlagt, at antallet af uheld ved indkørsel på en hovedvej vil blive mindsket. Det har været indgående drøftet, om man undtagelsesfrit burde foreskrive stop før indkørsel på hovedvej, således som det er blevet krævet gang på gang i kritikken af den gældende hovedvej sordning. Man er imidlertid — bortset fra direktør Wittig — enige om, at der, som forholdene er nu, ikke undtagelsesfrit bør foreskrives stop. For det første gælder en sådan regel ikke i noget af de europæiske lande, som spiller nogen rolle i det færdselsmæssige samkvem med Danmark, jfr. oplysningerne ovenfor, end ikke i England, som i den almindelige debat i reglen fremhæves som et mønster, hvad respekt for hovedvejene angår. Hertil kommer, at et sådant ganske generelt påbud vil blive vanskeligt at få overholdt i de mange tilfælde, hvor det faktisk vil virke urimeligt, såsom i tilfælde af indkørsel på en hovedvej, hvorover man har fuldt overblik til begge sider, og hvor der i øjeblikket ikke er færdsel. Og sådanne situationer vil være ret hyppige; dels er en del af vore hovedveje ikke særlig stærkt trafikerede, dels veksler trafikintensiteten væsentligt på de forskellige årstider og på de forskellige tider af døgnet.

Man vil derimod ikke udelukke, at det senere, såfremt trafikintensiteten stiger væsentligt, kan blive nødvendigt at indføre regler som de *amerikanske* —): altid pligt til stop, men på den anden side pligt for den hovedvej sfærdsel, der ikke er umiddelbart foran vej skæringen, til at lade den på sidevejen holdende køre frem. Den regel, der nu principalt foreslås, hvorefter der skal stoppes, hvor udsigten ikke er fri, og iøvrigt, hvor stoptavle er anbragt, svarer, som det fremgår af det tidligere anførte, *til de i England gældende regler.* Ved den protokol vedrørende færdselstavler, som blev oprettet i 1949 i tilslutning til den nye færdselskonvention, er der vedtaget en international tavle for stop foran hovedveje, og denne tavle er optaget i den fællesnordiske indstilling, se dennes figurbilag II A. 16.

Der har i udvalget *'principalt* været enighed om, at denne tavle også bør finde anvendelse herhjemme, men principperne for dens anvendelse har givet anledning til nogen diskussion i udvalget. Bestemmelsens formulering, hvorefter der altid skal stoppes foran hovedvej, hvor udsigten ikke er fri, gør det muligt foreløbig at anvende den særlige stoptavle med nogen tilbageholdenhed, således at den kun anbringes på steder, hvor erfaringerne viser, at en fremhævelse af stoppligten i særlig grad er påkrævet, eller hvor færdselsforholdene gør stop ønskeligt, selvom der er fri oversigt. Udvalgets flertal (formanden, Brondt, Koefoed, Reinstrup*) og Voltelen) har udtalt sig for en sådan begrænset anvendelse af stoptavlen for ikke ved en for udstrakt brug at svække virkningen af den almindelige trekanttavle. Flertallet henviser herved **til,** at der på de nuværende hovedveje er ca. 8 000 kryds eller udmundinger, og at det vil være nødvendigt at afmærke mellem 4 000 og 6 000 af disse med stoptavle, såfremt mindretallets forslag om, at tavlerne normalt skal anbringes, hvor de i vejreglerne opstillede oversigtskrav ikke er opfyldt, følges. Flertallet vil endvidere anse det for bedst stemmende med færdselslovens øvrige regler, at de kørende skal vide at indrette sig efter de forhold, der betinger lovens stopregel, hvor disse forhold klart er til stede, uden at det skal være nødvendigt altid at understrege dem ved en særlig tavle. Disse medlemmer må iøvrigt hævde, at er det lovens grundlæggende regel, at der skal standses, hvor udsigten ikke er fri, vil den, som bevidst tilsidesætter denne regel, i de fleste tilfælde ligeså bevidst tilsidesætte påbudet, selvom stoptavle er anbragt. Et mindretal (Bang, Groes-Petersen, K. O. Larsen og Eiler Pedersen) er af den opfattelse, at stoptavlen bør anvendes overalt, hvor der ikke er tilstrækkelig oversigt ved indkørslen i hovedvejen, idet det efter mindretallets opfattelse er nødvendigt i videst muligt omfang at hjælpe trafikanterne i deres skøn over, om oversigten er så begrænset, at standsning bør ske. Mindretallet er iøvrigt af den opfattelse, at det i praksis vil blive vanskeligt at finde frem til, hvilke steder

*) Deltog i udvalgets møder under politimester H. H. Volquartz's sygdom i august og september 1951.

stoptavlen skal anbringes, hvis man ikke tager det klare standpunkt, at tavlen skal stilles op overalt, hvor oversigtsforholdene ikke er gode. Bang og K. 0. Larsen må herved endvidere lægge vægt på, at man ved opstilling af stoptavler efter deres opfattelse får mulighed for at begrænse størrelsen af de ofte meget bekostelige og for lodsejerne meget generende oversigtsarealer, idet man anser det for uforsvarligt at undlade etablering af store oversigtsarealer, hvis det kun er overladt til trafikanternes skøn, om forholdene nødvendiggør standsning af køretøjet. Reglen om, at trafikanter skal standse, hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri, får ved mindretallets forslag i det væsentlige kun betydning, hvor udsigten midlertidigt er begrænset af holdende vogne eller lignende.

Under hensyn til denne tvivl, der har meldt sig med hensyn til, efter hvilke principper stoptavler bør anvendes, skal udvalget *subsidiært* foreslå, at man indtil videre undlader at indføre denne tavle på sideveje til hovedveje (om enkelte kryds i byer — se nedenfor), således at man foreløbig blot gennemfører lovpåbud om stop på sidevej, hvor oversigten ikke er fri, og afventer, i hvilket omfang og efter hvilke principper den nye internationale tavle måtte finde anvendelse i andre europæiske lande. Man vil herved i alt fald undgå at indføre den i et omfang, der strider mod praksis andetsteds. Til støtte for denne løsning kan også anføres, at denne er valgt i Holland ved den nye Wegenverkeerswet af 28/8-1950.

Med hensyn til praktiseringen af lovens stoppåbud bemærkes, at stopforpligtelsen ikke ophæves ved, at der muligvis umiddelbart foran er et køretøj, der har stoppet, men nu er ved at køre frem; i en sådan situation må hvert enkelt køretøj efter udvalgets opfattelse standse umiddelbart ved indkørslen i hovedvejen.

Direktør Wittig har dog under forhandlingerne udtalt sig for indførelse af en ubetinget stopregel allerede nu, eventuelt således, at reglen indføres i en overgangsperiode som en af pædagogiske grunde nødvendiggjort foranstaltning, hvorefter man kunne gå over til den af udvalgets øvrige medlemmer principalt foreslåede regel, under hvilken han dog ønskede den særlige stop-tavle anvendt i udstrakt grad.*)

Vedrørende spørgsmålet om *udkørsel fra en hovedvej* bemærkes, at der ikke er foreslået nogen særlig bestemmelse for hovedveje i modsætning til andre veje, således ejheller ved at pålægge den svingende „vigepligt".

Som foran nævnt har ej hel ler fremmede lovgivninger særbestemmelser på dette område**), og sådanne vil næppe heller kunne indføres i Danmark, såfremt man ønsker at ratificere den internationale færdselskonvention. Ved svingning bort fra hovedvej må altså i princippet følges samme regler som for andre vejes vedkommende. Men disse regler, der indeholdes i den fællesnordiske indstilling § 9, stk. 2, 3 og 4, er på den anden side nu udformet således, at de både på hovedveje og andre veje understreger de særlige forpligtelser, som navnlig den venstresvingende har ikke blot overfor forfra, men også overfor bagfra kommende færdsel. Medens den nuværende bestemmelse alene foreskriver, at der ved venstresving skal køres i stor bue — hvilket har medført det uheldige forhold, at den venstresvingende, der kører nøje efter lovens regel, under selve svingningen skærer ikke blot forfra kommende, men også bagfra kommendes bane — bestemmer den nye regel for alle veje, at køretøjet i god tid før vejkryds skal føres ind mod vejens midterlinie (stk. 2), idet det om selve svinget kun foreskrives, at køretøjet skal føres, så det forlader krydset til højre for den krydsende kørebanes midterlinie (stk. 3).

De forskrifter, der er af særlig betydning for den øvrige færdsels sikkerhed, og som derfor har sin ganske særlige betydning på hovedveje og andre stærkt trafikerede veje, findes i stk. 4. De foreskriver en ganske særlig hensyntagen overfor enhver modgående færdsel, som svingningen ikke må volde nogen form for ulempe; så vidtgående har kravet ikke kunnet stilles overfor bag-

*) Duurloo har ligeledes udtalt sig for indførelse af en ubetinget stopregel allerede nu.

**) Tværtimod kan det anføres, at det i den ovennævnte tyske lovkommentar er fremhævet, at begrebet „Vorfahrt" ikke må finde anvendelse for andre færdselssituationer end forholdet mellem hovedvejs- og sidevejsfærdsel, således ikke ved overhaling, forbikørsel o. s. v.

fra kommende færdsel, som i reglen på den ene eller den anden måde vil påvirkes af, at en forankørende skal svinge, men disse er beskyttet ved bestemmelsen om, at svingningen skal forberedes og udføres således, at det sker uden fare for andre vejfarende. Disse bestemmelser er opstillet i nøje overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale konvention af 19. september 1949, art. 12, stk. 4.

For så vidt angår hovedveje med tæt trafik i flere vognbaner i hver retning er det formentlig også umiddelbart indlysende, at disse regler giver den eneste praktiske løsning på problemet, sålænge man ikke skrider til niveaufri vej udfletninger. På smallere hovedveje med mere spredt, hurtigtkørende trafik vil bestemmelsen om, at svingningsmanøvren ikke må udføres til fare for andre vejfarende, som nævnt få sin særlige betydning, således at der på sådanne veje ikke bør holdes ind mod midten, førend det kan ske uden fare for bagfra kommende, men at man om fornødent må sagtne farten, således at man lader sig overhale i passende afstand før svingningsstedet.

En bestemmelse, der har stor betydning for hovedvej strafikken, er bestemmelsen om *overhaling* i § 11, stk. 2, hvori forbudet om overhaling i vejkryds (herunder også udfor udmundende sideveje) foreslås lempet således, at overhaling efter omstændighederne *skal kunne ske udfor sideveje, der udmunder i hovedvej*. Udvalget finder, at det er af betydning for at lette hovedvej strafikken, at overhaling i alt fald i en del tilfælde kan ske udfor sideveje. Det er urimeligt, at der ikke skal kunne overhales udfor de mange sideveje, der f. eks. udmunder i hovedvej 2 fra København til Køge. Men ikke enhver overhaling udfor en sidevej vil være forsvarlig. Overhaling bør således kun finde sted udfor mindre sideveje og ikke udfor større indmundende veje som f. eks. amtslandeveje. Overhaling bør heller ikke finde sted, hvor der er tegn enten til, at den forankørende uanset sidevejens vigepligt holder tilbage for færdsel fra højre side, eller til, at den forankørende vil svinge til venstre. Da det ikke er muligt i kort form udtømmende at angive, når overhaling bør kunne finde sted og når ikke, har man anvendt den formulering, at overhaling kan ske *efter omstændighederne*. Iøvrigt ophæver reglen jo ikke de almindeligt gældende regler om hensyntagen ved overhaling.

