

Til § 2.

6) Paragraffen affattes således:

„§ 2.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1966.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 2, nr. 3, nr. 7 og nr. 17-19 bestemmes dog af justitsministeren.“

Til § 3.

Af et *mindretal* (Per Møller, Enggaard, Holmberg, Johan Philipsen og Else-Merete Ross):

7) I *stk. 1* ændres „70. år“ til: „60. år“.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

8) I *stk. 1* ændres „§ 1, nr. 4,“ til: „§ 1, nr. 7,“.

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Færdselslovens § 2, VIII, indeholder en definition af begrebet „lygtetændingstiden“ og fastsætter, at bestemmelser for lygtetændingstiden tillige gælder under tæt tåge og lignende dårlige lysforhold. Begrebet har først og fremmest betydning for anvendelsen af belysningsreglerne, jfr. færdselslovens § 40. I praksis har det imidlertid vist sig vanskeligt såvel i færdselspropagandaen som i retsanvendelsen at vejlede om og fastslå, hvornår tågen er så „tæt“, at lygterne skal holdes tændt. Det foreslås derfor, at ordet „tæt“ udgår af definitionen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 5.

Til nr. 2 og 3.

Forslagene bygger på den af justitsministeriets lygteudvalg i marts 1964 afgivne særudtalelse om cyklers lygteføring og afmærkning, der er optaget som bilag VI til udvalgets betænkning vedrørende køretøjers lygteføring m. v. nr. 387/1965. Ved fremsættelsen af forslaget til lov om ændringer i færdselsloven var justitsministeriets behandling af særudtalelsen endnu ikke afsluttet.

Den foreslåede nye affattelse medfører, at cykler skal være forsynet med baglygte, når de anvendes i lygtetændingstiden. Efter

de gældende bestemmelser er baglygte tilladt, men ikke påbudt, og kun få cyklister har hidtil benyttet baglygte. Den stærke stigning i færdselstætheden og motorkøretøjernes fartniveau også i mørke har imidlertid medført, at tydelig afmærkning af køretøjerne er af afgørende sikkerhedsmæssig betydning.

De øvrige ændringer er af redaktionel karakter, idet det er fundet hensigtsmæssigt i loven at udelade de mere detaljerede forskrifter om cyklers lygteføring og afmærkning, således som det er tilfældet for motorkøretøjers, traktorers og motorredskabers vedkommende, jfr. færdselslovens §§ 5-7. Disse forskrifter vil i medfør af færdselslovens § 10 blive optaget i bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr nr. 198 af 24. juni 1955 med senere ændringer.

Til nr. 5.

Forslaget, der har til formål at lovfæste reglerne om lygteføring ved kørsel i tåge og under lignende dårlige lysforhold, bygger på den foran under bemærkningerne til nr. 2 og 3 nævnte betænkning vedrørende køretøjers lygteføring m. v.

Spørgsmålet om lygteføringen i tåge vil blive behandlet i den betænkning om fælles nordiske færdselsregler, som Nordisk Vejtrafik Komité forventes at afgive i løbet af dette år. Da der imidlertid stadig uanset propaganda, presseomtale m. v. i vidt omfang anvendes forkert lygteføring i tåge, hvilket også i den seneste tid har givet anledning til ulykker, har justitsministeriet ment allerede nu at burde fremkomme med forslag til ændring af de gældende regler på dette punkt.

I lygteudvalgets betænkning foreslås ændrelse af nærllys (kort lys) „i tæt tåge eller under tilsvarende atmosfæriske forhold“, således at der ved kørsel om dagen under sådanne forhold i stedet for nærllys kan anvendes fjernlys (langt lys). Efter det oplyste vil Nordisk Vejtrafik Komité foreslå, at nærllys altid skal anvendes „i tåge og under kraftig nedbør“, men vil ikke stille forslag om, at fjernlys kan anvendes i stedet for nærllys om dagen. Da det som nævnt i bemærkningerne til nr. 1 har vist sig vanskeligt at anvende udtrykket „tæt tåge“, foreslås bestemmelsen på dette punkt affat-