

- 37) Udtrykkeligt krav om forsvarlig indhegning af dyr ved vej, jfr. § 87.
- 38) Regler om klage over pålagt parkeringsafgift, jfr. § 119, stk. 2.
- 39) Ændring af de gældende bestemmelser om „groft uforsvarlig kørsel“ og indførelse af betinget frakendelse af førerretten, jfr. kap. 18.

Til brug ved udarbejdelsen af lovforslaget har der bl. a. været indhentet udtalelser fra følgende myndigheder og organisationer m. v.: Domstolene, politiet, anklagemyndigheden, finansministeriet, forsvarsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder, civilforsvarsstyrelsen, Københavns Magistrat, Københavns Sporveje, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen i Danmark, Amtsvejinspektørforeningen, Sundhedsstyrelsen, Rådet for større færdselssikkerhed, Landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark, Bilinspektionen i Storkøbenhavn, Forenede Danske Motorejere, Dansk Cyklist-Forbund, Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter & Importører, Cycle-Grosserer Foreningen, Dansk Kørelærer-Union, Landsforeningen Danske Vognmænd, Entreprenørforeningen, Landboorganisationernes faglige sekretariat, Industrirådet, De samvirkende Invalideorganisationer, Dansk Blindesamfund, Trafik-Unionen i Danmark, Landskomiteen for oprettelse af knallertkøreskoler og Assurandør-Societetet.

Såfremt lovforslaget gennemføres, vil det være påkrævet at iværksætte en omfattende færdselspropaganda gennem Rådet for større færdselssikkerhed. De statslige merudgifter hertil skønnes at ville andrage ca. 2,5 mill. kr.

Endvidere vil det som foran nævnt være nødvendigt at ændre den eksisterende afmærkning, især med henblik på at gennemføre de nye vigepligtsbestemmelser i § 26 i lovforslaget. Hertil kommer — ligeledes som nævnt foran — udgifterne, der er forbundet med en udskiftning af de i dag benyttede færdselstavler for STOP. Selv om disse udgifter ikke behøver at skulle afholdes på en gang, vil det dog være påkrævet at gennemføre størsteparten af de nødvendige ændringer inden for et tidsrum af ca. 2 år fra lovens vedtagelse. De statslige merudgifter til afmærkning skønnes i det første år at udgøre ca. 1 mill. kr., medens de kommunale merudgifter i denne periode skønnes at ville udgøre ca. 3,5 mill. kr. I det følgende år skønnes de statslige og kommunale merudgifter at ville få en tilsvarende størrelsesorden.

*Bemærkninger til de enkelte paragraffer.*

*Til § 1.*

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer i

overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 1.

*Til § 2.*

De foreslåede definitioner afløser de gældende bestemmelser i færdselslovens § 2.

Nogle af de definitioner, der er foreslået af NVK, er ikke medtaget i forslaget. Det gælder dels definitioner af mindre praktisk betydning, dels definitioner inden for vejafmærkningen, der som hidtil vil blive fastsat i afmærkningsbekendtgørelsen.

Om de enkelte definitioner bemærkes:

1. *Akseltryk*: Definitionen er forenklet i forhold til den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit VI.
2. *Bil*: Svarer til den gældende definition af motorvogn i færdselslovens § 2, afsnit III. Man har valgt det i daglig sprogbrug anvendte ord bil i stedet for motorvogn, selv om denne kategori også omfatter køretøjer, som ikke efter naturlig sprogbrug kaldes biler, f. eks. visse militære køretøjer og motordrevne køretøjer, der kan fremføres med større hastighed end 30 km i timen, og derfor falder uden for definitionerne af traktorer og motorredskaber.
3. *Blokvogn*: Svarer til den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit V.
4. *Egenvægt*: Er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit VI. Den foreslåede definition er ikke helt i overensstemmelse med definitionen i „Wien I“, art. 1, litra x, der også medtager driftsmidler og lignende i egenvægten. Man har imidlertid ikke ment at burde foreslå nogen ændring på dette punkt på grund af de vanskeligheder, der i så fald ville opstå inden for administrationen af vægtafgift, der beregnes på grundlag af egenvægten.
5. *Fodgængerfelt*: Er ikke defineret i den gældende færdselslov.
6. *Knallert*: Er ikke defineret i den gældende færdselslov. Den tekniske udvikling på knallertområdet siden den gældende færdselslovs vedtagelse i 1955 har været en sådan, at det nu skønnes hensigtsmæssigt at udskille disse køretøjer som en selvstændig kategori. I definitionen fremhæves de mest karakteristiske af knallertens kendetegn. Der er endvidere i definitionen taget hensyn til, at der i dag fremstilles el-drevne knallert.
7. *Krybespor*: Er ikke defineret i den gældende færdselslov, men medtages nu under hensyn til, at der i § 14, stk. 5, foreslås særlige bestemmelser om anvendelse af krybespor.
8. *Kørebane*: Er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende definition i færds-