

ungdomsskolerne i henhold til den mest omfattende af de undervisningsplaner, der overvejes, vil der skulle afholdes kommunale merudgifter for ca. 5,5 mill. kr. til anskaffelse af knallertmateriel, ligesom de årlige merudgifter til lærerlønninger og afskrivninger m.v. vil udgøre 10-11 mill. kr.

*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 knallerter.

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 færdselslovens § 2, afsnit I. I modsætning til den gældende definition nævnes rabat på linie med cykelsti og ridesti. Ofte vil der på vejene være områder, der er forsynet med belægning, men som i henhold til afmærkningsbestemmelserne ikke er omfattet af kørebanelinjen. Sådanne områder er bl. a. velegnet til anvendelse af den gående færdsel, jfr. § 10, stk. 1, og § 12, og til kørsel med ikke-motordrevne køretøjer.

9. *Køretøj*: Er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit II. Det foreslås dog, at der på dette sted medtages en bestemmelse om, at reglerne for kørende, i den udstrækning de kan anvendes, også gælder for ridende samt dem, der fører hest eller driver kreaturer. En sådan regel er i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 23, stk. 1.

10. *Lygtetændingstiden*: Medens lygtetændingstiden i den gældende færdselslov § 2, afsnit VIII, indtræder  $\frac{1}{2}$  time efter solens nedgang og ophører  $\frac{1}{2}$  time før dens opgang, foreslås nu til fremme af færdselssikkerheden en tidsmæssig udvidelse, således at lygtetændingstiden indtræder ved solnedgang og ophører ved solopgang. De øvrige ændringer er redaktionelle. Kørsel i tunnel, der ikke er tilstrækkeligt oplyst, må anses som kørsel i lygtetændingstiden.

11. *Motorcykel*: Svarer til den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit III.

12. *Motordrevet køretøj*: Svarer til den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit II. Dog foreslås indføjet en bestemmelse om, at kørestol anses som cykel, såfremt køretøjet er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen. Herefter vil sådanne køretøjer bl. a. have pligt til at anvende cykelsti, men hvis de fremføres med almindelig ganghastighed, kan også fortovej benyttes, jfr. § 13.

13. *Motorløst køretøj*: Svarer til den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit III.

14. *Motoredskab*: Er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende definition i færdselslovens § 2, afsnit III.