

FORSLAG TIL ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN

Redegørelse fra det af landsstyret nedsatte udvalg til revision af færdselsloven.

Oktober 1985

**Redegørelse fra det af landsstyret nedsatte udvalg
til revision af færdselsloven for et forslag
til ændring af færdselsloven**

- Afsnit 1.** Almindelige bemærkninger til lovforslaget,
side 3 - 8
- Afsnit 2.** Udvalgets lovforslag,
side 9 - 64
- Afsnit 3.** Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser,
side 65 - 116
- Bilag.** Den gældende lagtingslov om færdsel,
side 117 - 214

Afsnit 1.

Almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det af landsstyret ved skrivelse af 3. august 1977 nedsatte udvalg til revision af færdselsloven har følgende sammensætning.

Fuldmægtig Jalgrim Hilduberg, landsskrivstovan.
Bilinspektør Atli Jensen, bileftirlitið.
Landfoged Mogens Nepper-Christensen, (formand).
Ingeniør Jógvan Nolsøe, landsverkfrøðingarstovan.
Olivur Næss, Ráðið fyri Ferðslutrygd.

Endvidere deltager nogle af landfogedens medarbejdere i udvalgets arbejde.

Ved lagtingslov nr. 66 af 18. oktober 1978 gennemførtes en række ændringer i færdselsloven.

Ændringerne vedrørte bl.a.

- 1) Bemyndigelse for landsstyret til at fastsætte bestemmelser om forbud mod indførel og forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer.
- 2) Revision af bestemmelserne om hastighed.
- 3) Revision af bestemmelserne om vigepligt.
- 4) Revision af bestemmelser om forpligtelser over for gående.
- 5) Revision af bestemmelserne om standsning og parkering.
- 6) Nye bestemmelser om køretøjers bredde, længde og højde.

7. Nye bestemmelser om køretøjers vægt.
8. Nye bestemmelser om tilkobling og slæbning.
- 9) Nye bestemmelser om brug af styrthjelm.
- 10) Revision af bestemmelserne om færdselsregulering og færdselsindskrænkninger.
- 11) Revision af bestemmelserne om afmærkning.

Ved **lagtingslov nr. 40 af 1. juni 1979** gennemførtes der følgende ændringer.

- 1) Ændring af bestemmelserne om udrykningskørsel.
- 2) Udvidelse af adgangen til at afgøre standsnings- og parkeringsforseelser ved pålæggelse af en afgift.
- 3) Fastsættelse af bestemmelser om politiets adgang til at fjerne køretøjer.

Ved **lagtingslov nr. 57 af 12. maj 1980** ændredes bestemmelserne om spirituskørsel, bl. a. ved indførsel af faste promillegrænser.

Ved **lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982** gennemførtes følgende ændringer.

- 1) Ændring af bestemmelserne om køretøjers indretning og udstyr.
- 2) Fastsættelse af bestemmelser, der under visse forudsætninger kriminaliserer det forhold, at der i en periode efter en kørsel indtages spiritus.
- 3) Ændring af bestemmelserne om forpligtelser ved færdselsuheld.
- 4) Udvidelse af bestemmelserne om forbud mod standsning og parkering.
- 5) Revision af bestemmelserne om lygteføring.

Der er udstedt følgende kundgørelser:

- 1) Kundgørelse nr. 52 af 31. juli 1978 om parkeringsskiver.
- 2) Kundgørelse nr. 103 af 6. december 1978 om forbud mod indførsel og salg af tuningsudstyr til knallerter.
- 3) Kundgørelse nr. 105 af 18. december 1978 om styrthjelme.
- 4) Kundgørelse nr. 17 af 9. marts 1979 om bredde,, højde, vægt og akseltryk for køretøjer.
- 5) Kundgørelse nr. 60 af 2. august 1979 om udrykningskørsel.
- 6) Kundgørelse nr. 61 af 2. august 1979 om optagelse og salg af køretøjer.
- 7) Kundgørelse nr. 83 af 6. november 1979 om afgift for ulovlig standsning og parkering.
- 8) Kundgørelse nr. 75 af 17. juni 1980 om vejafmærkning.
- 9) Kundgørelse nr. 34 af 14. april 1983 om registrering af motorkøretøjer.
- 10) Kundgørelse nr. 6 af 25. februar 1985 om sikkerhedsseler.

Følgende kundgørelser er under udarbejdelse:

- 1) Kundgørelse om køretøjers indretning og udstyr.
- 2) Kundgørelse om tilkobling og slæbning.
- 3) Kundgørelse om brug af advarselstrekant og haveriblink.

Det i afsnit 2 indeholdte forslag til ændringer i færdselsloven indeholder:

- 1) Ændring af bestemmelserne om køretøjers registrering navnlig ved, at der gives landsstyret hjemmel til at fastsætte bestemmelser om, at påhængsredskaber og motorredskaber skal registreres, § 1, nr. 1.
- 2) Ændring af bestemmelserne, der under visse forudsætninger kriminaliserer det forhold, at der i en periode efter en kørsel indtages spiritus, § 1, nr. 2-3.
- 3) Ændring på flere væsentlige punkter af bestemmelserne om erhvervelse af kørekort, § 1, nr. 4.
- 4) Ændring af bestemmelserne om kørekort til traktor og motorredskab navnlig ved, at der indføres bestemmelser om, at motorredskab kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, § 1, nr. 5.

- 5) Ændring af bestemmelserne om gyldighed af kørekort navnlig ved, at der gives landsstyret hjemmel til at fastsætte bestemmelser om, at kørekort til bil og motorcykel ved første erhvervelse udstedes med en gyldighedstid på 2 år, § 1, nr. 6.
- 6) Ændring af bestemmelserne om inddragelse og generhvervelse af førerretten, § 1, nr. 7.
- 7) Ændring af bestemmelserne om øvelseskørsel, § 1, nr. 8.
- 8) Ændring af bestemmelserne om kørelærere navnlig ved, at der indføres bestemmelser om, at virksomhed som kørerlærer kræver bevilling, og at godkendelse som kørelærer forudsætter, at en godkendt kørelæreruddannelse er gennemgået, § 1, nr. 9.
- 9) Ændring af bestemmelserne om oplysningspligt m.v., § 1, nr. 10.
- 10) Ændring af bestemmelserne om udenlandske førere, § 1, nr. 11.
- 11) Revision af bestemmelserne om køretøjers plads på kørebanen, § 1, nr. 12-18.
- 12) Revision af bestemmelserne om overhaling, § 1, nr. 19-23.
- 13) Ændring af bestemmelserne om signaler og tegn, § 1, nr. 24.
- 14) Ændring af bestemmelserne om køretøjers belæsning, § 1, nr. 25.
- 15) Ændring af bestemmelserne om tilladt totalvægt og akseltryk, § 1, nr. 27.
- 16) Ændring af bestemmelserne om kørsel med blokvogn, § 1, nr. 28.
- 17) Ændring af bestemmelserne om unødigt støj m.v., § 1, nr. 29.
- 18) Indførelse af bestemmelserne, der påbyder brug af sikkerhedssele, § 1, nr. 30.
- 19) Ændring af bestemmelserne om styrthjelme, § 1, nr. 31.
- 20) Ændring af bestemmelserne om særlige regler for motorcykler, § 1, nr. 32.
- 21) Indførelse af bestemmelser om særlige regler for knallerter, § 1, nr. 34.
- 22) Ændring af bestemmelserne om særlige regler for cykler, § 1, nr. 35-36.
- 23) Ændring af bestemmelserne om særlige regler for gående, § 1, nr. 37-40.

- 24) Ændring af straffebestemmelserne. Den væsentligste ændring er indførelse af bødestraf for visse tilfælde af spirituskørsel, § 1, nr. 41.
- 25) Ændring af bestemmelserne om handlinger foretaget i udlandet, § 1, nr. 42.
- 26) Ændring af bestemmelserne om behandling af sager om spiritus- og promillekørsel, hvorved der gives mulighed for udenretlig afgørelse af sådanne sager, § 1, nr. 44-46.
- 27) Ændring af bestemmelserne om førerretsfrakendelse for andre overtrædelser end spiritus- og promillekørsel, således at frakendelse skal ske i videre omfang end efter gældende bestemmelser og retspraksis, § 1, nr. 48.
- 28) Ændring af bestemmelserne om frakendelsestiden, således at der i forhold til gældende retspraksis sker en skærpelse i de grovere tilfælde af spirituskørsel, § 1, nr. 49.
- 29) Ændring af bestemmelserne om inddragelse af førerretten under en sag, der kan medføre førerretsfrakendelse, § 1, nr. 50.
- 30) Ændring af bestemmelserne om virkningen af anke m.v. af en dom, hvorved der er sket førerretsfrakendelse, § 1, nr. 51.
- 31) Indførelse af bestemmelser om sikring af skoleveje, § 1, nr. 54.

Udvalget er af den opfattelse, at revisionen af færdselsloven ved de foretagne og nu foreslåede ændringer i det væsentligste er afsluttet. Udviklingen af færdselsforholdene og andre forhold kan naturligvis nødvendiggøre yderligere ændringer. Udvalget vil fremsætte forslag om lovændringer i det omfang, det skønnes påkrævet.

De foretagne ændringer i færdselsloven og gennemførelsen af de nu foreslåede ændringer medfører, at færdselsloven er mindre overskuelig og mindre hensigtsmæssigt opbygget - navnlig i pædagogisk henseende. Med henblik på at råde bod på disse forhold overvejer udvalget at udarbejde forslag til en ny færdselslov. Udarbejdelsen af forslaget vil kunne ske, uden at der foretages væsentlige realitetsændringer i loven. Der vil hengå nogen tid, inden arbejdet hermed kan afsluttes. Udvalget foreslår, at landstytret umiddelbart efter en eventuel vedtagelse af de foreslåede ændringer udarbejder en lovbekendtgørelse af lagtingslov om færdsel, hvorved der foretages en sammenskrivning af de gældende bestemmelser med efterfølgende kundgørelse af disse.

Udvalgets revision af færdselslovgivningen er i henseende til udarbejdelse af forslag til kundgørelser ikke afsluttet. Den gældende færdselslov forudsætter nogle administrative forskrifter, som ikke foreligger. Vedtagelsen af udvalgets lovforslag nødvendiggør nøjere overvejelser med hensyn til udfærdigelse af administrative bestemmelser på en del områder. De væsentligste er bestemmelserne om kørekort, køreuddannelse og kørelærere.

Tórshavn, den 1. oktober 1985.

Jalgrim Hilduberg

Atli Jensen

M. Nepper-Christensen

Jógvan Nolsøe

Olivur Næss

Afsnit 2.

F o r s l a g
til
lagtingslov om ændringer i lagtingslov
om færdsel

§ 1.

I færdselsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 10 af 18. marts 1966, som senest ændret ved lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982, foretages følgende ændringer:

1. § 11 affattes således:

"Motorkøretøj og traktor skal, inden køretøjet tages i brug, registreres her i landet og forsynes med nummerplade, jfr. dog §§ 12 og 14. Det samme gælder påhængs- eller sættevogn til et registreringspligtigt køretøj samt campingvogn. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om registreringspligt for andre påhængsredskaber og for motorredskaber.