Under den almindelige debat om hovedvej sordningen har der som tidligere nævnt også været forslag fremme om minimumsbøder og om tvungen regres ved overtrædelse af hovedvej sreglerne. Forslag af denne art hviler på den opfattelse, at de retshåndhævende myndigheder, navnlig domstolene, ikke skulle have vist den fulde forståelse af hovedvejsreglens fremtrædende betydning blandt de bestemmelser, der kan komme i betragtning ved bedømmelsen af et færdselsuheld. Det er utvivlsomt rigtigt, at der navnlig fra den første tid under hovedvejsordningen foreligger en del retsafgørelser, der ved sammenstød mellem hovedvejs- og sidevej sfærdsel fordeler ansvaret på en måde, som man ikke kan anse for formålstjenlig fra et færdselsmæssigt synspunkt, men der er efter udvalgets opfattelse sket en mærkbar ændring i så henseende i de senere år, og der er indenfor det sidste år faldet flere højesteretsafgørelser, der tydeligt understreger sidevej sfærdselens overvejende ansvar overfor hovedvej strafikken. Der er således efter udvalgets opfattelse ikke tilstrækkelig anledning til nu at gå ind for bestemmelser om minimumsbøder eller tvungen regres. Man finder iøvrigt anledning til at pege på, at der utvivlsomt er en række tilfælde, hvor kritikken af retspraksis i erstatningssager hviler på ukendskab til de rent juridiske regler, der gælder for fastsættelse af erstatningsansvaret. Dette gælder således særlig kritikken af, at domstolene har pålagt føreren af et ad hovedvejen kommende motorkøretøj en del af erstatningsansvaret ved sammenstød med cyklister eller andre, der kører ud fra en sidevej, i tilfælde, hvor det må antages, at vedkommende cyklist har en overvejende del af ansvaret for uheldet, medens det må henstå som usikkert, om motorføreren har gjort sig skyldig i uforsvarlig kørsel. I sådanne situationer brydes jo nemlig færdselsreglen om sidevej sfærdselens vigepligt med den særlige erstatningsregel for motorkøretøjer i motorlovens § 38, stk. 1, hvorefter den for motorkøretøjet ansvarlige er erstatningspligtig, medmindre det fremgår af omstændighederne, at skaden ikke kunne være

afværget ved den omhu, der udkræves ved benyttelsen af motorkøretøjer såvel i henseende til drift som i henseende til materiellet. Denne omvendte bevisbyrde medfører selvsagt, at erstatningsansvar helt eller delvis har måttet pålægges det ad hovedvej kommende motorkøretøj i et stort antal tilfælde, uanset at det ikke er direkte bevist, at føreren har gjort sig skyldig i nogen overtrædelse. Der er dog en stigende tendens hos domstolene til ikke at pålægge føreren af et motorkøretøj erstatningsansvar ved sammenstød med en cyklist, såfremt cyklisten groft har tilsidesat hovedvejsreglerne. Det har under hensyn til det anførte været foreslået, at den særlige bevisbyrderegel i motorlovens § 38, stk. 1, ikke skulle gælde for uheld sket på hovedveje. Udvalget finder imidlertid ikke tilstrækkelig begrundelse for at foreskrive andre bestemmelser for hovedveje på dette område end for andre veje; tværtimod må en sådan ret tilfældig bestemt undtagelse for visse færdselssituationer fra en principiel regel af ren erstatningsretlig karakter anses for direkte uheldig.

Udvalget skal endvidere fremføre nogle bemærkninger vedrørende *principperne for udlægning af hovedveje.* Spørgsmålet har været drøftet under de nordiske forhandlinger. Udvalget kan tiltræde det i note 2 til § 12 i den fællesnordiske indstilling anførte, *hvorefter hovedvejens forrang såvidt muligt bør gennemføres fra dens begyndelsespunkt til dens endepunkt, således at den i princippet ikke bør ophæves, hvor hovedvejen passerer bebyggelse.* Når det i den fællesnordiske indstilling videre anføres, at undtagelse herfra kun bør tillades, hvor hovedvejen føres gennem større købstæders centrale dele, hvor vejen indgår i byens almindelige gadenet, bør denne undtagelse for Danmarks vedkommende efter udvalgets opfattelse — der iøvrigt er i overensstemmelse med den af justitsministeriet med tilslutning af ministeriet for offentlige arbejder hidtil fulgte praksis — kun anvendes på Københavns centrale dele. En udvidelse af denne praksis bør i alt fald ikke række videre end til, at man muligvis i enkelte andre „endepunktbyer" ikke fører hovedvejen helt igennem til havnen, men vælger andet egnet endepunkt, hvis trafikken til havnen må anses for helt underordnet.

Såfremt ophævelse af hovedvejen i byer vinder yderligere indpas i Danmark, vil betydningen af hovedvej sordningen alvorligt svækkes. Dels er afstandene mellem købstæderne her i landet relativt korte, dels er grænserne mellem en købstads byområde og det åbne land ofte meget flydende. Hvis en hovedvej ikke ønskes ført gennem en købstad, må problemet søges løst ved, at vejene anlægges således, at den gennemgående trafik kan føres uden om købstædernes centrale dele ad vejstrækninger, der vejmæssigt er fuldt udbyggede til at bære denne trafik.

Hvor to hovedveje skærer hinanden eller grener ud fra hinanden, er den nugældende ordning i Danmark, at man altid har truffet bestemmelse om, hvilken af vejene der skal betragtes som hovedvej i forhold til den anden, således at man har anbragt trekanttavle på sidstnævnte vej. Navnlig ved forgreninger kan dette imidlertid give anledning til vanskeligheder, og man har i mange lande, bl. a. i Norge og Sverige, i stedet ophævet begge vejes karakter af hovedveje, således at der kommer til at gælde almindelig vigepligt i skæringen. Denne løsning er da også anbefalet i den fællesnordiske indstilling (note 2 til § 12), som færdselsudvalget principielt kan tiltræde; dog kan der være grund til navnlig ved T-kryds at bibeholde den nuværende regulering, således at den gennemgående vej bevarer hovedvejsretten, medens den udmundende vejs karakter af hovedvej ophæves. Udvalget finder i tilslutning hertil anledning til at fremhæve, at der i visse tilfælde også kan blive tale om at anbringe færdselstavler, hvorved forretten ophæves ved skæringer med ikke-hovedveje, således — som det allerede nu er tilfældet — ved rundkørsler og efter omstændighederne i visse andre komplicerede vej skæringer eller -forgreninger. Det bemærkes i denne forbindelse, at der ved den nye internationale protokol angående færdselstavler er indført en særlig international tavle for ophør af hovedvej, som kan anvendes i disse tilfælde, og at denne tavle også er foreslået indført i de fire nordiske lande, se figur-

bilag III A 9 i betænkningen*). Afgørelsen af, hvor sådanne tavler bør opstilles, må efter udvalgets opfattelse henlægges til den centrale myndighed, der har afgørelsen med hensyn til udlægningen af hovedveje, i henhold til de gældende regler justitsministeren med tilslutning af ministeren for offentlige arbejder. Dette gælder efter udvalgets opfattelse i det hele iværksættelsen af særlige færdselsregulerende foranstaltninger på hovedveje, således — foruden oprettelse af rundkørsler — indretning af lysregulerende anlæg m. v. Udvalget agter derfor i de bestemmelser, der optages i det kommende færdselslovudkast til afløsning af de nuværende regler i færdselslovens §§ 3 og 4, at medtage en regel om, at foranstaltninger af den nævnte art på hovedveje kun kan indrettes med godkendelse af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder, jfr. den i § 52, stk. 2, i lovudkastet i det tidligere færdselsudvalgs betænkning af november 1937 i så henseende foreslåede regel.

Færdselsudvalget af 1935 foreslog, at der tilvejebragtes hjemmel for, at politiet og det kommunale råd i København, Frederiksberg og købstæderne samt disses forstadskommuner kan udlægge „*hovedgader*", for hvilke der skal gælde samme regler som for almindelige hovedveje. I den fællesnordiske indstilling (note 2 til § 12) er det bemærket, at gadestrækninger i byer ikke bør udlægges som hovedveje med forkørselsret bortset fra tilfælde, hvor de indgår som led i det almindelige hovedvej snet.

Udvalget kan tiltræde denne udtalelse, forsåvidt den giver udtryk for, at man bør være tilbageholdende med at indføre en omfattende afmærkning af byernes gadenet som hovedgader og sidegader. For større byers vedkommende kan der naturligvis blive tale om, at flere gennemgående gadeforbindelser — såvel radial- som ringgader — der har naturlig tilknytning til de udefra kommende hovedveje, ophøjes til egentlige „hovedgader", afmærkede med hovedvejstavle, og også bortset fra gadeforbindelser til hovedvejene udenfor byerne vil der i de største byer muligvis kunne forekomme visse gadeforbindelser, der over så lange strækninger ubrudt er bærer af en gennemgående trafik, at der vil kunne være tale om at afmærke dem som hovedgader. For det øvrige gadenets vedkommende må man, hvis man vil- opretholde forudsætningen om, at det skal dreje sig om færdselsårer af virkelig gennemgående karakter, anse det for en ret vanskelig opgave at lægge et rationelt udformet net af hovedgader, og indførelsen af den nye internationale stoptavle, hvis anvendelse ikke er begrænset til sideveje til hovedveje, gør det da også, som påpeget i den fællesnordiske. indstilling, muligt ved anvendelse af denne tavle i de gadekryds og -udmundinger, hvor der er trang dertil, på en mere smidig måde at opnå øget sikring af færdselen på gadestrækninger med tæt og forholdsvis hurtig trafik. En sådan anvendelse af stoptavlen vil svare til deii brug, der i De forenede Stater gøres af de der anvendte stoptavler ved gadekryds udenfor „through highways"; ved sådanne „stop intersections" — der naturligvis, hvor forholdene taler derfor, kan anbringes i række efter hinanden langs større gadestrækninger — afmærkes alt efter forholdene en eller flere af de hinanden skærende gader med stoptavle.

Når stoptavle er sat op, betyder det, at trafikanter, der fra den gade, hvor tavlen er sat op, skal køre ind på eller over den krydsende gade, skal standse helt op og ved fremkørslen har vigepligt for færdselen på den krydsende gade, uanset om den kommer fra højre eller venstre side.

Det må efter udvalgets opfattelse tillægges afgørende betydning, at man ikke skaber usikkerhed om det nye led i færdselsreguleringen, som udlægning af hovedgader og indførelse af „stopkryds" betyder, ved at disse foranstaltninger indføres efter forskellige principper i byerne. Indtil nogenlunde faste retningslinier er indarbejdet, vil man derfor tilråde, at gennemførelse af disse foranstaltninger, hvor de ønskes indført af de lokale myndigheder, skal godkendes af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

I forbindelse hermed bemærkes, at man må finde det rimeligt, at der *sker en ud-*

*) Denne tavle, såvel som selve hovedvej stavlen, skal ifølge protokollen fremtræde med andre farver end hidtil anvendt for hovedvejstavler, nemlig hvid kant og orangefarvet midterfelt. Trekanttavlerne på sidevejen bevarer derimod ifølge protokollen de hidtidige farver: rød kant og hvidt midterfelt.

videlse af det almindelige hovedvejsnet landet over, således at også sådanne veje, som uden at være bærer af gennemgående trafik fra den ene landsdel til den anden dog har karakter af hovedfærdselsårer indenfor det område, de gennemløber, nu udlægges som hovedveje.

