

tilhører fremmede stater eller internationale organisationer. Er et køretøj herefter ikke forsikret, hæfter den danske stat eller vedkommende kommune over for den erstatningsberettigede i samme omgang som et forsikringselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring efter reglerne i stk. 1 og 2. Med hensyn til statens og kommunens regres finder bestemmelserne i stk. 5 og 6 tilsvarende anvendelse.“

9. I § 67, stk. 2, ændres „§ 65, stk. 6“ til „§ 65, stk. 5“.

10. I § 67, stk. 9, 1. pkt., ændres „spørgsmålet, om forsikringselskabet efter udredelse af erstatning har regres i medfør af § 66, stk. 7, 1. punktum“ til „spørgsmålet om

regres i medfør af § 66, stk. 5, eller stk. 7, sidste punktum.“

§ 2.

Fra lovens ikrafttræden ændres de forinden tegnede ansvarsforsikringer for motordrevne køretøjer i overensstemmelse med lovens regler.

Stk. 2. Forsikringstagerne kan ikke opsigte forsikringsaftalen på grund af en forhøjelse af forsikringspræmierne, som er begrundet i den i stk. 1 nævnte ændring af forsikringen.

§ 3.

Loven træder i kraft den 1. juli 1959.

Bemærkninger til lovforslaget.

Til § 1, nr. 1-2.

Ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 om ændring i færdselslov og lov om motorkøretøjer ophævedes med virkning fra den 1. juli 1953 de hidtil gældende almindelige, bestemte hastighedsgrænser for personmotorkøretøjer (40 km i timen i byer, bymæssige bebyggelser og på biveje og 60 km i timen uden for disse områder).

Samtidig indførtes en ordning svarende til den, der indeholdes i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955. Herefter er der kun fastsat bestemte hastighedsbegrænsninger for særlige grupper af køretøjer, jfr. lovens § 44; i øvrigt reguleres kørehastigheden gennem de almindelige regler i lovens § 35, hvis hovedsynspunkt er, at hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Endvidere indeholdt § 57, stk. 4, i sin oprindelige affattelse en bestemmelse, hvorefter justitsministeren kunne fastsætte særlige begrænsninger for kørehastigheden på strækninger, hvor særlige omstændigheder tilsagde det.

I forbindelse med udarbejdelsen og behandlingen af forslaget til færdselsloven af 1955 var spørgsmålet om genindførelse af en bestemt hastighedsbegrænsning og om en særlig hastighedsgrænse for bymæssigt bebyggede områder genstand for indgående overvejelser. I forbindelse hermed søgtes det belyst, hvilken betydning ophævelsen af hastighedsgrænserne havde haft for færdselsulykkernes antal. Det foreliggende statistiske materiale viste, at der fra perioden 1. juli 1952—1. juli 1953 til perioden 1.

juli 1953—1. juli 1954 var sket en stigning i antallet af ulykker med personskade på ca. 18 pct. Det kunne imidlertid ikke påvises, at stigningen skyldtes hastighedsgrænsernes bortfald. De indberetninger, der lå til grund for statistikken, indeholdt kun i begrænset omfang oplysning om, hvilke hastigheder, der var kørt med på ulykkestidspunkterne, og der var i de undersøgte perioder sket en betydelig stigning i antallet af motordrevne køretøjer. Hertil kom, at overholdelsen af de før 1. juli 1953 gældende hastighedsbegrænsninger ikke var blevet påset, og at det derfor måtte henstå som usikkert, om den i 1953 gennemførte lovændring overhovedet havde medført en forøgelse af kørehastigheden.

Spørgsmålet om hastighedsbegrænsning i bymæssigt bebyggede områder har senere været drøftet i folketinget i efteråret 1956 under behandling af et forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden. Under forhandlingerne var der overvejende stemning imod at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning i bebyggede områder, og som resultat af forhandlingerne fremsattes det forslag til ændring af færdselslovens § 57, stk. 4, som blev gennemført ved lov nr. 122 af 12. april 1957. Herefter skal bestemmelse om hastighedsbegrænsning træffes for strækninger, hvor særlige omstændigheder tilsiger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed. Det fremgik af bemærkningerne til lovforslaget, at der herved særlig var tænkt på