Stk. 2. Landsstyret kan bestemme, at køretøj, som ganske overvejende anvendes uden for offentlige veje, ikke skal registreres. Ved registre-

ringsfritagelse fastsættes de områder, på hvilket køretøjet må anvendes, og der kan fastsættes yderligere vilkår om dets indretning, udstyr og benyttelse.

Stk. 3. Landsstyret fastsætter bestemmelser om:

- 1) registrering,
- 2) nummerplader,
- 3) medbringelse af registreringspapirer under kørslen,
- 4) midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret, og
- 5) gebyr for registrering og nummerplader."

2. § 16, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

"Det samme gælder den, der som fører af et motordrevet køretøj med eller uden egen skyld har været indblandet i eller i øvrigt udsat for et færdselsuheld eller har været eftersat af politiet, og som i et tidsrum af 6 timer efter kørslens afslutning indtager spiritus i et

sådan omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter nævnte tidsrum overstiger 1,20 o/oo."

3. § 16, stk. 3, 2. pkt., affattes således:

"Det samme gælder den, der som fører af et motordrevet køretøj med eller uden egen skyld har været indblandet i eller i øvrigt udsat for et færdselssuheld eller har været eftersat af politiet, og som i et tidsrum af 6 timer efter kørslens afslutning indtager spiritus i et sådan omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter nævnte tidsrum overstiger 0,80 o/oo."

4. § 18 affattes således:

"Kørekort til motorkøretøj.

Motorkøretøj må kun føres af en person, der har erhvervet kørekort. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Stk. 2. Kørekortet kan udstedes til en person, der

- 1) er fyldt 18 år,
- 2) er i besiddelse af tilstrækkelig
syns- og høreevne samt iøvrigt
af den fornødne åndelige og le-
gemlige førlighed, og
- 3) ved en prøve godtgør at have
tilstrækkelig kørefærdighed og
fornødent kendskab til køre-
tøjet og dets behandling samt
til færdselsreglerne.

Stk. 3. Kørekort til knallert kan
udstedes til en person, der er fyldt
16 år, og opfylder de i stk. 2, nr.
2 og 3, fastsatte krav.

Stk. 4. Landsstyret kan fastsætte
yderligere betingelser for erhvervelse
af kørekort til motorkøretøj, der
benyttes erhvervsmæssigt til be-
fordring af personer. Landsstyret
kan endvidere fastsætte yderligere
betingelser for erhvervelse af køre-
kort til motorkøretøj, hvis totalvægt
overstiger 3.500 kg, og som benyttes
erhvervsmæssigt til transport af
goods.

Stk. 5. Kørekort kan nægtes den,
der er afhængig af brug af eufori-

serende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer eller ikke er ædruelig. Spørgsmålet herom kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Stk. 6. Kørekort til motorkøretøj, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, kan nægtes under den i straffelovens § 78, stk. 2 nævnte betingelse.

Stk. 7. Landsstyret fastsætter bestemmelser om betingelserne for at få udstedt kørekort, herunder om køreprøven samt om kørekortets udseende og indhold og om gebyret for prøven og kørekortet.

Stk. 8. Såfremt en ansøger ikke tidligere har haft kørekort til et motorkøretøj af samme art, skal den pågældende hos en godkendt kørelærer have modtaget undervisning i kørefærdighed, køretøjets indretning og behandling. Såfremt en ansøger ikke tidligere har haft kørekort, skal den pågældende tillige hos en godkendt kørelærer have modtaget undervisning i færdselsreglerne. Bestemmelserne gælder ikke med hensyn til kørekort til knallert.

Stk. 9. Landsstyret fastsætter bestemmelser om den i stk. 8 nævnte undervisning og kan herunder fastsætte bestemmelser om undervisning på særlige lukkede øvelsespladser og anlæg. Landsstyret kan endvidere fastsætte en normalplan for undervisningen og regler om godkendelse af lærebøger, andet undervisningsmateriel og lokaler, der benyttes ved undervisningen."

5. § 18 a affattes således:

**Kørekort til traktor og
motorredskab.**

Traktor og motorredskab må kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller særligt kørekort til traktor (motorredskab).

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for kørsel på vejområder, der er begrænset på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller for kørsel med motorredskab, der er bestemt til at føres af en gående. Sådan kørsel kan foretages af personer, der er fyldt 16 år.

Stk. 3. § 18, bortset fra stk. 2, nr. 1, og stk. 8, gælder også med

hensyn til kørekort til traktor (motorredskab). Kørekortet kan udstedes til personer, der er fyldt 16 år."

6. Som ny § 18 b indsættes:

**"Gyldighed af
kørekort.**

Kørekortet gælder, indtil den pågældende er fyldt 70 år. For kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 18, stk. 4, kan landsstyret fastsætte en kortere gyldighedstid.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte, at kørekort til bil og motorcykel ved første erhvervelse udstedes med en gyldighedstid på 2 år, og at den pågældende inden udløbet af gyldighedstiden skal gennemgå en tillægsundervisning og aflægge en prøve i særlig kørefærdighed som betingelse for, at kørekort med gyldighedstid som fastsat i stk. 1, 1. pkt., kan erhverves. Landsstyret fastsætter bestemmelser om tillægsundervisningen og prøven og om følgerne af, at tillægsundervisning ikke har fundet sted og prøve ikke er aflagt inden gyldighedstidens udløb.

Stk. 3. Landsstyret fastsætter bestemmelser om gyldighedstiden for kørekort, der er udstedt til

personer, som er fyldt 70 år. Landsstyret kan endvidere fastsætte, at et kørekort, når forholdene taler derfor, skal gælde i et kortere tidsrum end fastsat i stk. 1.

Stk. 4. Efter udløbet af gyldighedsperioden kan kørekortet fornys, såfremt den pågældende stadig opfylder betingelserne. Politiet bestemmer, om der skal aflægges ny prøve. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om aflæggelse af ny prøve."

7. Som ny § 18 c indsættes.

"Inddragelse og generhvervelse af førerretten.

Politiet kan inddrage førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort. Såfremt en person nægter at medvirke til de undersøgelser eller prøver, der er nødvendige til afgørelse heraf, kan politiet straks inddrage førerretten. Spørgsmålet, om den pågældende er afhængig af brug af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende

stoffer eller ikke er ædruelig, kan forlanges indbragt for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3.

Stk. 2. Såfremt indehaveren af kørekortet ikke længere opfylder de i § 18, stk. 2, nr. 2, fastsatte krav, påhviler det den pågældende at give meddelelse herom til politiet. Læge, som har undersøgt eller behandlet den pågældende, har pligt til at advare ham, såfremt lægen finder det uforvarligt, at han fortsat fører motordrevet køretøj. Uanset lovgivningens bestemmelser om tavshedspligt skal lægen samtidig give meddelelse til politiet.

Stk. 3. Har førerretten været frakendt, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en orienterende køreprøve består. Køreprøven kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal

orienterende prøve ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelses- tidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort.

Stk. 4. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om orienterende køreprøve.

Stk. 5. Den, der midlertidigt eller endeligt har mistet førerretten, skal aflevere sit kørekort til politiet."

8. § 19 affattes således:

**"Øvelseskørsel med
motorkøretøjer.**

Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med bil, må kun finde sted, når der i køretøjet ved siden af eleven findes en godkendt kørelærer, der da anses for at være fører af køretøjet. Under køreprøven anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har kørekort, foretager øvelseskørsel i et dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer ved siden af sig, anses kørelæreren for at være fører af

køretøjet. I de tilfælde, hvor kørelæreren må anses som fører, gælder bestemmelserne i §§ 15, 16 og 16 a også for eleven.

Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågning af en godkendt kørelærer, der har ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel. Tilsvarende gælder øvelseskørsel med traktor.

Stk. 3. Øvelseskørsel må ikke finde sted tidligere end 3 måneder før det tidspunkt, hvor eleven efter sin alder kan få udstedt kørekort, og for personer, hvem førerretten er frakendt, ikke tidligere end 3 måneder før frakendelsestidens udløb.

Stk. 4. Landsstyret fastsætter bestemmelser om øvelseskørsel og om indretning af særlige lukkede øvelsespladser og anlæg og om kontrol med køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel. Landsstyret

kan endvidere fastsætte bestemmelser om sikkerhedsudstyr og forsikring for køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel på særlige lukkede pladser og anlæg."

9. Som ny § 19 a indsættes:

"Kørelærere.

Til udøvelse af erhvervsmæssig virksomhed som kørelærer kræves bevilling. Bevilling gives af landsstyret.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte antallet af bevillinger og bestemmelser om meddelelse af bevilling.

Antallet af bevillinger fastsættes efter det behov, der er for kørelærere, og med særlig hensyntagen til at sikre, at der kan gives den bedst mulige undervisning.

Skt. 3. Bevilling kan gives til en person, der er godkendt som kørelærer. Bevillingen bortfalder, såfremt godkendelsen ikke fornys, jfr. stk. 5.

Stk. 4. Godkendelse som kørelærer kan gives til en person, der

- 1) er fyldt 23 år,
- 2) i de sidste 3 år jævnligt har ført bil, henholdsvis motorcykel,

- 3) har gennemgået en godkendt kørelæreruddannelse,
- 4) har bestået en prøve for kørelærere og
- 5) ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2.

Stk. 5. Godkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Den kan fornyes, såfremt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 4, nr. 2 og 5, og godtgør i den forløbne periode jævnligt at have drevet virksomhed som kørelærer og indstillet elever til prøve.

Stk. 6. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser som supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer.

Stk. 7. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om kørelæreruddannelsen, om prøven, om meddelelse af godkendelsen samt om gebyret for prøven og godkendelsen."

10. § 20 affattes således:

"Oplysningspligt m.v.

Ejeren (brugeren) af et køretøj skal efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Stk. 2. Ejeren (brugeren), føreren og den, der iøvrigt har rådighed over et motordrevet køretøj, må ikke overlade føringen til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet."

11. § 21 affattes således:

"Udenlandske førere.

Personer, der ikke har bopæl her i landet, kan uden at være i besiddelse af færøsk eller dansk kørekort under ophold her i landet føre motorkøretøj efter bestemmelser, der fastsættes af landsstyret.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om, under hvilke betingelser personer, der har ret til at føre motorkøretøj i udlandet, kan få færøsk kørekort.

Stk. 3. Landsstyret kan bestemme, at kørekort, der er udstedt i Finland,

Island, Norge og Sverige, er gyldige her i landet, også efter af indehaveren har taget bopæl her."

12. § 29 affattes således:

**"Anvendelse af vejens
forskellige baner.**

Er der på vej anlagt særlige baner for forskellige færdselsarter, skal kørende benytte den bane, som er bestemt for færdsel med køretøj af den pågældende art.

Stk. 2. Knallert skal føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Hastigheden skal på cykelsti afpasses således, at der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på denne. Cyklist og knallert må kun anvende cykelsti i højre side af vejen i færdselsretningen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Stk. 3. Cykel eller knallert må ikke føres på cykelsti, såfremt køretøjet på grund af dets bredde i belæsset stand kan være til væsentlig ulempe for andre kørende på cykelstien.

Stk. 4. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om cyklisters anvendelse af fortov og gangsti. Der skal i sådanne tilfælde være klar adskillelse mellem den del af fortovet eller gangstien, hvorpå cyklister må færdes, og den del, der er forbeholdt for gående.