Idet man iøvrigt henviser til det ovenfor side 188 bemærkede om, at den kritik, der hidtil har kunnet rejses mod forholdene for hovedvejsfærdselen her i landet, i højere grad må tilskrives manglende respekt for de gældende regler end mangler ved selve disse reglers udformning, skal man derhos udtale, at ej heller de nu foreslåede ændringer i hovedvej sbestemmelserne i sig selv vil være tilstrækkelige til hidførelse af tilfredsstillende forhold, men at *det er af afgørende betydning, at der gøres en øget indsats for at skaffe disse regler overholdt.* Det gælder i ganske særlig grad den foreslåede stopregel. Man må se i øjnene, at dette mål kun kan ventes nået dels ved en stadig vedholdt *propaganda* vedrørende disse forhold, dels ved en mere udstrakt kontrol ved motorkørende politi på vejene. En forøgelse af den politistyrke, der anvendes til dette formål, er efter udvalgets opfattelse et meget væsentligt led i en forbedring af færdselsforholdene på hovedvejene.

Som det vil fremgår af den nordiske indstilling, indeholder de foreslåede færdselsregler udover de regler, der direkte eller indirekte har særlig betydning for hovedvejskørslen, en række andre ændringer i de nugældende bestemmelser, som det må anses for lige så ønskeligt at få gennemført som de reviderede hovedvej sregler.

Skulle justitsministeriet imidlertid ønske at gennemføre ændring af de gældende hovedvej sbestemmelser, førend den almindelige revision af færdsels- og motorloven finder sted, vil det i henhold til det foran anførte kunne ske ved at foretage følgende ændringer i den gældende *færdselslov:*

I *§ 10,* stk. 2, fjerde punktum, tilføjes den ovenfor omtalte bestemmelse i den danske paralleltekst § 11, stk. 2, in fine, om, at overhaling efter omstændighederne kan ske i regulerede kryds og udfor sideveje, der udmunder i hovedveje.

I *§ 11,* stk. 2, tilføjes som nyt tredie og fjerde punktum de i den danske paralleltekst § 12, stk. 1, andet og tredie punktum, indeholdte nærmere forskrifter om, hvorledes kørsel ind på eller over hovedvejen skal ske, herunder pligt til i visse tilfælde at stoppe.

§ 12 bør i det hele affattes i overensstemmelse med de i den danske paralleltekst § 9, stk. 2—5, indeholdte regler om udførelse af svingninger.

Endvidere bør man formentlig *i § 4* tilføje et nyt stykke, hvorefter anlæg af rundkørsler, indretning af lysregulering, foreskrivelse af særlig nedsat hastighed og iøvrigt iværksættelse af færdselsregulerende foranstaltninger på hovedveje udkræver samtykke af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

I *bekendtgørelse nr. 74 af 20. marts 1937 som ændret ved bekendtgørelse nr. 296 af 4. november 1937* bør foretages følgende ændringer; man henviser som begrundelse for disse foruden til det foran anførte til de som bilag aftrykte bestemmelser fra den internationale protokol af 19. september 1949 vedrørende færdselstavler:

§ 1, stk. 1, bør udvides med et efter indhentet indstilling fra ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet, fastsat antal veje.

§ 1, stk. 2, udgår.

I *§ 2, A, stk. 1,* ændres beskrivelsen af hovedvej stavlens udseende således: „. . . . udført med et i en hvid rand anbragt orangefarvet midterfelt. Tavlen skal ved hovedvejens begyndelsespunkt og i almindelighed, hvor den fortsætter efter afbrydelse, jfr. nedenfor, udføres med 60 cm sidelinie, iøvrigt med 40 cm sidelinie; i byer kan om fornødent anvendes tavler med 25 cm sidelinie."

Nyt farvebilag i overensstemmelse med den internationale protokol og den nordiske indstilling bør vedføjes.

Stk. 2 affattes således: „Hovedvejens endepunkt afmærkes med samme tavle som i stk. 1 omhandlet, forsynet med en bred sort tværstribe fra øverste højre til nederste venstre kant (farvebilag) og udført med 60 cm sidelinie. Samme tavle anvendes foran rundkørsler og på andre steder, hvor

hovedvejen afbrydes. Tavlen må kun opsættes med samtykke af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder. Under tavlen anbringes rektangulær teksttavle med påskrift: „Hovedvejen ender" eller ved kortere afbrydelser af hovedvejen anden passende tekst, f. eks.: „Almindelig vigepligt i rundkørslen".

Som nyt *stk. 3* tilføjes: „Hvor forholdene tilsiger det, anbringes i passende afstand, i almindelighed fra 250 til 300 m, foran den i stk. 2 omhandlede tavle samme tavle i størrelse 40 x 40 cm og med rektangulær teksttavle nedenunder, angivende afstanden til det sted, hvor hovedvejen ender eller afbrydes". (Eventuelt farvebilag).

Nuværende stk. 3 udgår.

§ 2, afsnit B, affattes således: *„Stk. 1.* På gader og veje, der udmunder i eller skærer en hovedvej, anbringes i passende afstand, i almindelighed ikke over 50 m, og i bebyggelser ikke over 25 m, fra hovedvejen den internationale tavle for „Hovedvej forude", en trekant stående på spidsen, udført i rødt med hvidt midterfelt (larvebilag). Tavlen udføres med 90 cm sidelinie, i bebyggelser og på mindre befærdede veje kan dog anvendes tavler med ikke under 60 cm sidelinie. Selve udmundingen i hovedvejen afmærkes, hvor forholdene tilsiger det, med afstribning af kørebanen eller på anden hensigtsmæssig måde.

Stk. 2.)* Hvor færdselsforholdene gør det særlig påkrævet, anbringes i stedet for den i stk. 1 omhandlede tavle den internationale tavle for „Stop ved vej skæring", en cirkelrund tavle med en rød trekant stående på spidsen, indskrevet i en rød cirkel på hvid bund (farvebilag). Tavlen udføres med 90 cm diameter; i bebyggelser og på mindre befærdede veje kan dog anvendes tavler med ikke under 60 cm diameter. Tavlen skal anbringes så nær det sted, hvor standsning skal ske, som det er muligt, når påbudet i tide skal kunne iagttages af de kørende. Standsningsstedet afmærkes så vidt muligt med afstribning af kørebanen eller på anden hensigtsmæssig måde.

Stk. 3. Hvor forholdene tilsiger det, anbringes i passende afstand, i almindelighed fra 150 til 300 m, foran de i stk. 1 og stk. 2 omhandlede tavler en trekanttavle som i stk. 1 nævnt, med rektangulær teksttavle nedenunder, angivende afstanden til vejskæringen. Er sådan fortavle anbragt, skal den i almindelighed gentages efter hver mindre vej skæring, der forekommer, inden sidevejen når hovedvejen.

Stk. 4. Da der ifølge bestemmelsen i færdselslovens § 11, stk. 2, som affattet ved lov nr. af . altid haves pligt til at stoppe før udkørsel på hovedvej, hvor udsigten over denne ikke er fri, er pligten til at stoppe sådanne steder ikke afhængig af, at den i stk. 2 omhandlede tavle er anbragt. Denne tavle anbringes indtil videre kun, hvor fremhævelse af stoppåbudet skønnes at være særlig påkrævet, og på steder, hvor oversigten nok er tilstrækkelig, men færdselsforholdene iøvrigt gør stop før udkørsel påkrævet".

§ 2, afsnit C, affattes således:

„Møde af hovedveje. Hvor en hovedvej udmunder i eller skærer en anden hovedvej, sker i almindelighed afbrydelse af begge vejes karakter af hovedvej i vej skæringen ved anbringelse af de i afsnit A, stk. 2 og 3, omhandlede tavler; den sidstnævnte tavle kan i dette tilfælde anbringes i forbindelse med en almindelig krydstavle".

§ 3 affattes således:

„De i denne bekendtgørelse omhandlede tavler anbringes i en højde af ikke under 60 cm og ikke over 220 cm fra jorden, regnet til tavlens eller den nederste tavles underkant. I tættere befærdede gader bør lav anbringelse af tavlerne ikke finde sted. Hvor det findes særlig påkrævet, kan der foruden tavlen til højre for kørebanen anvendes tilsvarende tavle ved kørebanens venstre side. De i § 2 A, stk. 2—3, og i § 2 B omhandlede tavler skal, såfremt de ikke er selvstændigt belyst, i almindelighed være forsynet med refleksanordninger eller udført af reflekterende materiale; dette gælder i alle tilfælde den i stk. 2 omhandlede tavle".

Som *ny paragraf* indføjes, såfremt udvalgets principale indstilling vedrørende spørgsmålet om opsætning af stoptavler ved indkørsel på hovedvej følges:

*) Såfremt udvalgets subsidiære indstilling følges vedrørende spørgsmålet om opsætning af stoptavler ved indkørsel på hovedvej, udgår stk. 2 og 4, og stk. 3 bliver stk. 2, ligesom henvisningen til stk. 2 udgår af stk. 3.

„Den i § 2 B, stk. 2, omhandlede stoptavle kan — foruden på sideveje til hovedveje — anbringes ved andre vejkryds eller vej udmundinger, hvor det findes påkrævet at pålægge færdselen fra en eller flere af de skærende veje at standse helt før fremkørsel. Tavlens betydning er ved sådan anbringelse, at den kørende efter at have standset ved fremkørslen har ubetinget vigepligt for færdselen på den krydsende vej.

Tavlen må indtil videre kun opsættes med samtykke af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder".

Såfremt udvalgets subsidiære indstilling følges, indføjes som ny paragraf:

„Hvor det ved vejkryds eller vej udmundinger udenfor hovedveje findes påkrævet at pålægge færdselen fra en eller flere skærende veje at standse helt før fremkørsel, kan den internationale tavle for „Stop ved vej skæring", en cirkelrund tavle med en rød trekant stående på spidsen, indskrevet i en rød cirkel på hvid bund (farvebilag) anbringes. Tavlen udføres med 90 cm diameter; i bebyggelser og på mindre befærdede veje kan dog anvendes tavler med ikke under 60 cm diameter. Tavlen skal anbringes så nær det sted, hvor standsning skal ske, som det er muligt, når påbudet i tide skal kunne iagttages af de kørende. Standsningsstedet afmærkes så vidt muligt med afstribning af kørebanen eller på anden hensigtsmæssig måde. Tavlens betydning er, at den kørende efter at have standset ved fremkørslen har ubetinget vigepligt for færdselen på den krydsende vej.

Tavlen må indtil videre kun opsættes med samtykke af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder".

P. U. V.

Blom-Andersen.

Udtalelse om hastighedsreglerne.

(Afgivet den 12. februar 1952).

I anledning af, at justitsministeren har anmodet færdselsudvalget om at afgive en særlig udtalelse vedrørende spørgsmålet om ændring af motorlovens hastighedsbestemmelser, skal udvalget udtale følgende:

Lige siden den første motorlov, lov nr. 124 af 15. maj 1903 om kørsel med automobiler, har hastighedsbestemmelserne været genstand for diskussion. Bestemmelserne er da også blevet ændret ved hver revision af motorlovgivningen siden 1903. Med den udvikling, der har fundet sted, både med hensyn til motorkøretøjernes konstruktion og vejenes kvalitet, er det vel også naturligt. De nugældende hastighedsregler stammer fra ændringerne af motorloven i 1932; denne lov var imidlertid heller ikke mange år gammel, før diskussionen påny tog fart, navnlig med henblik på spørgsmålet om at ophæve reglerne om bestemte begrænsninger af hastigheden.

