

ikke vil være forbudt at standse i 2. position, hvilket vil have betydning for den erhvervsmæssige varedistribution.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3, nr. 5*, er ligeledes ny. Bestemmelsens formål er at forhindre, at lovligt holdende køretøjer lukkes inde af senere tilkomne køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* er også ny. Hvis det er muligt, må det foretrækkes, at yderligere standsnings- og parkeringsrestriktioner, der ikke tilkendegives ved afmærkning, fastsættes centralt i stedet for i lokale bekendtgørelser, jfr. herved § 91, stk. 6, i lovforslaget og bemærkningerne hertil.

Til § 30.

I denne bestemmelse foreslås der indrømmet visse undtagelser fra de foreslåede bestemmelser om standsning og parkering for køretøjer, der anvendes til vejarbejde og lignende arbejde, samt for standsninger og parkeringer, der foretages af politi, brandvæsen og redningskorps. Bestemmelsen, der er ny, skønnes påkrævet, idet det under vejarbejder og politiets arbejde m.v. ofte er nødvendigt at standse eller parkere i strid med de gældende bestemmelser.

Til § 31.

Stk. 1 afløser de gældende bestemmelser i færdselslovens § 28, stk. 1 og 2.

Stk. 2, 1. pkt., afløser den gældende bestemmelse i færdselslovens § 38, stk. 2, 3. pkt. Henvisningen til § 9 beror på, at det ifølge stk. 3 i denne bestemmelse er forbudt at flytte et køretøj, der har været indblandet i et færdselsuheld, hvor nogen er dræbt eller kommet alvorligt til skade, medmindre køretøjets placering er til fare for færdslen.

Efter omstændighederne vil det være hensigtsmæssigt at flytte køretøjet ind på cykelsti, selv om køretøjet ellers ikke lovligt kan standses eller parkeres der, jfr. § 28, stk. 3, i lovforslaget.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2, 2. pkt.*, er ny. Man har ikke i lovteksten ment at burde angive, hvilke foranstaltninger der om nødvendigt skal træffes, idet valget af egnede foranstaltninger må bero på omstændighederne, herunder de muligheder, der konkret står åbne for vedkommende fører. Der tænkes først og fremmest på sådanne foranstaltninger, som er egnede til at gøre andre trafikanter opmærksomme på køretøjets tilstedeværelse på kørebanen. Eksempelvis kan nævnes: Forvarsling ved opstilling af advarselsanordning (triangel) på kørebanen, anvendelse af særlig lygte i lygtetændingstiden eller af springblink, såfremt køretøjets blinklys er indrettet hertil. Efter omstændighederne vil

aktivering af køretøjets blinklys til den ene side være en egnet foranstaltning.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 1, hvorefter en trafikant, der med eller uden egen skyld bliver delagtig i et færdselsuheld, til sikring af færdslen skal deltage i de foranstaltninger, som uheldet giver anledning til.

I den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, der ligeledes er ny, er der foreskrevet pligt til at advare førere af tog, såfremt køretøjet er standset på en jernbaneoverkørsel og ikke straks kan fjernes.

Til § 32.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 1* om lyd- og lyssignaler erstatter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 39, stk. 1 og 2.

Ved de foreslåede bestemmelser i *2.-4. pkt.* søges brug af lydsignal begrænset. Efter den foreslåede bestemmelse i *3. pkt.* må lydsignal i lygtetændingstiden kun anvendes, når faren er overhængende, og efter *4. pkt.* må lydsignal ikke være længere end nødvendigt. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i den gældende færdselslov.

Stk. 2 svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 39, stk. 3.

Stk. 3 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 39, stk. 4.

I de foreslåede bestemmelser i *stk. 4* præciseres, hvilke krav der må stilles til en forsvarlig og hensynsfuld tegngivning, jfr. de gældende bestemmelser i færdselslovens § 39, stk. 3, 5.-6. pkt. Bestemmelsen i *2. pkt.* er formuleret således, at den ikke er til hinder for, at man ophører med tegngivningen, inden manøvren ophører. Dette kan være praktisk ved kørsel med knallert eller motorecykel.

Til § 33.

De foreslåede bestemmelser i §§ 33 og 34 vedrører lygteføringen under kørsel, medens §§ 35 og 36 vedrører lygteføringen på standsede og parkerede køretøjer.

Stk. 1 modsvarer færdselslovens § 40, stk. 1.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 2-5* om anvendelse af fjern-, nær- eller positionslys afløser de gældende bestemmelser i færdselslovens § 40, stk. 2.

I forslaget til *stk. 2* foreslås nærmere angivet, hvornår fjernlys (langt lys) skal anvendes.

I de gældende bestemmelser om lygteføring findes der ingen udtrykkelig regel om, hvornår fjernlys skal anvendes. Såfremt en kørende derfor undlader at anvende fjernlys, hvor dette er nødvendigt, vil dette forhold ikke kunne påtales i medfør af bestemmelserne i færdselslovens § 40, men derimod