Stk. 5. Hvor der findes et krybespor, skal dette anvendes af køretøjer, der fremføres med en lavere hastighed end den, som er angivet på færdselstavlen ved krybesporet. Andet køretøj må ikke føres i krybespor. Ved udkørsel fra krybespor skal den kørende sikre sig, at manøvreren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre.

13. Som ny § 29 a indsættes:

**"Placeringen
på vejen.**

Kørende skal under hensyntagen til anden færdsel og forholdene i øvrigt holde så langt til højre som muligt.

Stk. 2. Har kørebanen tre vognbaner, må et køretøj ikke benytte den vognbane, som er beliggende yderst

til venstre i færdselsretningen, medmindre færdslen på kørebanen er ensrettet.

Stk. 3. Afstanden til foran kørende skal afpasses på en sådan måde, at der ikke er fare for påkørsel, hvis køretøjet foran standser, eller dets hastighed nedsættes. Køretøjer, for hvilke der gælder en særlig hastighedsbegrænsning, jfr. § 30 b, skal uden for tættere bebygget område tillige holde en sådan afstand til foran kørende, at overhalende køretøjer uden fare kan føres ind imellem et sådant køretøj og køretøjet foran.

Stk. 4. Kørende skal holde til højre for helleanlæg, færdselsfyr og lignende, der er anlagt eller anbragt på kørebanen. Kørende kan dog også køre venstre om, hvis dette er tilkendegivet ved afmærkning, eller indretningen er beliggende på kørebaner med ensrettet færdsel.

Stk. 5. Køretøj, der anvendes ved vejarbejde, kan med fornøden forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet."

14. Som ny § 29 b indsættes.

"Svingning m.v.

I god tid før vejkryds skal kørende i de tilfælde, hvor kørebanen har to eller flere vognbaner, der er forbeholdt færdslen i samme retning, anbringe sig i vognbanen længst til højre, hvis der skal svinges til højre, og i vognbanen længst til venstre, hvis der skal svinges til venstre. Den, der skal lige ud, kan anbringe sig i den vognbane, som under hensyn til den øvrige færdsel og den fortsatte kørsel er den mest hensigtsmæssige.

Stk. 2. Kørende, som i vejkryds ønsker at ændre færdselsretning, skal før forberedelsen og udførelsen af manøvren sikre sig, at denne kan foretages uden fare eller unødigt ulempe for andre, som færdes i samme retning.

Stk. 3. Ved svingning til højre skal køretøjet føres så langt ud mod kørebanens højre kant som muligt. Svinget skal gøres så lille som muligt. Ved svingning til venstre skal køretøjet føres så langt som muligt ind mod kørebanens

midte eller, hvis kørebanen har ensrettet færdsel, mod kørebanens venstre kant. Svingningen skal foretages på en sådan måde, at køretøjet, når det forlader krydset, befinder sig til højre på den kørebane, det svinger ind på.

Stk. 4. Har den kørebane, som køretøjet efter svingningen føres ind på, to eller flere vognbaner, der er forbeholdt færdslen i samme retning, skal svingningen uanset bestemmelserne i stk. 3 udføres på den måde, der under hensyn til den øvrige færdsel og den fortsatte kørsel er mest hensigtsmæssig.

Stk. 5. Modkørende køretøjer, der fra hver sin side føres ind i et vejkryds, hvor de begge skal svinge til venstre, kan køre forbi hinanden til venstre, hvis dette kan ske uden fare eller ulempe."

15. Som ny § 29 c indsættes.

"§ 29 b, stk. 1-3, gælder også ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

Stk. 2. Køretøj, der anvendes ved vejarbejde, kan med fornøden for-

sigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet."

16. Som ny § 29 d indsættes:

**"Vending, bakning og
vognbaneskift m.v.**

Kørende skal før vending eller bakning sikre sig, at manøvren kan udføres uden fare eller ulempe for andre. Vending skal ske forlæns til venstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.

Stk. 2. Kørende skal før igangsætning fra kanten af vejen, ved vognbaneskift eller anden ændring af køretøjets placering til siden sikre sig, at manøvren kan udføres uden fare eller unødvendig ulempe for andre. Det samme gælder, når den kørende vil standse eller hurtigt nedsætter hastigheden.

Stk. 3. Hvor antallet af vognbaner, der er forbeholdt færdslen i samme retning, formindskes, skal de kørende under gensidig hensyntagen tilpasse deres kørsel efter de ændrede forhold, herunder ved eventuelt at ændre hastigheden. Det samme gælder ved sammenløb af to kørebaner."

17. Som ny § 29 e indsættes.

"Kørsel ved

busstoppested m.v.

Kørende, som i tættere bebygget område nærmer sig et stoppested, hvor en bus er standset, skal, hvis føreren af bussen giver tegn til igangsætning, nedsætte hastigheden og om nødvendigt standse, således at bussen kan forlade stoppestedet.

Føreren af bussen fritages dog ikke herved for at udvise særlig forsigtighed for at undgå fare.

Stk. 2. Kørende, som nærmer sig en bus, der er standset for at optage eller afsætte passagerer, skal udvise særlig agtpågivenhed. Det samme gælder, når en bus forlader et sådant sted. Føreren skal specielt være opmærksom på, om gående befinder sig på kørebanen eller er på vej ud på denne."

18. § 31 affattes således.

"Møde

Kørende, som møder hinanden, skal holde til højre. De skal holde

tilstrækkelig afstand til siden mellem køretøjerne og samtidig udvise særlig agtpågivenhed over for trafikanter, der færdes i kørebanens højre side. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis side af kørebanen spærringen er, om nødvendigt standse og lade det mødende køretøj passere.

Stk. 2. Ved møde med køretøjer, som anvendes ved vejarbejde kan der med fornøden forsigtighed køres på den måde, som er mest hensigtsmæssig."

19. Som ny § 31 a indsættes.

"Overhaling.

Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving. Cyklist og knallertkører kan overhale køretøjer af andre arter til højre.

Stk. 2. Kørende, der vil overhale, skal sikre sig, at dette kan ske uden fare, herunder særlig:

- 1) at den vognbane, hvor overhalingen skal foregå, på en tilstrækkelig lang strækning er fri for

modkørende færdsel, og at der ikke er anden hindring for overhalingen,

- 2) at den foran kørende ikke giver tegn til overhaling af et andet køretøj,
- 3) at bagfra kommende køretøjer ikke har påbegyndt overhaling, og
- 4) at det, bortset fra tilfælde, hvor overhaling sker i en vognbane, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme, efter overhalingen utvivlsomt er muligt atter at føre køretøjet ind i trafikstrømmen uden at være til ulempe for denne.

Stk. 3. Den overhalende skal holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales. Sker overhaling til venstre, skal den overhalende holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. Køretøjet behøver dog ikke at blive ført tilbage i vognbanen til højre, hvis den overhalende efter overhalingen har til hensigt straks at overhale endnu et køretøj, og betin-

gelserne for at foretage overhaling i øvrigt er opfyldt.

Stk. 4. Køretøj, som anvendes ved vejarbejde, kan med fornøden forsigtighed overhales på den måde, der er mest hensigtsmæssig."

20. Som ny § 31 b indsættes:

"Når en kørende bliver opmærksom på, at en bagfra kommende vil overhale til venstre, skal den pågældende holde så langt til højre som muligt og må ikke øge hastigheden.

Stk. 2. Hvis et køretøj føres med lav hastighed eller optager megen plads, og kørebanen er smal eller bugtet, eller der er modkørende færdsel, skal føreren være særlig opmærksom på bagfra kommende færdsel. Såfremt det kan gøre overhalingen lettere, skal føreren nedsætte hastigheden og om nødvendigt føre køretøjet ud til siden, så snart dette er muligt, og eventuelt helt standse."

21. Som ny § 31 c indsættes:

"Forbud mod overhaling.

Overhaling må ikke foretages:

- 1) umiddelbart foran eller i veikryds,
medmindre:
 - a) køretøjerne er placeret i
vognbaner, der er forbeholdt
færdslen i samme retning,
jfr. § 29, stk. 1,
 - b) overhaling skal ske til højre
af hensyn til køretøj, der svin-
ger til venstre,
 - c) færdslen i krydset reguleres
af politi eller ved signalanlæg,
eller
 - d) færdslen på den krydsende
vej har ubetinget vigepligt
i medfør af § 32, eller
- 2) når oversigten foran eller på
uoverskuelig bakke eller i vej-
kurve er begrænset, medmindre
kørebanen i kørselsretningen
har mindst to vognbaner, hvor
modkørende færdsel ikke må
forekomme.

Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke ved over-
haling af tohjulet cykel og tohjulet
knallert."

22. Som ny § 31 d indsættes:

**"Forbikørsel og vognbaneskift i
tæt færdsel.**

Er færdslen tæt, og fremføres
den i flere rækker med en hastig-

hed, der bestemmes af de foran kørende, skal det ikke anses som overhaling, hvis et køretøj i en vognbane føres forbi et køretøj i en anden vognbane. I sådanne tilfælde må der ikke skiftes vognbane, medmindre det er påkrævet efter § 29 b, stk. 1, § 29 c, stk. 1, § 29 d, stk. 3, eller det sker for at parkere eller standse.

Stk. 2. Føres et køretøj i en vognbane, der ved afmærkning er forbeholdt en vis art af færdsel, forbi et køretøj i en anden vognbane, som ikke er forbeholdt en sådan art af færdsel, eller bliver det forbikørt, anses dette ikke som overhaling."

23. Som ny § 31 e indsættes:

**"Overhaling og forbikørsel ved
fodgængerfelt.**

Kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, må ikke foretage overhaling eller forbikørsel af et andet køretøj, såfremt dette køretøj hindrer fuldt udsyn over fodgængerfeltet."

24. § 34 affattes således:

**"Signaler
og tegn.**

Kørende skal, når det er nødvendigt for at forebygge eller afværge fare, ved lyd- eller lyssignal eller på anden hensigtsmæssig måde henlede andre trafikanters opmærksomhed på faren. I lygtetændingstiden skal fører af motorkøretøj anvende lyssignal i stedet for lyd-signal, medmindre faren er overhængende. Lydsignal må ikke anvendes uden for de tilfælde, der er nævnt i 1. og 2. pkt., og må ikke vare længere end nødvendigt. Lys-signal gives ved blink med køretøjets fjern- eller nærlys.

Stk. 2. Kørende skal give tegn før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden skal kørende give tegn, når det er påkrævet til vejledning for den øvrige færdsel. Tegnet skal gives ved hjælp af blinklys, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt,

og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til siden. Brug af blinklys fritager ikke fører af knallert for selv at give tegn.

Stk. 3. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal give tegn, når det er påkrævet til vejledning for andre. Tegnet skal gives ved brug af stoplygte, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og i øvrigt ved, at en arm rækkes i vejret. Brug af stoplygte fritager ikke fører af knallert for selv at give tegn.

Stk. 4. De tegn, der nævnes i stk. 2 og 3, skal gives i god tid før den påtænkte manøvre. Tegngivningen skal senest være ophørt, når den pågældende manøvre er afsluttet."

25. § 36 affattes således:

"Køretøjers

belæsning.

Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at man-

øvrere køretøjet. Gods skal anbringes således, at den tegngivning, der nævnes i § 34, stk. 2 og 3, eller påbudt lygte eller nummerplade ikke skjules.

Stk. 2. Passagerer må ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

Stk. 3. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Det må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af på vejbanen, forårsage forstyrrende støvdannelse eller lignende ulempe, vanskeliggøre færdslen eller volde unødvendig støj.

Stk. 4. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods.

Stk. 5. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i

forbindelse med transport af sådant gods."

26. Som ny § 36 a indsættes:

**"Befordring af
personer.**

Landsstyret kan fastsætte sikkerhedsbestemmelser vedrørende befordring af personer."

27. § 38 affattes således:

**"Vægt og
akseltryk.**

Landsstyret fastsætter bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i såvel belæsset som ubelæsset stand.

Stk. 2. Politiet kan efter forhandling med vedkommende vejmyndighed tillade fravigelse af bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1 om største tilladte totalvægt eller akseltryk, såfremt den pågældende transport ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Politiets tilladelse skal medbringes under kørslen."

28. Som § 40 indsættes:

**"Kørsel med
blokvogn.**

Kørsel med blokvogn i belæst stand må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vejmyndigheden. Tilladelse gives til en enkelt kørsel eller til kørsel på en bestemt strækning eller indenfor et bestemt område. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om blokvognskørsel."

29. § 41 affattes således:

"Unødig støj m.v.

Fører af motordrevet køretøj skal betjene dette således, at det ikke afgiver unødig støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter.

Stk. 2. I og ved bebyggelse må kørsel, der er unødvendig og forstyrrende, ikke finde sted. Rute, hastighed og køremåde i øvrigt skal på sådanne steder afpasses således, at andre ikke unødigt forstyrres."

30. § 42 affattes således:

"Sikkerhedsseler.

Såfremt en siddeplads i en bil er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen.

Stk. 2. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 3. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder ikke for personer under 15 år eller personer med en legemshøjde under 150 cm.

Landsstyret kan fastsætte bestemmelser, hvorefter også andre personer end dem, der er nævnt i l. pkt., fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele.

Stk. 4. Pligten til at anvende sikkerhedssele gælder endvidere ikke for hyrevognskørsel, postvæsenets kørsel inden for tættere bebygget område i forbindelse med uddeling af brev- og pakkepost

og postkassetømning og politiets kørsel i særligt bevogtningsøjemed samt befordring af anholdte og andre, der kan være til fare under kørslen. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser, der fritager for pligten til at anvende sikkerhedssele ved andre særlige former for kørsel."

31. Som ny § 42 a indsættes:

"Styrthjelme.

Føreren af en tohjulet motorcykel eller af en motorcykel med sidevogn og enhver passager, som er fyldt 15 år, skal under kørslen anvende fastspændt styrthjelm. Det samme gælder en knallertkører.

Stk. 2. Føreren skal påse, at passagerer, der er fyldt 12 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm.

Stk. 3. Pligten til at anvende styrthjelm gælder ikke under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 4. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om fritagelse for pligten til at anvende styrthjelm."

32. § 43 affattes således:

**"Særlige regler for
motorcykler.**

Motorcykel må ikke føres ved siden af andet køretøj.

Stk. 2. Motorcyklist må kun anvende fortov eller gangsti i de tilfælde, der er nævnt i § 32 a, stk. 2.

Stk. 3. Ved kørsel med motorcykel uden for lygtetændingstiden skal nærlys (kort lys) anvendes.

Stk. 4. En passager på en motorcykels bagsæde skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen.

Stk. 5. På motorcykel og i sidevogn hertil må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må der deruover i sidevogn medbringes et barn under 10 år."

33. § 43 a udgår.

34. § 44 affattes således:

"Særlige regler for knallerter.

Knallert må ikke føres ved siden af andet køretøj.

Stk. 2. § 45, stk. 2 og 3, om placering på vej og kørsel i vejkryds gælder også for knallerter.

Stk. 3. Knallert skal trækkes over fortov eller gangsti.

Stk. 4. Knallertkører skal under kørslen have begge fødder på pedalerne eller fodhvilerne og mindst den ene hånd på styret.

Stk. 5. Knallertkører må ikke under kørslen holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj.

Stk. 6. På knallert må ikke befordres andre personer end føreren.

Stk. 7. På knallert må ikke medføres genstande, der er mere end 2 m lange eller 70 cm brede. Genstande, der medføres, må ikke hindre knallertkøreren i at have fuldt herredømme over knallerten eller i behørig tegngivning. Knallertkørere må heller ikke medføre genstande, der i øvrigt er til ulempe for den øvrige færdsel. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om største længde, bredde, højde og vægt for genstande, som befordres på knallerter, der er særligt indrettet til varetransport eller som invalidekøretøj."

35. § 45 affattes således:

"Cykel må ikke føres ved siden af andet køretøj. Hvor der er tilstrækkelig plads hertil, må to cyklister dog køre ved siden af hinanden, hvis det kan ske uden fare eller ulempe. Gives der signal til overhaling, må cyklister ikke køre ved siden af hinanden, medmindre færdselsforholdene tillader eller nødvendiggør dette. Cykel med tre eller flere hjul må dog aldrig føres ved siden af anden cykel.

Stk. 2. Cyklist skal altid holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen. Vognbanen ved siden af kan dog om nødvendigt anvendes under overhaling, såfremt denne ikke kan ske til højre.

Stk. 3. Før vejkryds skal cyklist, der skal lige ud eller svinge til venstre, uanset § 29 b, stk. 1 og 3, fortsat holde til højre på vejen. Såfremt en eller flere vognbaner ved afmærkning er forbeholdt de kørende, der skal svinge til højre, er det dog tilladt cyklisten at placere sig til højre på den nærmeste

vognbane, som ikke er forbeholdt de højresvingende. Cyklist, der ønsker at svinge til venstre, skal fortsætte gennem krydset til dets modsatte side og må først foretage svingningen, når det kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel.

Dette gælder uanset afmærkning, medmindre det fremgår af denne, at den gælder for cyklister.

1.-4. pkt. gælder også ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

Stk. 4. Cyklist skal under kørslen have begge fødder på pedalerne og mindst den ene hånd på styret.

Stk. 5. Det er forbudt at cykle på fortov eller gangsti, medmindre andet følger af de regler, der fastsættes af landsstyret efter § 29, stk. 4. Cykel skal trækkes over fortov eller gangsti.

Stk. 6. Cyklist må ikke under kørslen holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj.

Stk. 7. Cykel, der henstilles, skal holdes aflåst, medmindre henstillingen er ganske kortvarig."

36. Som ny § 45 a indsættes:

"Barn under 6 år må ikke cykle uden at være under ledsagelse og kontrol af en person, der er fyldt 15 år.

Stk. 2. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må to børn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads med beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er fyldt 15 år.

Stk. 3. På cykel må ikke medføres genstande, der er mere end 3 m lange eller 1 m brede. Genstande, der medføres, må ikke hindre cyklisten i at have fuldt herredømme over cyklen eller i behørig tegngivning. Cyklister må heller ikke medføre genstande, der i øvrigt er til ulempe for den øvrige færdsel. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om største længde, bredde, højde og vægt for genstande, som befordres på cykler, der er særligt indrettet til varetransport, samt for påhængskøretøj og sidevogn til cykel."

37. § 46 affattes således.

"Gående skal benytte fortov, gangsti eller rabat, dog ikke midterrabat. Cykelsti eller kørebane må kun benyttes, såfremt der ikke findes fortov, gangsti eller egnet rabat.

Stk. 2. Gående, som benytter kørebanen, skal gå yderst i venstre side i færdselsretningen eller, hvis vedkommende trækker cykel eller knallert, yderst i højre side. Den gående kan dog gå i den modsatte side, hvis den pågældende ellers ville blive udsat for fare, eller hvis særlige omstændigheder tilsiger det.

Stk. 3. På fortov, gangsti eller rabat må gående ikke trække cykel eller knallert eller medføre omfangsrige genstande, såfremt dette ville være til væsentlig ulempe for andre gående. Gående, som benytter cykelsti, må ikke være til ulempe for kørende på cykelstien.

Stk. 4. Gående, der vil passere kørebane eller cykelsti, skal, når kørebanen eller cykelstien betrædes, udvise den forsigtighed, der er nødvendig under hensyn til afstan-

den til og hastigheden af kørende, der nærmer sig stedet. Passagen skal ske uden unødvendigt ophold.

Stk. 5. Ved passage over kørebane eller cykelsti skal fodgængerfelt benyttes, såfremt et sådant findes i nærheden. Findes fodgængerbro eller -tunnel i nærheden, skal broen eller tunnelen om muligt benyttes.

Stk. 6. I andre tilfælde end nævnt i stk. 5 skal passagen ske lige over kørebane eller cykelsti og fortrinsvis i tilslutning til vejkryds.

Stk. 7. På steder, hvor færdslen reguleres af politi eller ved signalanlæg, må kørebane og cykelsti kun betrædes, når signal, der gælder for den gående, viser grøn lys, eller når det ved politiets tegngivning tilkendegives, at færdslen er fri i den gåendes færdselsretning."

38. Som ny § 46 a indsættes:

"Som gående anses også den, der løber på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende, og den, der fører barnevogn eller legevogn. Den der skubber kørestol, trækker

cykel eller knallert, anses ligeledes som gående."

39. Som ny § 46 b indsættes:

"Sluttet optog skal så vidt muligt færdes på rabat, dog ikke midterrabat, eller i kørebanens højre side i færdselsretningen. Børn i gruppe med højst to ved siden af hinanden skal om muligt benytte fortov, gangsti, rabat, dog ikke midterrabat, eller cykelsti. Optog, som i lygte-tændingstiden benytter rabat, kørebane eller cykelsti, skal foran mod vejens midte medføre mindst én lygte, der viser hvidt eller gult lys fremad, og bagtil mindst én lygte, der viser rødt lys bagud."

40. Som ny § 46 c indsættes:

"Invalid, der selv fører kørestol, må, hvis der køres med almindelig ganghastighed, benytte fortov, gangsti eller rabat samt fodgængerfelt og anses i så fald som gående."

41. § 58 affattes således:

"Med bøde straffes den, der

- 1) overtræder loven eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, jfr. dog stk. 2 og stk. 6-9,
- 2) tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven eller
- 3) undlader at efterkomme forbud eller påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2. Overtrædelse af de i § 58 b, stk. 1, nr. 1-5, nævnte bestemmelser og forbud straffes dog kun, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen.

Stk. 3. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 4. For overtrædelse af forskrifter, der er udstedt efter § 38, stk. 1, kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet

bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 5. Er en overtrædelse begået af et aktieselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar efter stk. 1-4 pålægges selskabet som sådant.

Stk. 6. Spirituskørsel med motor-køretøj, jfr. dog stk. 8, 2. pkt., traktor eller motorredskab straffes med bøde. Har alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen oversteget 2,00 o/oo, er straffen hæfte eller fængsel indtil 1 år. Det samme gælder, hvis alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter det i § 16, stk. 1, 2. pkt., nævnte tidsrum har oversteget 2,00 o/oo.