Allerede i færdselsudvalget af 1925 var der fra flere sider i udvalget stemning for at ophæve hastighedsbegrænsningerne, men man nåede i udvalget til enighed om, at man i alt fald ikke for tiden burde stille forslag om deres ophævelse. Færdselsudvalget af 1935, der afgav betænkning i 1937, beskæftigede sig navnlig med spørgsmålet om at ophæve hastighedsgrænsen for kørslen på hovedveje, men man enedes om at bibeholde en bestemt hastighedsgrænse, som man satte ved 80 km i timen. Færdselsudvalget af 1935 foreslog samtidig en væsentlig forhøjelse af hastighedsgrænserne for lastmotorvogne og busser i erkendelse af, at mange nye køretøjer simpelthen ikke kan benyttes på forsvarlig måde, såfremt de skal overholde de nugældende hastighedsgrænser, idet de fra fabrikkens side er bygget således, at deres naturlige hastighed ligger over disse grænser.

Under den anden verdenskrig med standsningen af motorkørslen hvilede spørgsmålet, og under den genopvågnede interesse for færdselsproblemer efter krigen har diskussionen om hastighedsreglerne været præget af, at problemet havde mistet noget af sin aktuelle betydning for den enkelte motorkørende, efterhånden som politiets praksis vedrørende hastighedsforseelser var blevet ændret. Ved kontrollen ser politiet nu i almindelighed i mindre grad på den eksakte overholdelse af lovens hastighedsgrænser, men lægger den overvejende vægt på kørslens karakter i den givne situation, således at der kun skrides ind, hvis kørslen har været uforsvarlig; i den rapport, der i så fald optages, beskrives nu nærmere det eller de momenter, politiet har måttet lægge vægt på i den konkrete situation, og kun som et subsidiært moment anføres den hastighed i km pr. time, hvormed der er kørt. Denne praksis indførtes af statens færdselspoliti allerede i 1939 og har efterhånden bredt sig i landets politikredse, så at den nu med ganske enkelte undtagelser følges overalt.

Færdselsudvalgets flertal kan fuldstændig tilslutte sig denne praksis. For en nutidig tankegang forekommer det ganske naturligt, at hovedvægten lægges på, om kørslen i sig selv har været forsvarlig. Det bevirker en mere retfærdig behandling af det enkelte tilfælde. En hastighedsgrænse som eneste eller overvejende kriterium må altid blive udtryk for en grov gennemsnitsnorm, idet den, hvis den skal have betydning som forebyggende, ikke kan sættes så højt, at en overskridelse vil være uforsvarlig under alle forhold, medens man naturligvis heller ikke kan sætte den så lavt, at den under alle omstændigheder vil være forsvarlig. Dette sidste har jo også fundet udtryk i de gældende lovbestemmelser, hvorefter hastighedsgrænserne er maksimalgrænser, der kun må ud-

nyttes, hvis færdsels- og vejforholdene samt motorkøretøjets tilstand tillader det. Den af politiet nu fulgte praksis er også at foretrække overfor publikum, idet den fører, der bliver standset og får at vide, at han har kørt uforsvarligt på den og den måde, lettere kan forstå politiets indskriden end i tilfælde af, at han er standset alene for at have overskredet en grænse i loven, medens hans kørsel iøvrigt må anses for at have været forsvarlig.

Selvom udvalget som følge af den praksis, politiet som nævnt følger, ikke anser en revision af hastighedsreglerne for påkrævet på indeværende tidspunkt af hensyn til en rimelig udnyttelse af motorkøretøjerne i nutidens trafik, vil en revision dog være af betydning af hensyn til den almindelige værdi af ikke at opretholde lovbestemmelser, som ikke kræves efterlevede; ved en ændring vil der kunne opnås lovgrundlag for den fulgte praksis.

Ved den nærmere behandling af spørgsmålet samler problemerne sig i det væsentlige i 3 punkter: I) spørgsmålet om ophævelse af hastighedsgrænsen udenfor bebyggelser, II) spørgsmålet om hastighedsbegrænsning i byer og III) spørgsmålet om særlig hastighedsbegrænsning for visse arter af køretøjer.

Forinden der redegøres for udvalgets overvejelser vedrørende disse 3 punkter, skal man i hovedtræk fremstille de bestemmelser om hastighed, som indeholdes i en række fremmede færdselslove (medens der bortses fra regler, som eventuelt er givet for byer og andre mindre områder ved lokale trafikforskrifter):

I *Frankrig* (Art. 31 i Code de la Route af 20. august 1939 med senere ændringer) er der ingen hastighedsgrænse for personmotorvogne og mindre lastbiler hverken på landet eller i byerne; men for køretøjer, der enten har en totalvægt på over 3 000 kg eller en bredde på over 2,20 m eller en længde på over 8 m, er der fastsat en hastighedsgrænse ved dekret af transport- og indenrigsministeren.

I *Schweiz* (Bundesgesetz 15. marts 1932, art. 25) er der heller ikke nogen hastighedsgrænse hverken i byer eller på landet for personmotorvogne og mindre lastmotorvogne. I en bekendtgørelse (Verordnung 25. november 1932, art. 43 og 44) er der derimod fastsat hastighedsgrænse for tunge køretøjer på 45 km i timen udenfor byer og 30 km i byer, for lastmotorvogne med sættevogn på 40 km udenfor byer og 25 km 1 byer, og for motorvogne med andre påhængsvogne på 35 km udenfor byer og 25 km i byer; kantonnerne kan tillade forhøjelse af grænsen for omnibusser til henholdsvis 55 og 40 km.

I *Belgien* (Code de la Route, art. 41 ff.) er der ingen hastighedsgrænse i byer og på landet for personmotorvogne og små last- og varemotorvogne; for større køretøjer (totalvægt over 3 500 kg) varierer hastigheden udenfor byer efter vægten fra 65 km til 30 km i timen; i byer må hastigheden ikke overstige 40 km, såfremt totalvægten overstiger 3 500 kg, eller længden 8 m eller bredden 2,20 m.

I *Holland* (Wegenverkeerswet af 28. august 1950, art. 53 og 61) er der heller ingen almindelig hastighedsgrænse i byer eller på landet; for busser, hvis hjultryk overstiger 2 400 kg, er der en hastighedsgrænse på 75 km, for andre motorkøretøjer, hvis hjultryk overstiger 2 400 kg, 60 km og for motorkøretøjer med påhængsvogn, hvis hjultryk overstiger 350 kg, 50 km. Disse grænser gælder både i byer og på landet.

I *England* (The Highway Code af juli 1946) findes kun hastighedsgrænser, hvor der er opsat færdselstavler herom.

I *Tyskland* indeholdt Strassenverkehrsordnung af 13. november 1937 ingen bestemmelser om almindelige hastighedsgrænser. Ved en lovændring af 3. maj 1939 indførtes imidlertid hastighedsgrænser, der udenfor byer fastsattes til 100 km i timen for personmotorvogne og motorcykler, 70 km i timen for alle andre motorkøretøjer og i byområder til henholdsvis 60 og 40 km i timen. Efter krigens begyndelse skete ved en forordning af 3. oktober 1939 en nedsættelse af disse grænser således: I byer 40 km og på landet for personmotorkøretøjer og motorcykler 80 km og for lastmotorvogne og busser 60 km. Denne sidste ændring blev udtrykkelig begrundet i nødvendigheden af besparelser på benzin og gummi. Ved besættelsen efter krigen blev hastighedsgrænserne ophævet i den franske zone, og i den almindeligt benyttede kommenterede lovudgave (Schiffer: Die Strassenverkehrsordnung 7. oplag 1950) anføres, at man må

håbe, at man også i den øvrige del af Tyskland snart vender tilbage til en ordning uden fast maksimalhastighed, som principielt bør foretrækkes.

I *USA* indeholder den af forbundsmyndighederne senest i 1949 udsendte modellov „Uniform Act Regulating Traffic on Highways", der er bestemt til at tjene som mønster for enkeltstaternes færdselslove, i art. IV hastighedsbestemmelser, hvorefter der vel ikke er nogen bestemt hastighedsgrænse, men føreren af et køretøj må ikke køre hurtigere, end det er fornuftigt og forsvarligt efter forholdene; derefter hedder det imidlertid, at hvis der køres med en hastighed, der overstiger 25 miles (ca. 40 km i timen) „in any business or residence district", 50 miles (ca. 80 km) andetsteds om dagen og 45 miles (ca. 70 km) andetsteds om natten, skal det i tilfælde af færdselsuheld tages som prima facie-bevis for (d. v. s.: at man, medmindre modbevis føres, skal gå ud fra), at hastigheden ikke har været fornuftig eller forsvarlig.*) Modellovens bestemmelser er endnu ikke gennemført i alle de 49 amerikanske enkeltstater. Efter foreliggende oplysninger fandtes der i 1949 (udenfor byområder) prima facie-grænser i 22 enkeltstater, absolutte hastighedsgrænser i 15 enkeltstater (varierende fra 40 til 60 miles) og ingen hastighedsgrænser i 12 enkeltstater.

For de nordiske lande gælder følgende:

I *Finland* er der ingen hastighedsgrænse for personvogne, hverken i byer eller på landet; derimod må busser og varebiler ikke køre over 70 km i timen, lastbiler med eller uden sættevogn ikke over 50 km og lastbiler med påhængsvogn ikke over 40 km. Disse begrænsninger gælder, hvad enten der er tale om by- eller landkørsel.

I *Sverige* er hastigheden for personbiler ligeledes fri både i byer og på landet. Busser og lastbiler må på landet højst køre 60 km i timen. Lastbiler med sættevogn må ligeledes højst køre 60 km; lastbiler med påhængsvogn, der kan bremses med lastbilens fodbremse eller tilsvarende bremseanordning, der manøvreres fra førerhuset, 50 km, og andre lastbiler med påhængsvogn 40 km. I tætbebyggede områder må busser og lastbiler ikke køre over 40 km.

I *Norge* er der hastighedsgrænse for alle motorkøretøjer; den er i byer og tætbebyggede områder 35 km og udenfor sådanne steder 45 km i timen; dog kan hastigheden stige indtil 60 km på brede veje med fri oversigt; motorkøretøjer med påhængsvogn, hvis største vægt med fuld last overstiger 1 000 kg, må dog aldrig køre mere end 45 km.

Den internationale konvention, der blev underskrevet i Genéve den 19. september 1949, indeholder i art. 10 en bestemmelse om at føreren af et køretøj til enhver tid skal have dets hastighed under kontrol og skal køre forsigtigt og agtpågivende; han skal nedsætte farten eller standse, når som helst omstændighederne kræver det, og i særdeleshed, når sigtbarheden er ringe. Derimod indeholder den ingen hastighedsbegrænsninger, men den er på den anden side ikke til hinder for, at sådanne fastsættes i de lande, der tiltræder konventionen.

Sammenfattende kan det siges, at i de fleste lande er der for motorkøretøjer indtil en vis størrelse — herunder almindelige personbiler — ingen hastighedsgrænse hverken udenfor byer eller i byer; undtaget herfra er kun Tyskland, hvor bestemmelsen er begrundet i forsyningsforhold, Norge, hvor bestemmelsen er begrundet i de særlige terrænforhold, der bevirker, at vejene gennemgående er ret dårlige, smalle og med mange stigninger og kurver, og tildels USA, hvor man dels finder både de særlige prima facie-grænser og absolutte hastighedsgrænser, dels stater, der ikke har fastsat nogen almindelig hastighedsgrænse. I alle lande (bortset fra USA's modellov) er der hastighedsgrænser for særlige arter af køretøjer (tunge køretøjer), men bestemmelserne er meget uensartede både forsåvidt angår køretøjernes art og forsåvidt angår hastighedsgrænserne.

Man skal derefter redegøre for udvalgets overvejelser vedrørende de tidligere nævnte 3 hovedspørgsmål:

*) Fra 1. august 1942 indførtes ved dekret fra „Office of Defense Transportation" som en særforanstaltning under krigen en 35 miles-hastighedsgrænse. En undersøgelse iværksat i perioden fra 1. oktober 1944 til 1. juni 1945 viste, at denne grænse blev overskredet af 79 pct. af alle kørende, og at *gennemsnitshastigheden* for motorkøretøjer på „rural highways" lå på 41,3 miles i timen (maksimalhastigheden må altså for størstedelen af køretøjerne have ligget væsentligt højere).

