

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

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

Til §§ 65—68.

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

Til § 65.

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

Til § 66.

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

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

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

Til § 67.

Bestemmelsen svarer til motorlovens § 40.

Til § 68.

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

Til § 69. (§ 63).

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

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

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

Til § 70. (§ 64).

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