Stk. 7. Straffen efter stk. 6, 1. pkt., kan stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år, hvis føreren

- 1) tidligere er dømt for spirituskørsel,
- 2) findes skyldig i flere tilfælde af spiritus- eller promillekørsel eller

- 3) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Stk. 8. Promillekørsel straffes med bøde. Det samme gælder spirituskørsel med knallert. Er den skyldige tidligere dømt for spiritus- eller promillekørsel, kan straffen dog stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 9. Overtrædelse af § 15, § 18, stk. 1, § 18 a, stk. 1, og § 26, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder med hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 10. Den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frakendt ham, straffes med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde.

Stk. 11. Er såvel føreren som det motordrevne køretøj, med hvilket

overtrædelsen er begået, hjemme-
hørende i udlandet, kan køretøjet
tilbageholdes af politiet, indtil
forskyldte bøder, standsnings-
og parkeringsafgifter, sagsomkost-
ninger, erstatningsbeløb eller præ-
mier for lovpligtig ansvarsforsikring
er betalt, eller der er stillet sikker-
hed for betalingen. Er beløbet
ikke betalt inden 2 måneder efter
sagens endelige afgørelse, kan
der søges fyldestgørelse i køretø-
jet.

Stk. 12. Med hensyn til iværksættel-
se af tilbageholdelsen efter stk.

11 finder reglerne i retsplejelovens
§§ 745 og 746 om beslaglæggelse
af ting, der findes at burde konfi-
skeres, tilsvarende anvendelse.

Tilbageholdelsen kan kun ske, for
så vidt den findes påkrævet for
at sikre betaling af de nævnte
beløb. Var føreren uberettiget
i besiddelse af køretøjet, kan til-
bageholdelse ikke ske.

Stk. 13. Reglen i stk. 11 finder,
bortset fra forskyldte standsnings-
og parkeringsafgifter, ikke anven-
delse med hensyn til førere, der

er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige."

42. § 58 a affattes således:

**"Handlinger foretaget
i udlandet.**

Lovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten finder med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, lo, lo a og lo b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse over for den, der uden at overtræde nogen færøsk forskrift, i Finland, Island, Norge eller Sverige handler i strid med de dér gældende regler vedrørende:

- 1) kørsel med motordrevet køretøj, uden at der som foreskrevet er tegnet ansvarsforsikring til dækning af erstatningskrav for skade forvoldt ved brug af køretøjet,
- 2) pligt for trafikanter til at efterkomme færdselsanvisninger givet af politiet,
- 3) køretøjers hastighed,

- 4) køretøjers plads på vejen, færdselsretning, møde med eller overhaling af andre køretøjer, svingning, vending samt kørsel over jernbaneoverkørsler,
- 5) vigepligt,
- 6) pligt til at give fri passage for udrykningskøretøjer,
- 7) pligt til at efterkomme anvisninger, der gives ved færdselstavler, signaler eller afmærkning på kørebane eller cykelsti,
- 8) køretøjers standsning og parke-ring,
- 9) forbud mod benyttelse af køretøjer eller kategorier af køretøjer på visse veje, f. eks. på grund af køretøjernes vægt og dimensioner,
- 10) sikkerhedsanordninger for køretøjer og last,
- 11) afmærkning af køretøjer og last,
- 12) køretøjers lysanordninger og brugen af lys,
- 13) køretøjers last og lasteevne,
- 14) køretøjers registrering og deres forsyning med nummerplade og nationalitetsmærke eller
- 15) kørsel uden kørekort.

Stk. 3. Landsstyret kan bestemme, at stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelse begået i andre stater end de nævnte.

Stk. 4. § 58, stk. 2, gælder ikke for de i stk. 1-3 nævnte sager."

43. Som overskrift til teksten i § 58 b indsættes:

**"Standsnings- og parkerings
afgifter."**

44. Som ny § 58 c indsættes.

**"Sagernes
behandling.**

Sagerne behandles som politisager, jfr. dog stk. 2.

Stk. 2. Angår sagen et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af førerretten, behandles sagen, for så vidt den ikke kan afgøres med vedtagelse efter § 58 d, efter samme regler som sager, der påtales af statsadvokaten."

45. Som ny § 58 d indsættes:

"Såfremt en sag om spiritus- eller

promillekørsel ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan politimesteren i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt han erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.

Stk. 2. Med hensyn til den i stk. 1 nævnte tilkendegivelse finder bestemmelsen i retsplejelovens § 93o, stk. 1, om indholdet af anklageskrift tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Sager om spiritus- og promillekørsel, hvori der ikke opstår spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde, kan, når retten ikke finder grund til at betvivle tiltaltes skyld, afgøres ved, at den tiltalte i retten vedtager at erlægge en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten.

rerretten i et nærmere angivet tidsrum.

Stk. 4. Vedtagelser efter stk. 1 og 3 har med hensyn til fuldbyrdelse og gentagelsesvirkning samme virkning som en dom."

46. Som ny § 58 e indsættes:

"I forbindelse med tilkendegivelser efter § 58 d, stk. 1, skal politiet vejlede den sigtede om, at han, inden han tager stilling til spørgsmålet om vedtagelse, kan få bistand af en offentlig forsvarer, jfr. § 733, stk. 1, i lov om rettens pleje. Der ydes forsvareren vederlag efter de af justitsministeriet i Danmark fastsatte takster for vederlag i tilsvarende sager."

47. § 59 affattes således:

"Frakendelse af førerret.

Spiritus- og promillekørsel

Retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, dog ikke knallert, skal frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis han har

gjort sig skyldig i spiritus- eller promillekørsel. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog undlades."

48. § 59 a affattes således:

"Andre overtrædelser

Retten til at føre de i § 59 nævnte køretøjer skal endvidere frakendes føreren, såfremt han

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller har fremkaldt fare herfor,
- 2) har kørt med en hastighed, der overstiger de i § 30 a, stk. 1, fastsatte hastighedsgrænser med mere end 30 km i timen eller de i medfør af § 30 a, stk. 2, fastsatte hastighedsgrænser med mere end 20 km i timen, eller
- 3) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst over tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj."

49. Som ny § 59 b indsættes:

"Frakendelsestiden.

Frakendelse sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år eller for bestandig.

Stk. 2. Frakendelse for spirituskørsel, hvor alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen har oversteget 2,00 o/oo, sker dog for et tidsrum af mindst 2 år og 6 måneder. Det samme gælder, hvis alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter det i § 16, stk. 1, 2. pkt., nævnte tidsrum har oversteget 2,00 o/oo."

50. Som ny § 59 c indsættes:

"Inddragelse af førerretten under sagen.

Skønner politiet, at betingelserne for frakendelse af førerretten foreligger, kan det midlertidigt inddrage førerretten. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jfr. stk. 2.

Stk. 2. Den, hvis førerret er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten.

Retten træffer ved kendelse afgørelsen om inddragelsen.

Skt. 3. Det tidsrum, hvori førerretten har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden."

51. Som ny § 59 d indsættes:

"Virkningen af anke m.v.

Anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse, efter at førerretten har været inddraget i medfør af § 59 c, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af underretten ved kendelse. I andre tilfælde kan underretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

Stk. 2. Afsiges der i en sag, hvori førerretten er inddraget efter § 59 c, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, skal kørekortet udleveres, selv om dommen ankes."

52. Som ny § 59 e indsættes:

**"Generhvervelse af førerretten
inden frakendelsestidens udløb.**

Er retten til at føre motordrevet køretøj i henhold til denne eller nogen tidligere lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende, kan gengivelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden."

53. Som ny § 59 f indsættes:

**"Erstatning for inddragelse eller
frakendelse af førerret.**

Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse

på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af førerretten i anledning af strafforfølgning."

54. § 60 affattes således:

"Skoler.

Det påhviler politi og vejmyndighed efter samråd med skolerne at træffe foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel på deres vej til og fra skolen."

55. Overskriften til teksten i § 62 ændres til:

"Hyrevogne."

56. §§ 64, 64 a og 65 ophæves.

57. Som ny § 64 indsættes:

"Bilinspektøren.

Bilinspektøren forestår køreprøve, foretager køretøjstekniske undersøgelser og yder bistand ved andre myndigheders behandling af færdselssager. Landsstyret kan henlægge andre funktioner til bilinspektøren og kan fast-

sætte bestemmelser om bilinspektørens virksomhed."

§ 2.

Loven træder i kraft dagen efter dens kundgørelse.

Stk. 2. § 1, nr. 9, for så vidt angår § 19 a, stk. 1-3 og stk. 4, nr. 3, træder i kraft efter landsstyrets bestemmelse.

Stk. 3. Personer, der ved ikrafttrædelsen af § 1, nr. 9, for så vidt angår § 19 a, stk. 1-3, har godkendelse som kørelærere, har ret til at få meddelt bevilling i henhold til § 19 a, stk. 1.

Afsnit 3.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1, nr. 1. (§ 11).

De gældende bestemmelser om registrering er fastsat i færdselslovens § 11 og kundgørelse nr. 34 af 14. april 1983 om registrering af motorkøretøjer m.v.

Ifølge færdselslovens § 11, stk. 1, skal påhængsredskab, der benyttes efter motorkøretøj, registreres, såfremt det efter dets konstruktion kan fremføres med større hastighed end 30 km i timen. Denne bestemmelse kan have den uheldige virkning, at påhængsredskaber for at undgå registrering konstrueres på en måde, der er utilfredsstillende ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt. På denne baggrund foreslås i stk. 1, 2.-3. pkt., at campingvogne, der er påhængsredskaber, altid skal registreres, og at der gives landsstyret bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om registreringspligt for andre påhængsredskaber. Det forudsættes, at denne bemyndigelse kun bruges i tilfælde, hvor sikkerhedsmæssige synspunkter nødvendiggør en registreringsordning.

Efter de gældende bestemmelser skal motorredskaber ikke registreres. Det synes ikke forsvarligt at opretholde en registreringsfritagelse for alle arter af motorredskaber. Dette gælder i særlig grad visse af de såkaldte dumpers, der er konstrueret til en hastighed af ikke over 30 km i timen, og som er beregnet til transport af jord og klippestykker på arbejdspladser. Køretøjerne, der er klassificerede som motorredskaber anvendes imidlertid tillige til transporter på vejé på samme måde som almindelige lastbiler. Færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler for et krav om registrering af sådanne dumpers og deraf følgende køreteknisk kontrol. Derfor foreslås det i stk. 1, 3. pkt., at landsstyret bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om registreringspligt for

motorredskaber, således at godsbefordrende motorredskaber kan kræves registreret.

De gældende bestemmelser i færdselslovens § 11, stk. 2-6, vil efter den i stk. 3 foreslåede bemyndigelse blive fastsat administrativt og er allerede fastsat i registreringskundgørelsen.

Såvel efter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 11, stk. 1, som efter bestemmelserne i registreringskundgørelsen er politiet registreringsmyndighed. Ved den ændrede affattelse af § 11, stk. 1, er det ikke i loven fastsat, hvem der er registreringsmyndighed. Dette vil herefter kunne fastsættes administrativt. Det bør overvejes, om den gældende ordning, hvorefter politiet er registreringsmyndighed bør opretholdes. Hensynet til en forenkling af administrationen og ønsket om at kunne yde god service taler for at overføre registreringskompetencen til Bileftirlitið, der forestår de køretøjstekniske undersøgelser, således at registrering kan ske hos samme myndighed, som syner køretøjet. En sådan ordning gælder i Norge.