/. *Spørgsmålet om ophævelse af hastighedsgrænsen udenfor bebyggelser.*

Alle udvalgets medlemmer er enige om, at den nuværende hastighedsgrænse på 60 km for almindelige personmotorkøretøjer ikke bør bibeholdes. Den har allerede i en årrække fra alle sider været erkendt som urimelig lav, og skulle bestemmelsen i dag efterleves efter sin ordlyd, ville det betyde en væsentlig hemsko for vejtransportens effektivitet ved at afskære de muligheder, som moderne automobilkonstruktion og nutidens vejbyggeri mange steder byder motorkørslen for på fuldt forsvarlig måde at gennemføre transportarbejde med noget større hastighed. Også fra myndighedernes side er dette forhold erkendt. De af ministeriet for offentlige arbejder i 1943 udfærdigede regler for vejbygning er således baseret på hastigheder af op til 100 km i timen på hovedveje og 80 km på landeveje m. v., og som foran nævnt har politiet i den sidste halve snes år i det store og hele afstået fra at påtale blotte overskridelser af hastighedsgrænsen.

Medens der således har været enighed om, at den nuværende 60 km's grænse må opgives, har der i udvalget ikke kunnet opnås overensstemmelse om, hvad der skal træde i stedet. Et *flertal* (alle medlemmerne*) med undtagelse af vej direktør *Bang* og overvej - ingeniør *K. O. Larsen)* er af den opfattelse, at bestemmelsen ikke bør erstattes med en ny, højere hastighedsgrænse, medens et *mindretal (Bang* og *K. O. Larsen)* har foreslået en maksimalhastighed af 80 eller 85 km i timen.

A. *Flertallet* begrunder sin opfattelse i følgende betragtninger:

1. Bestemmelsen om den almindelige hastighedsgrænse må ses som et forsøg på indenfor visse rammer at fastlægge det almindelige princip i motorlovens § 29 og færdselslovens § 2 om, at der under kørsel skal udvises fornøden agtpågivenhed og forsigtighed overfor andre vejfarende.

En bestemt grænse for hastigheden falder imidlertid ikke sammen med spørgsmålet, om hastigheden kan anses for forsvarlig. Dette må afgøres efter en samlet vurdering, hvorved der tages hensyn til *køretøjets* tilstand, *vejens* art og tilstand, *førerens* egnethed, *belysningen, trafikkens intensitet, oversigts forholdene, vejret* m. v. Til illustration heraf kan f. eks. anføres, at en hastighed på 90—100 km i timen på visse strækninger i Vest- og Sønderjylland under iøvrigt gunstige forhold meget vel kan betegnes som fuldt ud forsvarlig, medens en hastighed på 40—50 km under visse forhold (f. eks. glat føre, tåge) både der og andetsteds kan være absolut uforsvarlig.

Motorlovens § 27, stk. 3, indeholder ganske vist hjemmel til at skride ind overfor konkret uforsvarlige hastigheder også under den gældende hastighedsgrænse, men hastighedsgrænsen virker overfor motorføreren uvilkårligt i retning af en legalisering af farten, således at den kørende ikke i tilbørlig grad har opmærksomheden henledt på, om kørslen iøvrigt må anses for uforsvarlig på grund af andre omstændigheder, og er der ikke sket skade, synes der i retshåndhævelsen utilbøjelighed til at statuere, at der foreligger en lovovertrædelse, sålænge maksimalhastigheden ikke er overskredet.

Den populære unuancerede opfattelse bliver altså, at en hastighed indenfor den gældende grænse uden videre er tilladt.

Flertallet mener derfor, at en hastighedsgrænse virker mod sin hensigt at forbedre færdselssikkerheden ved at flytte den kørendes ansvarsbevidsthed fra de konkret foreliggende omstændigheder til, om man er på den rigtige side af et bestemt tal på speedometret.

2. Disse almindelige indvendinger imod en bestemt hastighedsgrænse får efter flertallets opfattelse en væsentlig større vægt, nar der bliver tale om at *forhøje* den gældende hastighedsgrænse som af mindretallet foreslået til 80 eller 85 km. Den tilskyndelse, som en bestemt hastighedsgrænse som nævnt indebærer til med et hvilket som helst køretøj og under hvilke som helst forhold at presse farten op i nærheden af hastighedsgrænsen, vil medføre en yderligere fareforøgelse, jo højere hastighedsgrænsen sættes. Skal man derfor bibeholde en hastighedsgrænse, bør man efter flertallets opfattelse bibeholde 60 km-grænsen, thi flertallet an-

*) Direktør F. Wittig, der afgik ved døden i sommeren 1951, har under den del af udvalgets drøftelser vedrørende hastighedsspørgsmålet, der fandt sted før hans død, indtaget et standpunkt ganske på linie med flertallets.

ser det for færdselssikkerheden for mere uforsvarligt at hæve grænsen til 80 km end at bibeholde den nugældende grænse.

Dertil kommer, at en sådan højere grænse ej heller vil kunne påses stricte overholdt. De vanskeligheder, som nedenfor omtales, ved kontrol med overholdelse af bestemte hastighedsgrænser medfører, at der må gælde et rimeligt spillerum for fejl ved hastighedsmålingen, således at påtale kun kan ventes gennemført ved hastigheder, der ligger ikke uvæsentligt over grænsen, altså under omstændigheder, hvor der alligevel i de allerfleste tilfælde vil kunne skrides ind mod kørslen på grund af dennes uforsvarlighed under de konkret foreliggende forhold.

3. Indvendingerne mod en fast hastighedsgrænse kommer i samme omfang i betragtning mod en regel udformet efter amerikansk mønster, hvorefter der vel ikke findes nogen ubetinget hastighedsgrænse, men der i tilfælde af uheld skal gælde bevisformodning for skyld mod den part, som har kørt over en given hastighed.

En sådan regel kan ligefrem siges at have begge reglers ulemper og ingen af deres fordele, idet den „legaliserer" en hastighed af den givne størrelse og således animerer til dens udnyttelse under alle forhold uden at indeholde den bremse på for hurtig kørsel, som en fast hastighedsregel måske til en vis grad kan siges at medføre. Flertallet kan derfor ej heller anbefale en sådan bevisformodningsregel.

4. En del af de indvendinger, der anføres imod at undlade at fastsætte en bestemt hastighedsgrænse — dette gælder også flere af de af mindretallet anførte indvendinger — forudsætter som givet, at dette skulle medføre en almindelig forøgelse af hastigheden på vejene. Flertallet vil stærkt understrege, at dette ikke er formålet med dets forslag, og at man ej heller venter, at det i større omfang skulle blive tilfældet. En betydelig del af Danmarks motorkørende tilpasser allerede nu på forsvarlig måde deres hastighed efter de momenter, som flertallet særlig lægger vægt på i sit forslag, således som dette er udformet i slutningen af nærværende indstilling, uden hverken at indrette sig på de nugældende 60 km som en under alle forhold bindende maksimumsgrænse eller som en „lovbefalet minimumshastighed". Denne udvikling er efter flertallets opfattelse blevet fremmet ved den form, hvorunder politiets kontrol nu udøves. Førere af denne standard vil næppe lade sig påvirke af ophævelsen af den faste maksimumsgrænse til at køre med større hastighed end hidtil. Og denne indstilling overfor de nye regler skulle efter flertallets opfattelse uden vanskelighed kunne fremkaldes hos det store flertal af motorkørende. De enkelte, der også under den nugældende lovgivning gør sig skyldige i åbenbart hensynsløs kørsel med urimeligt høje hastigheder, vil i alt fald ikke hæmmes mere ved mindretallets forslag om en forhøjet hastighedsgrænse end ved flertallets forslag. For at sikre, at forudsætningen om, at de nye regler ikke omsætter sig i væsentligt øgede hastigheder på vejene, holder stik, vil det imidlertid være af stor betydning, at disse regler bringes til befolkningens kundskab på den rette måde, og der vil i så henseende påhvile både det offentlige — navnlig gennem propagandaudvalget — og ikke mindst dagspressen og fagpressen et betydeligt ansvar. Mottoet herfor bør være: „Ikke fri hastighed, men *forsvarlig* hastighed."

5. Blandt de mere specielle indvendinger, der anføres mod bortfald af bestemt hastighedsgrænse, forekommer jævnlig henvisninger til, at de korte afstande her i landet og bebyggelsens og vejnettets karakter i det hele ikke tillader sammenligning med forholdene i lande med store afstande og lange vejstrækninger uden bebyggelse eller vejtilslutninger, og at disse momenter taler imod bortfald af hastighedsgrænsen i Danmark. Flertallet skal heroverfor henvise til, at jo mere varierende vej- og bebyggelsesforholdene er, des mere nødvendigt er det netop at udforme hastighedsbestemmelserne således, at hensyn primært tages til disse forhold og ikke til en mere stiv hastighedsgrænse. Oversigten foran om fremmed lovgivning viser iøvrigt, at også lande som f. eks. Holland og Belgien, hvor forholdene i mange henseender frembyder lighedspunkter med Danmark, har opgivet den almindelige hastighedsgrænse for personmotorkøretøjer.

Når det dernæst anføres, at politiet af kontrolmæssige grunde må foretrække en fast hastighedsgrænse, idet det for en umid-

delbar betragtning er enkelt og simpelt at kontrollere, at en vogn kører med over maksimalhastigheden, holder dette ejheller stik.

En forsvarlig kontrol med overholdelsen af en maksimumsgrænse må efter flertallets opfattelse referere sig til den hastighed, der holdes over en vis, ikke for kort afstand. I de tilfælde, hvor hastighedskontrol over en ganske kort afstand, f. eks. over et vejkryds, kunne komme på tale, vil det være andre omstændigheder end lovens maksimale hastighedsgrænse, der vil få betydning ved bedømmelsen af, om hastigheden har været for stor. En distancekontrol kan imidlertid ikke sikkert foretages ved hjælp af en patrulje vogns speedometer; det forudsætter, at der kan holdes en meget nøjagtig, konstant afstand mellem de to vogne, hvilket på grund af færdselsforholdene ofte er umuligt. Hertil kommer selve den usikkerhed, som knytter sig til at lægge et speedometers udvisende til grund. En nøjagtig kontrol kræver derfor anvendelse af stopur. Som tidligere anført har statens færdselspoliti siden 1939 fulgt den praksis at lægge vægt på, om kørslen må anses for uforsvarlig efter forholdene. Og man har kun haft gode erfaringer; der forekommer nu så godt som aldrig klager over den udøvede kontrol, og de personer, der bliver noteret, giver normalt heller ikke anledning til vanskeligheder, idet de som alt overvejende hovedregel indser, at de har begået en krænkelse af det hensyn, man skylder andres sikkerhed. Man må derfor fastholde, at erfaringen har vist, at politimæssig kontrol med hastigheden særdeles vel er mulig, selvom den ikke søger støtte i en bestemt hastighedsgrænse.

løvrigt skal man fremhæve, at en kontrol med overholdelsen af en i loven fastsat hastighedsgrænse, navnlig når denne som af mindretallet foreslået skal forhøjes til 80 km, er af mindre betydning også af den grund, at en betydelig del — sikkert størstedelen — af de stedfindende tilfælde af kørsel med uforsvarlig hastighed drejer sig om hastigheder *under* 80 km, som ikke har været forsvarlig under de givne forhold.

