

[Victor Gram.]

heden og i rimelig udstrækning lade færdslen på den mere befærdede vej passere først.

Det almindelige forbud mod standsning og parkering i venstre side af færdselsretningen, som indeholdes i lovforslaget, har der ikke kunnet opnås enighed om. Ændringsforslag nr. 32—33 er udtryk for enighed om en modificeret form, der påbyder standsning og parkering i højre side af færdselsretningen bortset fra tider, hvor standsning og parkering i venstre side ikke vil være til ulempe for færdslen.

Hvad angår reglerne i § 45 vedrørende ejerens ansvar for overlæs, foreslår et mindretal under nr. 42 disse lempet, medens et flertal fastholder de i lovforslaget indeholdte bestemmelser.

Ændringsforslag nr. 45 åbner adgang til, hvor påhængsvogne benyttes skiftevis efter samme trækkende køretøj, at nummerpladen kan erstattes af påmaling.

Spørgsmålet om, hvorledes passagerer skal sidde på motorcykler, er afklaret ved ændringsforslag nr. 49, der bestemmer, at de skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen. Endvidere foreslås det under nr. 49 a, at for nyindregistrerede motorcykler skal eventuel sidevogn være anbragt på motorcyklens højre side.

Et mindretal har under nr. 53 foreslået, at det skal være tilladt gående at passere kørebanen mod rødt lys, såfremt den er fri for kørende færdsel. Flertallet har ikke kunnet medvirke til legalisering af en eventuel praksis på dette område.

Under nr. 55 foreslås det, at der gives justitsministeren beføjelse til efter forhandling med forsvarsministeren at fastsætte regler for militære posters og patruillers adgang til under visse omstændigheder at regulere færdslen.

Ændringsforslag nr. 56 vedrører hovedvejsordningen. Købstadforeningen har overfor udvalget fremsat ønske om, at hovedvej alene skal kunne etableres udenfor købstæderne, medmindre hovedvejen ikke be-

rører bykærnen. Udvalget forstår meget vel dette ønske, men har af principielle grunde ikke kunnet medvirke til en sådan bestemmelses indførelse i loven. Udvalget mener, at hensynet til den lokale færdsel i større udstrækning end hidtil vil kunne imødekommes gennem opsættelse af lyssignaler og gennem begrænsning af hastigheden ved opsættelse af tavler. Hvor sådanne foranstaltninger efter lokal opfattelse ikke er tilstrækkelige, har de lokale myndigheder adgang til at rejse spørgsmålet overfor de centrale myndigheder. Det er det, der nu fastslås i loven, uanset at det er gældende praksis.

Ændringsforslag nr. 57 indeholder en ny bestemmelse, som giver ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til i tøbrudsperioder midlertidigt at gennemføre visse begrænsninger i færdslen, hvor vejene skønnes særlig udsat for beskadigelser.

§§ 65—68 om erstatning og ansvarsforsikring indeholder ikke realitetsændringer i forhold til den gældende lov, idet man har ønsket at afvente resultatet fra arbejdet i det fællesnordiske udvalg, som for tiden søger at finde frem til ensartede regler for erstatningsansvar for uheld forvoldt af motorkøretøjer. Enkelte medlemmer af udvalget har ment, at man ikke burde afvente resultatet af det fællesnordiske udvalgs overvejelser, og har derfor stillet ændringsforslag nr. 60 om allerede nu at pålægge de motorkørende en selvrisiko, graderet fra 300 kr. ned til 50 kr. Flertallet er af den opfattelse, at spørgsmålet på nuværende tidspunkt er for uafklaret til, at man kan tage endelig stilling dertil, og at man derfor bør afvente resultaterne af de igangværende overvejelser. Udfra dette synspunkt har flertallet henstillet til justitsministeren at søge overvejelserne fremmet, således at der såvidt muligt i det kommende folketingsår kan fremsættes forslag til revision af de pågældende paragraffer.

Iøvrigt er udvalget enig om, at der bør gennemføres en skærpet kurs overfor overtrædelse af færdselsforskrifterne med det