Til § 1, nr. 2-3, (§ 16, stk. 1, 2. pkt., og § 16, stk. 3, 2. pkt.).

De gældende bestemmelser i færdselslovens § 16, stk. 1, 2. pkt., og § 16, stk. 3, 2. pkt., fastsætter straf for den, der som fører af motordrevet køretøj har forårsaget manddrab eller personskader, og som i et tidsrum af 6 timer efter kørselens afslutning indtager spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter det nævnte tidsrum overstiger de nedre grænser for spiritus- og promillekørsel. Straffen er den samme som for spiritus- og promillekørsel.

Bestemmelserne er indføjet ved lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982, løgtingsmål nr. 67/1981.

Bestemmelserne blev indført på grundlag af et lovforslag udarbejdet efter en indstilling fra udvalget.

Efter udvalgets forslag var det strafbare forholds indtræden knyttet til det objektive kriterium, at føreren af et motordrevet køretøj "med eller uden egen skyld har været indblandet i eller i øvrigt udsat for et færdselsuheld eller har været eftersat af politiet". Under behandlingen i lagtinget ændredes formuleringen til "har forårsaget manddrab eller personskade".

1) Efter den norske regel er det strafbart overhovedet at indtage spiritus i det relevante tidsrum efter afslutning af en kørsel, der er sket under de i bestemmelsen angivne omstændigheder.

Udvalget finder, at det er inkonsekvent helt at forbyde spiritusindtagelse efter kørslen, når kørsel efter indtagelse af spiritus i almindelighed kun er strafbart, når indtagelsen har haft et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet overstiger 0,80 o/oo.

Udvalget foreslår derfor, at det strafbare forholds indtræden betinges af, at der efter kørslen indtages spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter det relevante tidsrum overstiger de for promille- og spirituskørsel gældende grænser, henholdsvis 0,80 o/oo og 1,20 o/oo.

2) Efter den norske regel indtræder strafansvar for spiritusindtagelse efter kørslen, når den pågældende forstår eller måtte forstå, at der kan blive politiundersøgelse på grund af kørslen.

Udvalget finder, at strafansvarets indtræden bør knyttes til objektive kriterier, og foreslår strafansvarets indtræden for spiritusindtagelse efter kørslen knyttet til det forhold, at føreren med eller uden egen skyld har været indblandet i eller i øvrigt udsat for et færdselsuheld eller har været eftersat af politiet.

Ved formuleringen "med eller uden egen skyld har været indblandet i eller i øvrigt udsat for et færdselsuheld" skal forstås alle færdselsuheld, såvel solouheld som uheld, hvori andet køretøj eller person har været indblandet, samt i øvrigt uheld, hvor der er sket skade på anden persons ejendom eller ting.

Ved anvendelse af bestemmelsen mener udvalget, at der af praktiske grunde og udfra rimelighedsbetragtninger bør ses bort fra færdselsuheld, hvor der udelukkende er sket helt ubetydelig (bagatelagtig) materiel skade, dog i tilfælde af skade på anden persons ejendom eller ting under forudsætning af, at den, der har forvoldt skaden, straks retter henvendelse til skadelidte. Såfremt anvendelsen af bestemmelsen begrænses således, er der overensstemmelse mellem de objektive kriterier for strafansvarets indtræden og pligten til at anmelde færdselsuheld til politiet, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 8.

Ved de valgte kriterier med de anførte begrænsninger mener udvalget at have dækket de tilfælde, hvor der er behov for at kriminalisere efterforbrug.

Endelig bemærkes, at der for strafansvarets indtræden kræves forsæt eller uagtsomhed med hensyn til, at de objektive kriterier foreligger.

De af udvalgets foreslåede bestemmelser er formuleret således, at indtagelse af spiritus efter kørslen som selvstændig lovovertrædelse ligestilles med promillekørsel og spirituskørsel afhængig af promillens størrelse.

Ved denne formulering har det været udvalgets hensigt at præcisere, at efterforbrug som selvstændig strafbart forhold i henseende til udmåling af straf og afgørelse om førerretsfrakendelse ganske ligestilles med promillekørsel og spirituskørsel. Udvalget har forudsat, at der ikke anvendes betingede domme, og henviser til, at de i forhold til den norske regel ændrede kriterier for strafansvarets indtræden netop vedrører de punkter, hvor de norske domstole har været tilbøjelig til at mene, at der foreligger forhold af undskyldende karakterer, og derfor har anvendt betinget straf.

En sådan fuldstændig ligestilling af de to former for overtrædelse af loven er nødvendig, såfremt de foreslåede bestemmelser skal have den tilsigtede effekt."

Forslaget til affattelse af bestemmelserne er en genfremsættelse af udvalgets tidligere forslag.

Til § 1, nr. 4 (§ 18).

De gældende bestemmelser om betingelserne for erhvervelse af kørekort til motorkøretøj (bil, motorcykel og knallert) er fastsat i færdselslovens § 18 og i kundgørelse nr. 52 af 5. august 1966 angående førerprøver, førerbevis m.v. for motorkøretøjer samt i kundgørelse nr. 49 af 24. juni 1968 om tillægsregler om førerbeviser m.v. De to kundgørelser benævnes i det følgende som 1966-kørekortskundgørelsen og 1968-kørekortskundgørelsen. Endvidere indholder kundgørelse nr. 82 af 13. december 1963 angående knallert med senere ændringer særlige bestemmelser om kørekort til knallert.

Udover redaktionelle ændringer foreslås § 18 realitetsændret på en række punkter.

De væsentligste ændringer i forhold til de gældende bestemmelser er indeholdt i forslaget til affattelse af § 18, stk. 8 og 9.

Efter den gældende færdselslovs § 18, stk. 2, skal en person, der ikke tidligere har haft kørekort til motorvogn henholdsvis motorcykel, forinden køreprøven have modtaget undervisning i kørefærdighed hos en godkendt kørelærer. Der er næppe i de gældende bestemmelser hjemmel til at kræve, at ansøgeren har modtaget undervisning i færdselsreglerne hos en godkendt kørelærer.

I den foreslåede bestemmelses stk. 8, præciseres det, at den nu krævede undervisning tillige skal omfatte undervisning i køretøjets indretning og behandling. Endvidere stilles der krav om, at den ansøger, der ikke tidligere har haft kørekort til bil eller motorcykel, tillige skal have modtaget undervisning i færdselsreglerne hos en godkendt kørelærer. I stk. 9 bemyndiges landsstyret til at fastsætte bestemmelser om den teoretiske og praktiske undervisning. Landsstyret kan herunder fastsætte bestemmelser om køreuddannelse på særlige lukkede øvelsespladser og anlæg samt en normalplan for undervisningen og regler om godkendelse af de lærebø-

ger, undervisningsmateriel i øvrigt og lokaler, der benyttes ved undervisningen.

I den gældende lovgivning er der i færdselslovens § 19, stk. 6, alene hjemmel til at fastsætte bestemmelser om øvelseskørsel. Denne bemyndigelse for landsstyret er ikke udnyttet. Landsstyret har den 16. juni 1976 godkendt et af Bileftirlitið udarbejdet regulativ for køreundervisning. Regulativet må efter gældende lovgivnings indhold betragtes som vejledende.

De foreslåede ændringer har nøje sammenhæng med andre bestemmelser i lovforslaget om køreuddannelse m.v.

Efter forslagets § 1, nr. 6, (§18 b, stk. 2,) bemyndiges landsstyret til at fastsætte, at kørekort til bil eller motorcykel ved første erhvervelse udstedes med en gyldighedstid på 2 år, og at førerbevisindehaveren inden udløbet af gyldighedstiden skal gennemgå en tillægsundervisning og aflægge en prøve i særlig kørefærdighed som betingelse for, at kørekort med almindelig gyldighedstid kan udstedes. Landsstyret bemyndiges endvidere til at fastsætte bestemmelser om tillægsundervisningen og prøven.

I § 1, nr. 8, (§ 19, stk. 4,) udvides landsstyrets bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om øvelseskørsel til at omfatte bestemmelser om indretning af særlige lukkede øvelsespladser og anlæg.

I § 1, nr. 9, (§ 19 a) om kørelærere foreslås der indført et bevillingssystem for erhvervsmæssig virksomhed som kørelærer (§ 19 a, stk. 1-2), et krav om, at godkendelse som kørelærer forudsætter, at den pågældende har gennemgået en godkendt kørelæreruddannelse, hvis indhold fastsættes af landsstyret, (§ 19 a, stk. 4, nr. 3, og stk. 7), og endelig en bemyndigelse for landsstyret til at fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelse som kørelærer (§ 19 a, stk. 6).

De foreslåede ændringer har til formål at sikre, at køreuddannelsen og oplæringen i færdselsreglerne er så effektiv og kvalificeret som mulig. Dette søges efter lovforslaget opnået ved at give landsstyret bemyndigelse til at udstede en række forskrifter på undervisningsområdet. Det nærmere indhold af disse forskrifter må overvejes nøje. I overvejelserne bør indgå spørgsmålet om det hensigtsmæssige i, at tilrettelæggelsen af køreuddannelsen og kørelæreruddannelsen m.v. henlægges under Landsskúla-fyrisingina.

Om de andre ændringer i de gældende bestemmelser om betingelserne for erhvervelse af førerbevis bemærkes:

Den gældende færdselslovs § 18, stk. 2, fastsætter de almindelige betingelser for erhvervelse af kørekort til motorkøretøj. Efter § 18, stk. 4, har landsstyret hjemmel til at fastsætte yderligere betingelser for erhvervelse af kørekort til motorkørekort, der benyttes erhvervsmæssigt til personbefordring. Sådanne bestemmelser er fastsat i § 2 i 1966-kørekortsbekendtgørelsen. Betingelserne er, at den pågældende er fyldt 22 år, jævnligt i mindst et år har ført bil samt har bestået en prøve hos Bileftirlitið og under denne udvist særlig duellighed.

Efter den gældende færdselslovs § 18, stk. 4, kan landsstyret endvidere fastsætte særlige regler for førerbeviser, der benyttes til omnibus- eller fragtmandskørsel. Denne bemyndigelse er ikke udnyttet, og det er tvivlsomt, hvor langt bemyndigelsen rækker. Udfra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter kan der være behov for særlige vilkår for erhvervelse af kørekort til store køretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig kørsel med gods, f. eks. krav med hensyn til alder, særlig køredygtighed opnået ved nogen tids forudgående kørsel med stor bil samt særlig køreprøve. Derfor foreslås i stk. 4, 2. pkt., landsstyret bemyndiget til at fastsætte yderligere betingelser og særlige bestemmelser for erhvervelse af kørekort til motorkøretøjer, hvis totalvægt overstiger 3.500 kg, og som erhvervsmæssigt benyttes til transport af gods.

Der henvises iøvrigt til den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 6, (§ 18 b), hvorefter landsstyret for kørekort til de motorkøretøjer, der er nævnt i § 18, stk. 4, kan fastsætte en særlig (kortere) gyldighedstid.

