

private veje er i det væsentlige i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 58, stk. 5.

Opmærksomheden henledes dog på, at politiet efter de gældende regler ikke kan forbyde afspærring af privat vej med bomme eller på anden tilsvarende måde. Efter de foreslåede regler i *stk. 3* skal politiets godkendelse til en sådan foranstaltning indhentes.

Til § 97.

Den foreslåede bestemmelse svarer til færdselslovens § 61.

Til § 98.

De foreslåede regler er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 59.

Til § 99.

De foreslåede regler erstatter den gældende færdselslovs § 60.

Den foreslåede regel er ikke som den gældende begrænset til anlæg, der tilsigter en særlig regulering af færdselsforholdene, men omfatter alle anlæg af betydning for færdsels sikkerhed eller afvikling. Dette harmonerer med et forslag fremsat i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 608 fra 1971 vedrørende færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene (s. 39).

Til §§ 100-114 (Kapitel 16).

1. De foreslåede bestemmelser i *kap. 16* svarer med enkelte mindre afvigelser, som omtales i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, til reglerne i den gældende færdselslovs §§ 65-68. Af hensyn til sammenhængen med de øvrige dele af lovforslaget er der dog foretaget visse ændringer af redaktionel og systematisk karakter.

2. Der foreslås i forbindelse med det foreliggende lovforslag ingen væsentlige ændringer i principperne for erstatning og forsikring for skader opstået i forbindelse med benyttelse af motorkøretøjer.

Justitsministeriet har imidlertid til hensigt at nedsætte et udvalg, der skal overveje spørgsmålet om en ændring af de gældende regler. Dette spørgsmål er senest blevet undersøgt af et udvalg, der afgav betænkning i 1957 (nr. 179/1957). Udvalget, der samarbejdede med lignende udvalg i de andre nordiske lande, foreslog en ordning, der byggede på objektivi ansvar, således at den tvungne ansvarsforsikring skulle dække opståede skader, selv om ingen var skyld i skaden. Udvalgets forslag dannede grundlag for lovgivning i Finland og for visse ændringer i de norske regler, der i forvejen byggede på objektivi ansvar. Derimod blev der hverken i Sverige eller Danmark fremsat lovforslag i overensstem-

melse med udvalgets udkast. I Danmark stillede de hørte myndigheder og organisationer sig kritisk over for forslaget. Årsagen hertil var dels en række af forslagens enkelte bestemmelser, dels de vanskeligheder, som i forskellige henseender måtte forudses ved at forlade den hidtidige ordning, som var indarbejdet i domstolene og forsikringssekskabernes praksis, og endelig formentlig at forslaget på en række punkter kunne forekomme temmelig indviklet i sammenligning med de gældende regler. Justitsministeriet valgte herefter ikke at foreslå ændring af principperne i de gældende regler i forbindelse med det i 1959 fremsatte forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Udvalgen siden da taler imidlertid for, at spørgsmålet på ny gøres til genstand for overvejelse. Der kan i denne forbindelse henvises til, at lovgivningen i en række europæiske lande, herunder Vesttyskland, bygger på et objektivi ansvar. I Sverige har en sagkyndig i en i oktober 1974 afgivet betænkning (SOU 1974:87) stillet forslag om, at der gennemføres en trafikskadelov. Efter forslaget skal ansvaret for personskade være objektivi, og trafikforsikringen udvides til også at dække i de tilfælde, hvor føreren af motorkøretøjet har lidt personskade.

I Europarådet er der udarbejdet en konvention om motoransvar, som ligeledes bygger på et objektivi erstatningsansvar. Konventionen, der blev åbnet for tiltrædelse i 1973, har indtil nu kun fået begrænset tilslutning.

En følge af den gældende danske ordning er, at motoransvarsforsikringen ikke dækker personskade, der rammer køretøjets fører. I Norge og Finland er føreren derimod dækket. På baggrund af forskellen i retsstillingen i de nordiske lande har Nordisk Råd ved rekommandation nr. 24/1973 henstillet til regeringerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige at lade foretage en undersøgelse af det hensigtsmæssige i og af mulighederne for at gennemføre en udvidelse af forsikringer for motorkøretøjer til også at dække skader, som rammer ejere og førere ved uheld i et andet nordisk land.

Til § 100.

Bortset fra det under 1 og 2 anførte om egen skyld svarer bestemmelsen med redaktionelle ændringer til den gældende lovs § 65, stk. 1.

1. Efter § 65, stk. 1, 1. pkt., bortfalder kravet på erstatning helt, hvis skadelidte forsætligt har hidført skaden. Man har imidlertid ikke ment at burde udelukke muligheden for en fordeling i særlige tilfælde, f. eks. hvor både skadevolderen og skadelidte har handlet forsætligt. *Stk. 3* er derfor formuleret således, at det overlades til domstolene i overens-