6. Flertallet kan samle sine synspunkter derhen,

at en bestemt hastighedsgrænse er for usmidig og egnet til at bortlede førerens opmærksomhed fra de for den forsvarlige hastighed afgørende faktorer,

at denne betænkelighed øges, såfremt hastighedsgrænsen forhøjes,

at de indvendinger, der i almindelighed anføres mod bortfald af hastighedsgrænsen, hviler på en fejlagtig opfattelse af reglens formål og antagelige virkninger,

at mere specielle indvendinger under påberåbelse af særlige forhold her i landet og særlige kontrolvanskeligheder næppe holder stik, og

at flertallet derfor går ind *„ikke for fri hastighed, men for forsvarlig hastighed."*

B. Mindretallet *(Bang* og *K. O. Larsen)* foreslår som nævnt, at der bibeholdes en — forhøjet — hastighedsgrænse. De betragtninger, mindretallet anfører til støtte herfor, findes i afsnit IV.

//. *Spørgsmålet om hastighedsbegrænsning i byer.*

Udvalget er enigt om, at der ikke i loven bør fastsættes en særlig hastighedsgrænse for byer; derimod bør det i tilslutning til den almindelige hastighedsregel, således som denne udformes efter det under I anførte, generelt fastslås, at det påhviler føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed i tættere bebyggede områder. Forholdene er så forskellige fra by til by og fra gade til gade, at det er meget vanskeligt at fastsætte en fælles hastighedsgrænse. Mange steder vil 25—30 km være maksimum for, hvad der er forsvarligt; nogle af disse steder forbyder forholdene simpelthen, at der køres stærkere. Andre steder (for Københavns vedkommende kan f. eks. nævnes Ellebjergvej og dele af Jagtvej) er gaden åben og overskuelig, og der er ingen gadeudmundinger eller kryds, og det vil være fuldt forsvarligt at køre over den nugældende maksimalhastighed af 40 km i timen. Dertil kommer, at grænsen mellem by og land her i landet som oftest er flydende, så at det vanskeligt kan siges, hvor by begynder og land ophører; man kan i så henseende i alt fald ikke lægge vægt på kommunegrænsen (f. eks. begynder Roskilde kommune helt

ude ved Hedehusene). De foran givne oplysninger om de i udlandet gældende regler taler også imod at have en i loven fastsat almindelig hastighedsgrænse i byer.

Derimod må der naturligvis være hjemmel til at fastsætte specielle hastighedsbegrænsninger for nærmere bestemte vejstrækninger. Denne hjemmel bør dog næppe udformes så omfattende, at der gives de lokale myndigheder mulighed for at fastsætte begrænsning under eet for et samlet område, f. eks. for en hel købstad. Der bør gælde ensartede regler for hele landet, og det bør ikke være således, at myndighederne i den enkelte kommune efter forgodtbefindende kan gennemføre almindelige hastighedsgrænser, som ikke er gældende andetsteds. Adgang hertil bør kun stå åben for bestemte gade- og vejstrækninger, hvor vanskelige færdselsforhold særlig taler derfor, således at det her tilkendegives ved sædvanlig opsætning af hastighedstavler. For at opnå en vis ensartethed såvel med hensyn til, hvor en særlig begrænsning bør indføres, som med hensyn til den maksimalhastighed, der fastsættes, foreslår man, at specielle hastighedsbegrænsninger på hoved- og landeveje skal fastsættes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder og på andre veje af politimesteren, dog forsåvidt angår veje, der er af betydning for andet end den rent lokale trafik, efter forhandling med rigspolitichefen; hvis der er uenighed mellem disse, afgøres sagen af justitsministeriet.

Udvalgets flertal finder anledning **til** særlig at henlede opmærksomheden på, at man, såfremt der i overensstemmelse med mindretallets forslag indføres en almindelig hastighedsgrænse på 80/85 km i timen, må finde det uheldigt, at denne grænse ikke suppleres med en passende lavere grænse for byområder. Mindretallet har ikke ønsket at stille forslag herom antagelig ud fra den betragtning, at den almindelige hastighedsgrænse kun skal tjene til at skære tophastighederne bort. Flertallet må imidlertid ud fra den tidligere anførte betragtning, at en gældende hastighedsgrænse uvilkårligt opfattes som normal, udtale sig afgørende imod, at en sådan maksimalhastighed også skulle blive gældende for byområder.

III. Spørgsmålet om hastighedsbegrænsning for visse køretøjer.

I lighed med, hvad der er et gennemgående træk i udlandets lovgivninger, mener udvalget, at der bør fastsættes en særlig hastighedsgrænse for visse køretøjer, i første række tunge lastmotorvogne og busser.

Det kan gøres gældende — og er også af mindretallet gjort gældende (se nedenfor under IV, 6, sidste stk.) — at dette i og for sig strider mod de principielle betragtninger, som efter flertallets opfattelse begrunder ophævelsen af den almindelige hastighedsgrænse.

Det må imidlertid fremhæves, at der for de nævnte store køretøjer gør sig ganske særlige forhold gældende. For det første indtager praktisk taget alle store lastvogne og en betydelig del af busserne konstruktivt en særstilling, idet både styre- og bremseapparaternes betjening på disse køretøjer i reglen ikke kan ske forsvarligt ved hastigheder væsentligt over 60 km i timen, hvortil kommer, at bremseapparaterne i almindelighed er svagere dimensioneret end på personvogne.

Også færdselsmæssigt frembyder disse store køretøjer et særpræg derved, at de i udstrakt grad anvendes til langdistancetransport, og at der erfaringsmæssigt kan spores en tendens hos førerne til under sådanne transporter at fastholde en vedvarende, høj hastighed. Der kan også derfor være grund til at lægge en maksimalhastighed fast for disse køretøjer.

Det kan endvidere anføres, at det er af betydning for de myndigheder, der fører kontrol med fastlæggelsen af ruteautomobilers køreplaner, at man har en hastighedsgrænse.

Man erkender, at de ovenfor nævnte konstruktive hensyn ikke fuldtud kommer i betragtning for moderne specialbyggede busser, men man finder dog ikke tilstrækkelig grund til at foreslå forskellige hastighedsgrænser for busser, afhængig af chassisets konstruktion. Det vil indtil videre formentlig være tilstrækkeligt at holde en mulighed åben for ved dispensation at indrømme sådanne køretøjer mulighed for at køre med højere maksimalhastighed end den for store lastvogne m. v. gældende.

IV. Mindretallet (Bang og K. O. Larsen) har som omtalt ikke kunnet tiltræde flertallets forslag om opgivelse af en almindelig hastighedsgrænse og fremsætter herom følgende bemærkninger:

1. De meget store hastigheder, hvortil moderne automobiler i stigende grad konstrueres, indebærer en fare af en særlig art, som ikke kan parallelliseres med faren ved, at et motorkøretøj fremføres med en hastighed, der vel er for stor under de foreliggende forhold, men som dog i sig selv ikke er særlig høj.

De færreste førere er i virkeligheden klar over, hvilken betydelig afstand der udkræves for at standse et køretøj med 100 km fart eller mere (den distance, der gennemkøres, inden føreren når at aktivere bremsen + bremselængde). Det er vanskeligt for andre trafikanter, f. eks. de fra sideveje kommende eller de, der skal svinge, at erkende og vurdere den meget store hastighed hos et køretøj, der ses mere eller mindre forfra. Dette gælder ikke mindst i mørke. Sker en ulykke under høj fart, er følgerne almindeligvis af alvorlig art. Et i sig selv mindre uheld, punktering, sammenbrud af hjul o. s. v. eller fedtet føre kan medføre, at føreren mister herredømmet over køretøjet, hvilket under høj fart frembyder særlig fare, ikke alene for vedkommende køretøj, men også for andre trafikanter. Hertil kommer, at trafikanter, der kører med stor fart på åbne landevejsstrækninger, er tilbøjelige til ikke at nedsætte farten tilstrækkeligt gennem bebyggelser o. lign., men kun nedsætter farten relativt, d. v. s. i forhold til deres høje hastighed på den frie strækning.

2. Fremskridtene indenfor automobilindustrien har vel på mange punkter gjort automobilerne mere trafiksikre, men disse fremskridt har tillige muliggjort seriefremstilling af automobiler, der kan præstere 140 km i timen eller mere. Dette står måske i forbindelse med anlægget i USA og forskellige lande i Europa af særlige motorveje, som er bygget for hurtig færdsel med motorkøretøjer, men udbredelsen af vogne med de nævnte egenskaber, som enhver, der har et kørekort, kan føre, indebærer udenfor sådanne vejstrækninger en forøget fare for uforsvarlig hastig kørsel.

3. Når man i udlandet mange steder af står fra en bestemt hastighedsgrænse, kan hertil først bemærkes, at der så vidt vides ikke foreligger (og vel heller ikke kan foreligge) nogen dokumentation for, hvilken indvirkning dette har på antallet af ulykker i de pågældende lande.

Så vidt mindretallet bekendt, gøres der ikke af politiet i de nævnte lande forsøg på at skride ind mod uforsvarligt hurtig kørsel, medmindre der samtidig er tale om anden overtrædelse af færdselsreglerne, således at den manglende hastighedsgrænse i praksis er ensbetydende med, at ubegrænset hastighed tolereres. Når dette er tilfældet, hænger det antagelig sammen med, at behovet for meget hurtigtgående landevejstrafik er betydelig større i en række af disse lande end i Danmark med de små afstande*) og tillige med bebyggelsens, landskabets og vejnettets karakter.

4. De danske veje er nemlig i modsætning til mange udenlandske veje karakteriseret ved de mange mindre bebyggelser, hvorigennem vejene passerer, og ved de mange enkeltliggende ejendomme langs vejene. F. eks. i Tyskland og Frankrig ligger gårdene hyppigt endnu samlede i større landsbyer, medens strækningerne mellem landsbyerne er aldeles fri og åbne. I Sverige medfører den spredte bebyggelse ligeledes, at bebyggelsen overhovedet ikke mærkes på lange vejstrækninger. De danske veje er, bortset fra Kongevejene m. v., karakteriseret ved en række sving — hvad der formentlig står i forbindelse med udskiftningens gennemførelse fra det 18. århundredes slutning — og et stort antal mindre bakker. Alle disse forhold, den spredte bebyggelse langs vejene, kurverne og bakkerne, medfører, at trafikanterne idelig passerer strækninger, hvor oversigten fremad vejbanen eller over de talrige sideveje er begrænset, uden at det pågældende sted umiddelbart fremtræder som særlig farligt.

Et forhold, som gør stor hastighed særlig

*) Hvis man regner, at der på hovedvej 1 mellem København og Korsør er 100 km vej, hvor der kan være tale om at køre hurtigt (hvad der formentlig er for meget), vil tidsgevinsten ved på disse 100 km at køre med 100 km/t i stedet for 80 km/t blive lo min. Det bør måske i denne forbindelse bemærkes, at de færgeforbindelser, som indgår i langvej sruterne i Danmark, medfører en særlig fristelse til hurtig kørsel.

betænkelig i Danmark, er tillige den betydelige cykletrafik, som jo på langt de fleste vejstrækninger benytter samme færdselsbane som bilerne, og som kan have meget vanskeligt ved i tide at orientere sig om, at meget hurtigtgående biler nærmer sig.