Efter den gældende færdselslovs § 18, stk. 2 og stk. 6, kan kørekort nægtes den og inddrages fra den, der ikke er ædruelig. Denne bestemmelse foreslås i stk. 5 og § 18 c udvidet til tillige at omfatte personer, der er afhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer. Efter de gældende bestemmelser har man været henvist til i disse tilfælde at nægte kørekort med henvisning til bestemmelsen om manglende helbred.

Ifølge den gældende færdselslovs § 18, stk. 6, kan spørgsmålet, om en person er ædruelig, til enhver tid indbringes for domstolene. Indbringelsen sker ved, at den, hvem kørekort nægtes, anlægger sag i den borgerlige retsplejes former mod politimesteren. Det foreslås i stk. 5, at straffelovens § 78, stk. 3, finder anvendelse på indbringelsen, således at disse sager behandles i strafferetsplejens former. De her omhandlede spørgsmål skal på begæring

indbringes for retten af politiet. Det samme vil efter den foreslåede bestemmelse gælde med hensyn til de tilfælde, hvor kørekort nægtes under henvisning til, at den pågældende er afhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer. Tilsvarende ændring foreslås i lovforslagets § 1, nr. 7, (§ 18 c, stk. 1,) om politiets adgang til inddragelse af førerretten, hvis den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få kørekort.

Såvel efter den gældende færdselslovs § 18, stk. 1, som efter 1966-kørekortskundgørelsen og 1968-kørekortskundgørelsen har politiet kompetencen til udstedelse af kørekort. Kørekort til knallert udstedes dog af Bileftirlitið.

Efter den ændrede affattelse af § 18, stk. 1, er det ikke i loven fastsat, hvem der har kompetencen til at udstede kørekort. Dette vil herefter kunne fastsættes administrativt. Med den begrundelse, som er anført i bemærkningerne til § 1, nr. 1, om overførsel af registreringskompetencen til Bileftirlitið, bør det tilsvarende overvejes, om kompetencen til at udstede kørekort bør overgå til Bileftirlitið, der efter de gældende bestemmelser forestår alle køreprøver og allerede nu udsteder kørekort til knallert. En sådan ordning gælder i Norge.

Til § 1, nr. 5. (§ 18 a).

Ved den foreslåede affattelse af § 18 a må traktor og motorredskab kun føres af personer, der har erhvervet kørekort til bil eller særligt kørekort til traktor.

Dette er for motorredskabers vedkommende en skærpelse i forhold til gældende ret, idet der i dag ikke stilles krav om kørekort til motorredskab. Den foreslåede ændring er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Det er betænkeligt fortsat at tillade, at motorredskaber, der kan være meget store og tunge køretøjer, føres på vej af personer, der ikke har bestået en køreprøve og ikke har dokumenteret at være i besiddelse af den åndelige og legemlige førlighed, som kræves for erhvervelse af kørekort til motor-køretøj.

Også for traktorernes vedkommende indebærer forslaget en skærpelse i forhold til de gældende bestemmelser, hvorefter traktorer i et vist - omend begrænset omfang kan føres på vej, uden at føreren er i besiddelse af kørekort, jfr. den gældende § 18 a og dens henvisning til bestemmelserne i § 12 om traktorer, der er fritaget for registrering. Også denne ændring er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige synspunkter.

Kravet om kørekort til motorredskab bør ikke gælde, hvis motorredskabet er bestemt til at føres af en gående. Denne gruppe af motorredskaber er derfor i stk. 2 fritaget fra kørekortskravet.

Det samme gælder føring af traktorer og motorredskaber på særligt afgrænsede vejområder, jfr. tilsvarende for registreringens vedkommende forslagens § 1, nr. 1, (§ 11, stk. 2,). Der tænkes herved særligt på kørsel i forbindelse med vejarbejde. Dog foreslås, at der i disse tilfælde opretholdes kravet om, at føreren skal være fyldt 16 år.

Færdselslovens regler om kørekort til traktor (motorredskab) tjener alene til at sikre, at føreren kender færdselsreglerne, har den fornødne kørefærdighed og opfylder de helbredsmæssige betingelser for at få kørekort. Herudover er der i arbejderbeskyttelseslovgivningen opstillet krav til førerens uddannelse og mindstealder for at arbejde bl.a. med motorredskab. Disse regler gælder også ved kørsel uden for områder, der er omfattet af færdselsloven.

Til § 1, nr. 6. (§ 18 b).

De gældende bestemmelser om gyldigheden af kørekort er fastsat i færdselslovens § 18, stk. 5. Bestemmelserne er indsat ved lagtingslov nr. 31 af 27. maj 1968. Kørekortet gælder, indtil indehaveren er fyldt 70 år. Landsstyret kan fastsætte regler om fornyelse af kørekortet, efter at indehaveren er fyldt 70 år, og kan endvidere, når forholdene taler derfor - typisk på grund af helbredsforhold - fastsætte en kortere gyldighedstid. Bestemmelser herom er fastsat i 1968-kørekortskundgørelsen. For kørekort til motorkøretøj, der benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer, gælder, at kørekortet udstedes med en gyldighedstid på 5 år.

Der foreslås følgende realitetsændringer:

I stk. 1, 2. pkt., tillægges landsstyret en generel bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om kortere gyldighedstid for kørekort til de køretøjer, der er nævnt i § 18, stk. 4, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 4, det vil sige køretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af passagerer og for store køretøjers vedkommende til transport af gods.

Endvidere bemyndiges i stk. 2 landsstyret til at fastsætte, at kørekort til bil og motorcykel ved første erhvervelse udstedes med en gyldighedstid på 2 år, og at kørekortsindehaveren inden udløbet af gyldighedstiden skal

gennemgå en tillægsundervisning og aflægge en prøve i særlig kørefærdighed som betingelse for, at kørekortet med almindelig gyldighedstid kan erhverves. Bestemmelser om tillægsprøvens indhold og prøven fastsættes af landsstyret. Om begrundelsen for forslaget henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

I samme bestemmelse bemyndiges landsstyret til at fastsætte følgerne af, at tillægsundervisning ikke har fundet sted og prøven ikke aflagt inden udløbet af gyldighedstiden. Det forudsættes, at følgerne heraf normalt vil være, at indehaveren mister førerretten, og at ny køreprøve må aflægges. Der kan forekomme tilfælde, hvor f. eks. sygdom eller bortrejse i en længere periode har været til hinder for at gennemgå tillægsundervisning og aflægge prøven. I sådanne tilfælde vil der kunne fastsættes en frist for opfyldelse af kravene.

De øvrige ændringer er af redaktionel karakter.

Til § 1, nr. 7. (§ 18 c).

De gældende bestemmelser om inddragelse og generhvervelse af førerretten er fastsat i færdselslovens § 18, stk. 6 og 7.

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 og stk. 3 svarer med redaktionelle ændringer til de gældende bestemmelser. Dog er der foretaget realitetsændring for så vidt angår indsættelse af en bestemmelse om inddragelse af førerretten på grund af afhængighed af euforiserende og andre bevidsthedspåvirkende stoffer og af reglerne for indbringelse for domstolene af spørgsmålet om den, hvis førerret inddrages, er afhængig af disse stoffer eller ikke er ædruelig, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 er ny.

Som nævnt i bemærkningerne til § 1, nr. 6, er kørekort i almindelighed gyldig, indtil indehaveren fylder 70 år. Denne bestemmelse om kørekortets gyldighed blev indført ved lagtingslov nr. 31 af 27. maj 1968 og afløste bestemmelser, hvorefter kørekort skulle fornyes hvert femte år med krav om lægeattest som dokumentation for, at indehaveren fortsat opfylder de helbreds-mæssige betingelser for at få kørekort. Tilsvarende ændring gennemførtes i Danmark i 1966. Begrundelsen for ændringen har navnlig været, at den betydelige arbejdsbyrde, som den tidligere ordning medførte, ikke stod i rimeligt forhold til det, der opnåedes ved ordningen, idet kørekortene i almindelighed kunne fornyes. Kun i få tilfælde nægtedes fornyelse, ligesom der kun i relativt få tilfælde fastsattes særlige vilkår i forbindelse med fornyelse.

Ændringen har været kritiseret under henvisning til, at det er mindre forsvarligt af hensyn til færdselssikkerheden, at der ikke af de kørekortudstedende myndigheder foretages prøvelse af helbredsforholdene, før indehaveren af kørekortet fylder 70 år.

Over for denne kritik kan anføres, at der efter de gældende bestemmelser, som foreslås opretholdt, ved første udstedelse af kørekort kan fastsættes en kortere gyldighedstid på grund af helbredsforhold, at der efter de gældende bestemmelser, som foreslås opretholdt, kan ske inddragelse af førerretten, hvis indehaveren ikke længere opfylder de helbreds-mæssige betingelser for at få kørekort eller nægter at medvirke til de undersøgelser, der er nødvendige til afgørelse heraf, jfr. i denne forbindelse lægers indberetningspligt i henhold til lægelovens § 12, at der efter de gældende bestemmelser er fastsat en kortere gyldighedstid for kørekort til motorkøretøj, der benyttes til erhvervsmæssig befordring af passagerer, og at der, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 6, foreslås indført en bestemmelse, der giver landsstyret en generel bemyndigelse til at fastsætte en kortere gyldighedstid for kørekort, der benyttes til erhvervsmæssig befordring af gods.

Efter lægelovens § 12 er en læge, når han i sin virksomhed kommer til kundskab om, at en person lider af sådanne sygdomme eller mangler i legemlig henseende, at han i betragtning af de forhold, hvorunder han lever eller arbejder, udsætter andres liv eller helbred for nærliggende fare, forpligtet til at søge faren afbødet ved henvendelse til vedkommande selv, om fornødent ved anmeldelse til embedslægen eller sundhedsstyrelsen. Overtrædelse af § 12 kan medføre bødestraf. Bestemmelsens praktiske anvendelsesområde vedrører navnlig patienter, hvor lægen konstaterer helbredsmangler, der bevirker, at den pågældende må antages ikke at opfylde de helbreds-mæssige betingelser for at føre motorkøretøj. Bestemmelsens formål er at sikre lægens medvirken til forebyggelse af ulykker forårsaget af sygdom m.v., som er uforenelig med motorkørsel, idet det er umuligt for de kørekortudstedende myndigheder at være vidende om, at en sygdom m.v. er til stede eller under udvikling, og ofte vil den pågældende person selv heller ikke have nogen fornemmelse heraf. Lægen har således de bedste forudsætninger for at konstatere, om en eventuel nærliggende fare er tilstede. Forpligtelsen for lægen er opfyldt, hvis lægen med rimelig sikkerhed skønner, at patienten vil efterkomme hans henstilling om ikke at føre motorkøretøj. Hvis en sådan rimelig sikkerhed ikke foreligger, har lægen pligt til at foretage indberetning til embedslægen eller sundhedsstyrelsen, men ikke til politiet. Da sundhedsstyrelsen har konstateret, at der i beskedent omfang fore-

tages indberetning om disse forhold, har sundhedsstyrelsen i cirkulærer indskærpet forpligtelsen og givet vejledning om, hvornår indberetning skal foretages. Disse cirkulærer gælder for Færøerne. Også landslægen har fundet anledning til over for lægerne at indskærpe den bestående indberetningspligt.

