

færdselslovens § 74, 2. pkt., hvorefter det kan fastsættes, at såvel ansvars- som kaskoforsikring kun må tegnes i særligt godkendte selskaber.

*Til § 79.*

Den foreslåede bestemmelse svarer til § 50 a i den gældende færdselslov, som affattet ved ændringslov nr. 270 af 26. juni 1975. Der henvises endvidere til forslaget § 139.

*Til § 80.*

Den foreslåede bestemmelse svarer til § 50 b i den gældende færdselslov, som affattet ved ændringslov nr. 270 af 26. juni 1975.

*Til § 81.*

De foreslåede bestemmelser i *stk. 1-5* om køretøjers belastning erstatter de gældende regler i færdselslovens § 41.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3, 2. pkt.*, hvorefter gods skal anbringes på en sådan måde, at det heller ikke forårsager støvdannelse eller lignende ulempe, er ny.

I *stk. 4* foreslås justitsministeren bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods. Det drejer sig om detaljerede bestemmelser, der findes at burde fastsættes administrativt på grundlag af de foreslåede regler i „NVK II“ § 23.

De afmærkningsspørgsmål, som i dag reguleres i færdselslovens § 41, stk. 2, 2. pkt., tænkes således at skulle medtages i de administrative bestemmelser.

*Stk. 5* svarer i første led til færdselslovens § 41, stk. 3. I justitsministeriets bekendtgørelse nr. 94 af 5. marts 1974, som ændret ved bekendtgørelse nr. 277 af 4. juni 1974, er der givet bestemmelser om vejtransport af giftige stoffer. Disse regler er baseret på den europæiske overenskomst af 30. september 1957 vedrørende den internationale landevejstransport af farligt gods (ADR).

Den foreslåede bemyndigelse i *stk. 5, andet led*, er baseret på den antagelse, at den almindelige tvungne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer ikke med sikkerhed vil kunne tilfredsstille skadelidtes erstatningskrav i forureningsulykker ved vejtransport. Dette beror for det første på, at den tvungne ansvarsforsikring ifølge § 104 i lovforslaget kun skal dække tingskade på indtil 1.000.000 kr., hvilket kan være utilstrækkeligt i de her omhandlede tilfælde. Endvidere kan det være tvivlsomt, om den tvungne ansvarsforsikring, der ifølge § 104 i lovforslaget skal dække krav om erstatning og godtgørelse for skader forvoldt af motordrevne køretøjer, herefter vil dække alle de skader, der kan opstå ved

de her omhandlede forureningsulykker. Ganske vist fremgår det af retspraksis, at ansvarsforsikringen også dækker skader, der ikke forvoldes af køretøjet som sådant, men som forårsages ved et kørselsuheld f. eks. på den måde, at transporteret gods tabes under kørslen, men specielt ved forureningsulykker vil der kunne tænkes at opstå krav, der efter gældende ret ikke med sikkerhed kan antages at være omfattet af ansvarsforsikringen.

*Til § 82.*

Den foreslåede bemyndigelse afløser den gældende bemyndigelse i færdselslovens § 51, stk. 1, 1. led.

Den gældende bemyndigelse er begrænset til vare- og lastmotorvogne. Efter forslaget omfatter bemyndigelsen befordring af personer på alle slags køretøjer, herunder også påhængsvogne og cykler.

*Til § 83.*

De gældende bestemmelser om køretøjers og vogntogs dimensioner findes i færdselslovens § 42. Selv om disse bestemmelser er særdeles detaljerede, har det imidlertid været nødvendigt i vidt omfang at gøre brug af den gældende dispensationsbeføjelse i færdselslovens § 51, stk. 2, for på denne måde at tilpasse dimensionsbestemmelserne bl. a. til den køretøjstekniske udvikling samt de skiftende behov inden for transporterhvervet, således at færdselslovens § 42 herefter giver et ikke helt dækkende billede af de gældende dimensionsbestemmelser.

Ved lovforslagets udformning har man nærmere overvejet, om man i overensstemmelse med den gældende færdselslov bør give detaljerede dimensionsbestemmelser i selve loven, eller om man bør foreslå, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte sådanne bestemmelser administrativt.

Man har valgt at foreslå den sidstnævnte løsning. Dette beror på, at lovens dimensionsbestemmelser ville blive meget omfattende, såfremt de blot nogenlunde skulle afspejle den gældende retstilstand, samt at det må påregnes, at disse bestemmelser senere må justeres, bl. a. som følge af det internationale samarbejde på dette område, herunder inden for rammerne af EF. En sådan justering findes mest hensigtsmæssigt at kunne foretages administrativt.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* svarer til den gældende regel i færdselslovens § 42, stk. 5, 2. pkt.

Ifølge den gældende færdselslovs § 42, stk. 7, kan politiet tillade overskridelse af bestemmelserne om største bredde, længde eller højde, når den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. En tilsvarende