Ved bedømmelsen af spørgsmålet om hastighedsgrænsens bortfald kan måske ses bort fra størstedelen af de ca. 45 000 km bivej, hvor både belægning, linieføring og vej bredde gør spørgsmålet om de meget store hastigheder mindre aktuelt, således at spørgsmålet væsentlig vedrører landevejsnettet, 8 300 km, incl. 2 400 km hovedvej, og et antal biveje, måske 4 000—5 000 km, som i færdselsmæssig henseende mere eller mindre må ligestilles med landevejene. En ombygning af hele dette vejnet på 12 000—13 000 km, således at forholdene overalt tillader stor fart, er selvsagt en opgave på langt sigt og en opgave, hvis løsning kun er ved sin begyndelse. Ved den begrænsede udbygning, som hidtil har fundet sted i overensstemmelse med principperne i ministeriet for offentlige arbejders vejregler af 1943, har man ved beregning af oversigter over bakketoppe og i vejsving samt ved sidevej sindmundinger regnet med en fart af 100 km på hovedveje og 80 km på landeveje etc. Medens man ved ophævelse af hastighedsgrænsen teoretisk kan stille sig på det standpunkt, at trafikanten ved bakketoppe og i sving må regulere sin fart efter den forhåndenværende oversigt, stiller det sig vanskeligere med hensyn til oversigten ved sidevejes indmunding, hvor det jo ikke mindst er den fra sidevejen kommende færdsel, der skal kunne iagttage færdselen på den større vej. Større oversigter vil koste mange penge og volde endnu flere ulemper end tilvejebringelse af oversigter efter vejreglerne allerede gør. løvrigt vil dette heller ikke være tilstrækkeligt, da man ikke altid fra sidevej stilslutningen vil kunne overse den større vej til begge sider i så stor en afstand, som er nødvendig, når kørselshastigheden på denne er stor. Det må erindres, at den fra sidevejen kommende færdsel i adskillige tilfælde skal krydse den større vej eller — ved alle venstresving — køre over i modsat kørebane. Af den omtalte grund vil en udvidelse af hovedvejsprincippet til et større antal veje ikke afhjælpe faren. Hvis man vil sikre sig, at trafikanterne på den større vej ved passage af alle »sådanne sideveje nedsætter farten tilstrækkeligt, udkræves i hvert fald hertil en meget omfattende afmærkning. Ved fornøden udvidelse af oversigtsarealer, forøget anvendelse af hovedvejsreglen i forbindelse med fornøden afmærkning, vil det muligt kunne anses for forsvarligt at ophæve hastighedsgrænsen på sådanne *hoved*vejsstrækninger, som *er* ombygget i overensstemmelse med vejreglerne, medens betænkeligheden er større med hensyn til de i overensstemmelse med disse regler efter en hastighedsfaktor på kun 80 km ombyggede *landevejs*-(bivejs)-strækninger. Men i hvert fald indtil det er lykkedes at gennemføre en langt mere omfattende udbygning af vore veje med gennemgående trafik, gør vejnettets tilstand det efter mindretallets opfattelse overvejende betænkeligt at give afkald på en almindelig hastighedsgrænse, idet særlige regler for forskellige vejstrækninger i almindelighed ikke kan anbefales.

5. De anførte betænkeligheder gælder i mindre grad veje, der udbygges som facadeløse automobilveje uden niveaukrydsninger (Hørsholmvejen), og på sådanne veje kan derfor ophævelse af hastighedsgrænsen tiltrædes, ligesom deres særlige karakter gør indførelse af særregler mindre betænkelig. Såfremt der i fremtiden skulle blive gennemført større vejanlæg, der vel ikke fuldtud er egentlige motorveje, men hvor dog en ikke uvæsentlig del af motorvejens karakteristiske præg foreligger, vil det næppe heller være betænkeligt at frigive hastigheden på sådanne veje.

6. Hvis en absolut hastighedsgrænse opgives, ses det ikke, hvorledes en forebyggende kontrol med hastigheden overhovedet skal kunne føres. Som allerede bemærket er det heller ikke mindretallet bekendt, at en sådan kontrol gennemføres i noget af de lande, hvor der ingen hastighedsgrænse er. Såvidt vides er opgivelsen af en almindelig hastighedsgrænse, som er gennemført i forskellige enkeltstater i USA, hyppigt forbundet med udstrakt anvendelse af specielle hastighedsgrænser for bestemte vejstrækninger, tilkendegivet ved tavler. En sådan ordning vil herhjemme kræve opstilling af et stort antal tavler samt en omfattende politikontrol. Hvis man vil forsøge en kontrol, når ingen legal hastighedsgrænse findes, synes dette iøvrigt at måtte føre *enten* til

en gennem praksis fastsat generel grænse *eller* til, at der for en række vejstrækninger i de enkelte politi- og retskredse fastslås forskellige grænser, medens ellers enhver sag kan give anledning til omfattende meningsudveksling.

En fast, almindelig hastighedsgrænse vil derimod muliggøre en teknisk set overmåde simpel kontrol med kørsel, der alene overskrider denne hastighed, uden at det vil være nødvendigt at godtgøre, at andre bestemmelser samtidig er overtrådt, f. eks. krav om hensynsfuldhed eller forsigtighed. Imidlertid vil en række af de motorførere, der kører mindre hensynsfuldt eller forsigtigt, også være dem, der kører hurtigt, og det vil da lette politiets kontrol med disse førere meget betydeligt, når der i den enkelte sag blot kræves bevis for for stor hastighed, medens der kan lægges mindre vægt på det vanskeligere bevis for konkret hensynsløshed eller uforsigtighed.

At en fører kører med lavere fart end maksimalhastigheden, er naturligvis ikke bevis for, at han ikke har kørt for hurtigt efter forholdene, og efter mindretallets opfattelse er der ingen fare for, at motorførerne ikke skulle forstå dette. Noget andet er, at en forebyggende kontrol, der tilsigter at ramme en fører, der, uden at uheld er sket, kører for hurtigt, men dog lavere end maksimalgrænsen, er vanskelig, men dette gælder ligeledes, såfremt hastighedsgrænsen ophæves. Når der ikke er tale om de meget store hastigheder, vil køretøjets hastighed sjældent være konstant over en længere strækning, ligesom den hastighed, der bør iagttages, varierer uafladeligt efter vej- og trafikforholdene. En sikker bedømmelse af hastigheden er derfor vanskelig, når ikke påkørsel, bremsespor eller andet giver faste holdepunkter. I praksis kan der formentlig kun undtagelsesvis blive tale om, at politiet skrider ind, hvor der ikke er sket uheld eller samtidig foreligger andre forseelser.

Værdien af en maksimalhastighed beror på, at den overholdes af det store flertal af trafikanter. Derfor må grænsen helst kunne forstås som rimelig, og der bør være en risiko for påtale ved overtrædelse. Den nuværende grænse på 60 km følte allerede før krigen som urimeligt lav, men så længe der dog fandt nogen kontrol sted, virkede den efter mindretallets opfattelse med til, at den almindelige kørehastighed i Danmark lå — og endnu gennemgående ligger — lavere end f. eks. i Sverige. Selvom det efterhånden er almindeligt kendt, at politiet ikke søger 60 km-grænsen overholdt, og dette har ført til hurtig kørsel i et efter mindretallets opfattelse betænkeligt omfang, kan man dog ikke afvise den tanke, at et vist antal førere af frygt for konsekvenserne i tilfælde af uheld stadig nærer ængstelse ved at overskride lovens grænse for meget. En sådan betragtningsmåde vil sikkert vinde større udbredelse, hvis der nu fastsættes en rimelig grænse, som i passende omfang søges kontrolleret af politiet. Den af flertallet omtalte under krigen indførte hastighedsgrænse i USA blev vel ikke stricte overholdt, men denne grænse lå også urimelig lavt, nemlig på 35 miles, d. v. s. ca. 54 km i timen. Trods dette lå gennemsnitshastigheden ved periodens slutning 5,8 miles (ca. 10 km) lavere end før krigen. Dengang overskred 74 og 35 pct. hastigheder på henholdsvis 40 og 50 miles (henholdsvis ca. 60 og ca. 80 km), medens de tilsvarende tal, da restriktionerne var i kraft, kun var 52 pct. og 13 pct.*).

Det vil fremgå af foranstående, at hastighedskontrollen hovedsagelig er en opgave, som ligger udenfor byerne. Også efter flertallets forslag opretholdes — skønt dette strider mod de principielle betragtninger, som skal begrunde ophævelsen af den almindelige hastighedsgrænse — særlige hastighedsgrænser for visse arter af motorkøretøjer (rutebiler, tunge lastvogne m. m.). Den kontrol, der herefter er nødvendig, vil efter mindretallets opfattelse bedst kunne udøves gennem et passende antal motoriserede politipatruljer, hvis tilstedeværelse på vejen iøvrigt i almindelighed kan formodes at have en regulerende indflydelse på færdselen. Efter mindretallets opfattelse er det ikke nødvendigt, at der altid skal være patruljer, selv på de mest trafikerede strækninger. En ikke for fjern risiko for kontrol vil være tilstrækkelig. En kontrol på grundlag af speedometeraflæsningen i det kontrollerende køretøj kan efter mindretallets opfattelse organiseres på fuldt betryggende måde, men iøvrigt findes der apparater, som kan an-

*) Traffic Engineering Fundations and Administration, udgivet af Public Administration Service 1949.

bringes ved vejsiden og med stor nøjagtighed aflæse forbipasserende bilers hastighed i passageøjeblikket.

7. Med hensyn til den maksimalhastighed, der bør tillades, er mindretallet enigt i, at 60 km i dag er for lidt, fordi der faktisk på et stort antal vejstrækninger kan køres fuldt forsvarligt med større hastighed. Efter mindretallets opfattelse må man som omtalt ved fastsættelse af grænsen lægge vægt på, hvad der er almindelig opfattelse af rimelig og forsvarlig fart, når forholdene er gode. Man ville herefter skønne, at 80—85 km i timen er passende. Dette svarer nogenlunde til de 50 miles, som findes som prima facie-regel i § 56 i den amerikanske modellov (Uniform Act Regulating Traffic on Highways).

Denne hastighed bør gælde for personbiler og sådanne turist- og rutebiler, som er særligt konstrueret dertil, og som både her og i udlandet faktisk kører med langt over 60 km i timen. løvrigt kan mindretallet tiltræde flertalsindstillingen om maksimalhastighed for rute-, lastbiler m. m.

Mindretallet kan resumere sine betragtninger derhen,

at den meget høje fart, hvortil moderne motorkøretøjer i stigende omfang indrettes, indebærer et særligt faremoment for fører og passagerer i disse køretøjer såvel som for andre trafikanter,

at en opgivelse af hastighedsgrænsen efter erfaringerne fra udlandet og de senere års praksis herhjemme indebærer, at hastigheden på landeveje i praksis ikke kontrolleres og derfor stadig forøges,

at de særlige danske vej- og trafikforhold gør en sådan udvikling yderst betænkelig herhjemme, i hvert fald indtil en rationel udbygning, incl. anlæg af cyklestier, er gennemført på hovedparten af veje med gennemgående trafik,

at den nuværende maksimalgrænse på 60 km i timen er urimeligt lav, men at en passende grænse i forbindelse med en passende politikontrol vil begrænse den for hurtige kørsel i tilstrækkeligt omfang,

at en passende grænse kan sættes ved 80—85 km for personvogne samt turist- og ruteautomobiler, som særlig godkendes dertil, medens man med hensyn til maksimalhastighed for visse andre grupper af køretøjer kan tilslutte sig flertallets forslag, samt

at fri hastighed dog bør tillades på motorveje og andre veje, som anlægges eller ombygges med særlig henblik derpå.

F.

