

faren for uheld ved nedbremsning fra store hastigheder er større for store og tunge vogntog end for enkeltkøretøjer.

Samtidig foreslås maksimalhastigheden for motorvogn med campingvogn og med påhængsvogn, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 1.500 kg, forhøjet fra 60 til 70 km i timen. I forbindelse hermed vil der administrativt blive udfærdiget skærpede bestemmelser for disse køretøjers bremses m. v.

Efter de gældende regler er maksimalhastigheden for *blokvognskørsel* 15 km i timen og for *slæbning* 30 km i timen.

Efter forhandling mellem vejdirektoratet, Statens biltilsyn og justitsministeriet er der opnået enighed om, at *blokvogne* efter en konkret vurdering vil kunne godkendes af vedkommende bilinspektør til en hastighed over 15 km i timen, afhængig af deres tekniske udstyr, dog højst 45 km i timen. Justitsministeriet ville i medfør af den eksisterende dispensationshjemmel i færdselslovens § 44, stk. 3, kunne gennemføre en sådan ordning administrativt, men hovedreglen i færdselslovens § 44, stk. 1, litra e, ville da give et mindre korrekt udtryk for den faktiske tilstand. Det foreslås derfor at lade hastigheden for blokvognskørsel overgå til administrativ fastsættelse. Også bestemmelser om størst tilladte hastighed for *slæbning* af andre køretøjer bør kunne fastsættes administrativt, idet hastigheden må fastsættes forskelligt for forskellige grupper af slæbte køretøjer.

#### Til nr. 9.

Bestemmelsen om, at indregistreringspligtig påhængsvogn og sættevogn foruden med sin egen nummerplade bagpå skal være forsynet med tilsvarende nummerplade som det trækkende køretøj eller med dertil svarende tilstrækkelig synlig og tydelig påmaling, foreslås af forenklingshensyn ophevet. Registreringspligtige påhængsvognes og sættevognes eget registreringsnummer vil i så fald fremtidig blive angivet på nummerplader af samme type som hovedvognens i stedet for som nu på en lille, cirkulær plade, der kun kan aflæses på kort afstand.

#### Til nr. 11.

Formålet med den foreslåede nye bestemmelse er at skabe hjemmel for indførelse af de såkaldte parkeringsskiver („pariserskiver“) til kontrol med overholdelse af den tilladte parkeringstid. Bestemmelsen må betragtes som et supplement til de gældende regler om parkometre, skilte m. v. Skiverne anvendes for tiden i bl. a. Frankrig, Forbundsrepublikken Tyskland, Schweiz og Østrig. Skiverne, der er udført i pap og indrettet således, at de angiver tidspunktet for parkeringens begyndelse og tids-

punktet for den tilladte parkerings afslutning, skal anbringes således i køretøjet, at de er tydeligt synlige udefra.

Efter de for justitsministeriet foreliggende oplysninger er erfaringerne i udlandet med denne form for parkeringskontrol gode. Det synes derfor rimeligt, at der åbnes mulighed for at afprøve systemet her i landet. Det er hensigten foreløbig forsøgsvis at tillade anvendelse af parkeringsskiver i enkelte politikredse, hvor der måtte være ønske herom.

#### Til nr. 12.

Pligten til at tegne ansvarsforsikring for et motor-drevet køretøj og til at holde denne i kraft påhviler efter gældende ret alene ejeren af køretøjet. Det synes imidlertid rimeligt, at denne pligt i tilfælde af varige og selvstændige brugsforhold skal påhvile brugeren på samme måde, som denne efter færdselslovens § 4, stk. 2, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand, og efter vægtafgiftslovens § 10 for betaling af vægtafgiften.

Ansvarsforsikringen skal dække bl. a. tingskade på indtil 60.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Under hensyn til de i de senere år skete prisstigninger og til, at udviklingen af transportmidlerne øger risikoen for skader af meget betydeligt omfang, foreslås dette beløb forhøjet til 120.000 kr. Efter en fra Assurandør-Societetet modtaget udtalelse vil en sådan forhøjelse for person- og varevognes vedkommende næppe få øjeblikkelige konsekvenser for præmieberegningen og for lastvognes vedkommende højst en præmiejustering af beskedent omfang.

#### Til nr. 13 og 15.

Efter færdselslovens § 76 er godkendelse som kørelærer bl. a. betinget af, at den pågældende ved en prøve har godtgjort at være i besiddelse af de til virksomheden som kørelærer fornødne evner og kundskaber. Efter justitsministeriets bekendtgørelse nr. 130 af 12. maj 1958 om godkendelse af kørelærere består prøven af en praktisk prøve, en teoretisk prøve og en undervisningsprøve. Den teoretiske prøve er en mundtlig prøve.

Spørgsmålet om en forbedring af kørelæreruddannelsen har jævnlige været rejst, og en vis skærpende af kravene til den prøve, som skal bestås for at opnå godkendelse som kørelærer, synes påkrævet. Der foreslås derfor tilvejebragt hjemmel for indførelse af skriftlige prøver. Gennemføres forslaget, vil der af justitsministeriet blive udarbejdet en vejledning indeholdende de krav, der bør stilles under såvel den skriftlige som den mundtlige prøve.

Efter færdselslovens § 76, stk. 4, kan den, der