Med de foran i afsnit I—III anførte betragtninger som baggrund er bestemmelserne i §§ 10 og 20 i den i juni 1951 afgivne „Indstilling angående fællesnordisk færdselslovgivning" udformet. Såfremt disse bestemmelser skal gennemføres som særskilt ændringsforslag til den nugældende motorlov, vil dette formentlig mest hensigtsmæssigt kunne ske ved, at de samles i een paragraf til afløsning af motorlovens § 27. Udvalget er samtidig under den nu stedfundne, fornyede gennemgang af indstillingen enedes om at foreslå visse mindre ændringer i den danske paralleltekst og skal herefter foreslå følgende affattelse af motorlovens § 27:

„*Stk. 1.* Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter, hvad hensynet til andres sikkerhed kræver, 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 vej belysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

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

a) i tættere bebyggede områder,
b) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
c) ved vejkryds,
d) i vejsving,
e) foran bakketoppe,
f) hvor oversigten iøvrigt er begrænset,
g) ved risiko for blænding,
h) ved møde med andre køretøjer på smalle veje eller broer, hvor passage er vanskelig, eller ved kørsel med særlig omfangsrige læs,
i) i glat eller fedtet føre,
j) hvor sporvogne eller omnibusser holder eller er ved at holde ved et stoppested,

k) hvor småbørn opholder sig ved vejen,
l) når køretøjet nærmer sig gående, der bærer særligt tegn for blindhed, døvhed eller anden legemlig mangel.

Stk. 3. Foran fodgængerfelter skal hastigheden nedsættes således, at køretøjet om fornødent kan standses i tide for at lade fodgængere passere.

Stk. 4. I dårligt føre skal hastigheden så vidt muligt afpasses således, at andre ikke udsættes for tiistænkning.

Stk. 5. løvrigt må kørehastigheden aldrig overstige*):

a) motorkøretøjer, hvis største vægt med fuld last overstiger 3 500 kg, 60 km i timen,
b) motorkøretøjer med påhængsvogne, forså vidt samtlige vogntogets hjul er afbremset, 60 km i timen,
forså vidt ikke samtlige vogntogets hjul er afbremset, 50 km i timen,
c) traktorer, der er forsynet med luftgummiringe eller halvmassive ringe, med eller uden påhængsvogn med lignende hjulbeklædning, 30 km i timen,
d) motordrevne arbejdsmaskiner, traktorer, der er forsynet med massiv hjulbeklædning, eller som trækker påhængsvogn med lignende hjulbeklædning, samt køretøjer, der slæber blokvogne o. lign. 10 km i timen,
e) motorvogne, der slæber en anden motorvogn, når denne slæbes i kran eller ved hjælp af stiv stangforbindelse, 30 km i timen,
når slæbning foregår ved hjælp af tov eller kæde, 20 km i timen.

Stk. 6. På enkelte strækninger, hvor ganske særlige omstændigheder tilsiger det, kan ved anbringelse af færdselstavle påbydes en særlig grænse for kørehastigheden. Bestemmelse herom træffes for hovedveje, landeveje og landevejsgader af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder, for andre gader og veje af politimesteren (politidirektøren i København); forså vidt angår gader og veje af andet end rent lokal færdselsmæssig betydning skal der forud forhandles med rigspolitichefen, og i tilfælde af uenighed med denne forelægges spørgsmålet for justitsministeren til afgørelse.

Stk. 7. Justitsministeren bemyndiges til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at dispensere fra de i stk. 5 nævnte hastighedsgrænser for særlige arter af køretøjer, hvor forholdene taler derfor".

P. U. V.

Blom- Andersen.

*) Mindretallet (Bang og K. O. Larsen) foreslår her som litra a indføjet:
a) motorkøretøjer, hvis største vægt med fuld last ikke overstiger 3 500 kg. . . . 80 km (evt. 85 km).

Oversigt over arbejdstidsbestemmelser.

A. Bestemmelser i andre lande.

I *England* findes bestemmelser om begrænset arbejdstid i Road Traffic Acts fra 1930 og 1934 og Road and Rail Traffic Act fra 1933. Hovedreglerne i disse love er følgende: Bestemmelserne gælder for førere af omnibusser og alle motorkøretøjer, der er beregnet til godsbefordring; undtaget er brandvæsenets køretøjer, ambulancer og militærets køretøjer. Ingen fører må køre mere end 5½ time i træk uden en pause på mindst ½ time; der må ikke køres mere end 11 timer i døgnet; arbejde med et køretøj eller dets last regnes for køretid. Forså vidt angår land- og skovbrugsarbejde regnes kun med den tid, køretøjet befinder sig på vej. Hviletiden skal være mindst 10 timer i træk i døgnet, men kan reduceres til 9 timer, såfremt føreren får 12 timers hviletid i træk i det følgende døgn; hviletiden skal tilbringes uden for arbejdsgiverens område og borte fra køretøjet. Derudover gælder forskellige specielle bestemmelser og undtagelser.

I *Tyskland* er der i § 15 a i Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung af 24/8-1953 fastsat arbejdstidsregler for førere af lastmotorvogne med en tilladt totalvægt på 7,5 tons og derover og omnibusser til mere end 14 passagerer; dog undtages køretøjer, som er således konstrueret, at de ikke kan køre over 40 km i timen, og omnibusser i liniefart med ikke 3 km mellem hvert stoppested. Arbejdstiden må ikke overstige 9 timer; dog kan den for lastmotorvogne i særlige tilfælde to gange ugentlig udstrækkes til 10 timer; men den samlede ugentlige arbejdstid må ikke overstige 54 timer. Ingen fører må køre mere end 4½ time i træk uden en pause på mindst ½ time; de 4½ time anses kun for afbrudt, såfremt der har været en uafbrudt pause på ½ time. Tidspunktet for arbejdstids begyndelse og ophør og pausers begyndelse og ophør skal indføres i en kørselsbog, der skal medbringes under kørsel, så at man kan kontrollere køretiden i den løbende kalenderuge og på første ugedag desuden i den forrige kalenderuge. Arbejdsgiveren skal gemme kørselsbøgerne i et år. Med hensyn til varigheden af hviletid mellem to arbejdsskift gælder de arbejdsretlige og overenskomstmæssige regler også for førere, som ikke står i tjenesteforhold. Sådanne arbejdsretlige regler findes bl. a. i die Arbeitszeitordnung af 22/12-1938. Ifølge denne skal der være mindst 11 timers uafbrudt hviletid mellem to arbejdsskift, og indenfor 2 uger skal der være to uafbrudte hvileperioder på 36 og 24 timer.

I *Schweiz* er der i medfør af Bundesgesetz af 15. marts 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr den 4. december 1933 udfærdiget en Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Forordningen gælder for enhver fører af motorkøretøj, der kører som erhverv, hvad enten han er chauffør eller ejer; undtaget er dog chaufører beskæftiget i jernbanernes og postvæsenets tjeneste (her gælder særlige regler) samt i militæret. Bestemmelserne er ret detaillerede, men hovedreglerne er følgende: Der er 3 hovedbegreber: arbejdstid, beredskabstid og hviletid; den ugentlige arbejdstid må normalt i 2 uger i træk ikke overstige 54 timer, arbejdstid og beredskabstid må i samme periode ikke overstige 60 timer; daglig arbejdstid må ikke overstige 10 timer, daglig arbejds- og beredskabstid må ikke overstige 12 timer og daglig kørselstid ved rattet ikke 9 timer; daglig hviletid skal gennemsnitlig indenfor 2 arbejdsuger vare mindst 11 timer, deraf mindst 9 timer i sammenhæng; ugentlig hviletid skal an-

drage mindst 52 dage årlig å 24 timer med så vidt muligt en dag ugentlig, denne dag skal falde på hjemstedet, og det er forbudt at tage anden beskæftigelse på denne; der skal gå mindst 8 timers daglig hviletid forud for hviledagen; der skal daglig være mindst 1½ times pause midt på dagen; efter 2 timers uafbrudt kørsel har føreren af tunge motorvogne krav på 15 minutters pause. Førerne skal føre en kontrolbog, hvor hvert skema omfatter en periode på 2 uger; kontrolbogen skal medbringes under kørsel og forevises på begæring; arbejdsgiveren skal føre en fortegnelse over de hos ham beskæftigede førere. Endelig indeholder bestemmelserne forbud mod kørsel med tunge motorvogne om natten fra 1. april til 31. oktober fra kl. 23 til kl. 4 og fra 1. november til 31. marts fra kl. 22 til kl. 5.

B. Internationale regler.

Bestemmelser om begrænset arbejdstid indeholdes i et udkast til en konvention om arbejds- og hviletid for erhvervsmæssige førere (og deres hjælpere) af køretøjer, der udfører vejtransport. Dette konventionsudkast, der blev udarbejdet på den XXV. internationale arbejdskonference i Genéve i 1939, er aldrig trådt i kraft. Konventionen giver detaillerede regler, hvoraf følgende hovedregler kan fremhæves: Den omfatter alle personer, der fører et køretøj ad offentlig vej med passagerer eller gods mod betaling eller i den virksomheds interesse, der benytter køretøjet; undtagelser kan gøres for førere af private køretøjer, der udelukkende tjener til privat brug, førere i land- og skovbrugsvirksomheder for så vidt angår transport i direkte forbindelse med eller udelukkende for virksomheden; ambulanceførere ved hospitaler, militære førere og politiets førere samt førere ved kørsel i rednings- og undsætningsøjemed. Der opereres med følgende tidsbegreber: arbejdstid, køretid, hviletid. Ugentlig arbejdstid må ikke overstige 48 timer, daglig arbejdstid ikke 8 timer. En fører må ikke køre mere end 5 timer uafbrudt. Hviletiden skal vare mindst 12 sammenhængende timer indenfor et døgn; der skal være en hvileperiode på mindst 30 sammenhængende timer indenfor hvert tidsrum af 7 dage. Arbejdsgiveren skal føre lister over arbejds- og hviletider; føreren skal føre kontrolbog og være i besiddelse af denne under kørsel.

En undergruppe under den økonomiske kommission for Europa, der arbejder med spørgsmålet om forbedring af vilkårene for vejtransport, har i 1953 i et foreløbigt arbejdsudkast rejst spørgsmål om, at en standardtilladelse for kørsel med passagerer og gods i international trafik skal indeholde følgende bestemmelser om førernes beskæftigelsesforhold: Den normale ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer; er der een chauffør på et køretøj, må den under ingen omstændigheder overstige 10 timer i døgnet og 58 timer om ugen; er der to chauffører ved køretøjet, 13 timer på eet døgn og 73 timer om ugen. Der skal være en daglig minimumshvileperiode på 12 sammenhængende timer, når der er een chauffør, og 10 timer, når der er to chauffører; een gang ugentlig kan den nedsættes til 8 timer. Den ugentlige hvileperiode skal udgøre mindst 24 sammenhængende timer, og umiddelbart forud for denne bør der gives en daglig hvileperiode på mindst 9 timer; der skal gives 52 hviledage om året + så mange dage, som der er anerkendte offentlige helligdage. Ingen må køre mere end 5 timer i træk; køretiden anses kun for afbrudt, når pausen er mindst ½ time. Der skal være 2 chauffører på et køretøj i international trafik, når beskæftigelse af kun een chauffør vil føre til, at han skal køre over 8 timer pr. dag, og når køretøjet har påhængsvogn. Fra dansk side har man udtalt ønske om adgang til dispensation fra bestemmelserne om arbejdstid og daglig hviletid med hensyn til transporten af let fordærvelige varer samt skibsproviant.

C. Gældende danske regler.

For så vidt angår chauffører ved Statsbanernes rutebiltjeneste er der fastsat arbejdstidsbestemmelser i en overenskomst mellem DSB og Dansk Arbejdsmands Forbund. Der skal være mindst 8 timers fritid mellem to hovedtjenester. Arbejdstiden må ikke overstige 48 timer ugentlig, der skal være et ugentligt fridøgn. Normal daglig arbejdstid er 8 timer.