Der foreslås i stk. 2 indsat en bestemmelse svarende til den norske vegtrafikklovs § 24, stk. 5. Bestemmelsen pålægger indehaveren af kørekort pligt til at give meddelelse til politiet, såfremt den pågældende ikke længere opfylder de helbredsmæssige betingelser for at få kørekort. Endvidere pålægger bestemmelsen en læge, som har undersøgt eller behandlet den pågældende, pligt til at advare ham, såfremt lægen finder det uforsvarligt, at han fortsat fører motordrevet køretøj, samt en pligt for lægen til samtidig at underrette politiet.

Udvalgets forslag til affattelsen af stk. 2 har været forelagt sundhedsstyrelsen, der har udtalt, at man ikke har principielle bemærkninger til bestemmelsen. Landslægen har anbefalet, at bestemmelsen, hvis indhold for så vidt angår lægens forpligtelser er klarere end bestemmelsen i lægelovens § 12, indføres.

Særligt bemærkes, at bestemmelsen ikke strider mod lægers tavshedspligt i henhold til lægelovens § 9. Denne tavshedspligt gælder ikke, hvis lægen ifølge anden lovgivning er forpligtet til at udtale sig.

Til § 1, nr. 8. (§ 19).

De foreslåede bestemmelser om øvelseskørsel svarer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 19. Der er foretaget følgende realitetsændringer:

Bestemmelsen om øvelseskørsel med motorcykel udvides til også at omfatte øvelseskørsel med traktor.

Det tidsrum, inden for hvilken der tillades øvelseskørsel for personer under 18 år og for personer, der er fradømt førerretten, ændres fra 1 måned til 3 måneder før det fyldte 18 år og før frakendelsestidens udløb.

De gældende bestemmelser i færdselslovens § 19, stk. 4 og 5, om afmærkning af skolekøretøjer samt om forbud mod øvelseskørsel på bestemte gade- eller vejstrækninger vil efter forslaget kunne fastsættes administrativt. Bestemmelser om afmærkning af skolekøretøjer er fastsat i 1966-kørekortskundgørelsen.

Den i færdselslovens § 19, stk. 4 og 5, indeholdte bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om kontrol med køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel, og om øvelseskørsel udvides, således at der tillige kan fastsættes bestemmelser om indretning af særlige lukkede øvelsespladser og anlæg, der anvendes til øvelseskørsel, samt om sikkerhedsudstyr og forsikring for køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel på disse pladser og anlæg.

Til § 1, nr. 9. (§ 19 a).

De foreslåede bestemmelser om kørelærere erstatter den gældende færdselslovs §§ 64 og 64 a.

I forhold til de gældende bestemmelser er der følgende realitetsændringer:

Der foreslås indført regler, hvorefter erhvervsmæssig virksomhed som kørelærer kræver bevilling fra landsstyret. Landsstyret bemyndiges til at fastsætte antallet af bevillinger. Der skal efter forslaget ved fastsættelsen af antallet tages hensyn til behovet for kørelærere og sådanne særlige hensyn, der sikrer, at der kan gives den bedst mulige undervisning (stk. 1 og 2).

Forslaget om et bevillingssystem skal ses i sammenhæng med de overvejelser, der har resulteret i forslaget i stk. 4, nr. 3, om, at en godkendelse som kørelærer forudsætter, at den pågældende har gennemgået en godkendt kørelæreruddannelse, og i forslaget i stk. 6, hvorefter landsstyret bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelse som kørelærer. Der vil efter disse bestemmelser kunne stilles betydelige krav om faglig viden og pædagogisk indsigt for at opnå godkendelse som kørelærer og for at bevare godkendelsen. For at sikre, at der til stadighed er et antal kvalificerede kørelærere til rådighed, er det formentlig nødvendigt at have en mulighed for ved et bevillingssystem at kunne regulere antallet af kørelærere.

I lovforslagets § 2 fastsættes det, at bestemmelserne om bevilling træder i kraft efter landsstyrets bestemmelse, ligesom der som overgangsordning er fastsat bestemmelse om, at personer, som ved bestemmelsernes ikrafttrædelse har godkendelse som kørelærer, har ret til at opnå bevilling.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 4. Udarbejdelsen af administrative foreskrifter om kørelæreruddannelsen kræver nøje overvejelse. Derfor foreslås det i lovforslagets § 2, at tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelsen om godkendt kørelæreruddannelse som vilkår for at opnå godkendelse som kørelærer fastsættes af landsstyret.

Til § 1, nr. 10. (§ 20).

De foreslåede bestemmelser om føreres oplysningspligt svarer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 20, stk. 1. Bestemmelsen i stk. 2 om forbud mod at overlade føringen af et motordrevet køretøj til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet, gælder efter forslaget for enhver, der har rådighed over køretøjet.

Til § 1, nr. 11. (§ 21).

De foreslåede bestemmelser om udenlandske føreres adgang til at føre motorkøretøj på Færøerne uden at være i besiddelse af færøsk eller dansk kørekort afløser den gældende færdselslovs § 21.

Ifølge de gældende bestemmelser er det afgørende for, om en person, der ikke er bosat på Færøerne, kan føre motorkøretøj på Færøerne, hvorvidt dette er hjemlet ved en overenskomst, der er tiltrådt af Danmark. Denne bestemmelse udgår efter den foreslåede affattelse. Landsstyret kan herefter fastsætte bestemmelser om disse forhold.

Til § 1, nr. 12 - 17. (§§ 29-29e).

De gældende bestemmelser om køretøjers plads på kørebanen er fastsat i færdselslovens § 29. De noget summariske regler foreslås erstattet af § 29 "Anvendelse af vejens forskellige baner", § 29 a "Placeringen på vejen", § 29 b-c "Svingning m.v.", § 29 d "Vending, bakning og vognbaneskift m.v." og § 29 e "Kørsel ved busstoppested m.v."

De foreslåede bestemmelser svarer til bestemmelser i den danske færdselslov, der er affattet i overensstemmelse med forslag til fællesnordiske færdselsregler afgivet af Nordisk Vejtrafik Komité og i øvrigt i overensstemmelse med internationale konventioner. Nogle få bestemmelser er udeladt

som overflødige for Færøerne. Visse af de foreslåede bestemmelser har bl.a. på grund af vejenes nuværende anlæg intet praktisk anvendelsesområde. De er dog alligevel medtaget, da der i fremtiden kan blive behov for at kunne regulere de forhold, som bestemmelserne vedrører. Disse bestemmelsers indhold refereres ikke i de følgende bemærkninger. Om bestemmelsernes nærmere indhold henvises til lovforslaget. Endelig har nogle af de foreslåede bestemmelser efter de nuværende forhold et begrænset anvendelsesområde.

Til § 1, nr. 12. (§ 29).

Stk. 1 er ny. Den fastsætter som almindelig regel, at kørende, såfremt der på vejen er anlagt baner for forskellige færdselsarter, skal benytte den bane, som er bestemt for færdsel med køretøj af den pågældende art.

Ved denne bestemmelse er det nu - i modsætning til de gældende bestemmelser - klart udtrykt, at kørende ikke må køre på fortov, medmindre det er tilladt efter andre bestemmelser. Det følger endvidere af bestemmelsen, at kørende i øvrigt skal anvende den bane, som er bestemt for færdsel med køretøj af den pågældende art. Særlige baner kan etableres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, således ved anlæg af cykelsti, eller det vil ved færdselstavle, afmærkning, tekst eller symbol på vejen kunne være angivet, hvilken færdselsart der skal benytte en særlig anlagt bane, jfr. vejafmærkningskundgørelsens § 19, E 47 (krybespor), § 40, Q 46-47 og § 46, V 41 (cykelsti).

Bestemmelserne i stk. 2-5 har i dag intet praktisk anvendelsesområde.

Til § 1, nr. 13. (§ 29 a).

De gældende bestemmelser om køretøjers placering på vejen under kørsel, der ikke er forbundet med særlig manøvre (igangsætning, svingning, vending, bakning, vognbaneskift m.v.) er fastsat i færdselslovens § 29, stk. 1 og stk. 7-8.

De foreslåede bestemmelser i stk. 1, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5 svarer med redaktionelle ændringer til de gældende bestemmelser.

Stk. 2 har i dag intet praktisk anvendelsesområde.

Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., er ny. Efter bestemmelsen skal køretøjer, for hvilke der gælder særlig hastighedsbegrænsning, jfr, færdselslovens § 30 b (store køretøjer m.v.), uden for tættere bebygget område holde en sådan afstand til forankørende, at overhalende køretøjer uden fare kan føres ind imellem et sådant køretøj og køretøjet foran. Om forpligtelserne for den, der bliver overhalet, henvises til lovforslagets § 1, nr. 20 (§ 31 b).

Ligeledes er den foreslåede bestemmelse i stk. 4 om kørsel ved helleanlæg, færdselsfyr og lignende ny.

Til § 1, nr. 14. (§ 29 b).

De gældende bestemmelser om svingning er fastsat i færdselslovens § 29, stk. 3-5 og stk. 8.

I de foreslåede bestemmelser i stk. 1 gives der nærmere regler om valg af vognbane før vejkryds. Den gældende færdselslov indeholder i § 29, stk. 4, alene en almindelig bestemmelse om, at kørende i god tid før krydset skal anbringe sig i den vognbane, der under hensyn til den påtænkte færdselsretning er mest hensigtsmæssig, og nævner i modsætning til de foreslåede bestemmelser ikke spørgsmålet om valg af vognbane ved kørsel ligeud.

Stk. 2 svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 29, stk. 3, idet den foreslåede bestemmelse i modsætning til den gældende regel medfører, at den kørende, der ønsker at svinge, ikke blot skal sikre sig, at manøvren kan foretages uden fare, men også at den ikke vil volde unødigt ulempe.

De foreslåede bestemmelser i stk. 3 om udførelsen af henholdsvis venstre- og højresvingning er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 29, stk. 4, 1.-2. pkt., og stk. 5, 1.-2. pkt.

Stk. 4 vedrørende valg af vognbane er ny, men fastslår blot, hvad der er mest hensigtsmæssigt.

Stk. 5 om modkørendes placering i forhold til hinanden, når de begge vil svinge til venstre, er ligeledes ny, men er i overensstemmelse med eksisterende kørselsvaner.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 29, stk. 5, 3. pkt., hvorefter den kørende ved venstresvingning skal afvente forbikørsel af modkørende færdsel, følger allerede af de gældende bestemmelser i § 32 om vigepligt og er derfor ikke medtaget.

Til § 1, nr. 15. (§ 29 c).

Stk. 1 er ny. Det må anses for naturligt at lade svingningsreglerne ved vejkryds finde anvendelse i andre tilfælde ved kørsel over eller bort fra kørebanen.

Stk. 2 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 29, stk. 8.

Til § 1, nr. 16. (§ 29 d).

De gældende bestemmelser om vending, bakning og vognbaneskift m.v. er fastsat i færdselslovens § 29, stk. 2, stk. 6 og stk. 8.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 om vending og bakning er i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 29, stk. 6.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, 1. pkt., om igangsætning, ændring af færdselsretningen og vognbaneskift svarer med redaktionelle ændringer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 29, stk. 2.

I stk. 2, 2. pkt., foreslås en ny regel, hvorefter også den kørende, der har til hensigt at standse eller hurtigt nedsætte hastigheden, har pligt til at sikre sig, at dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe for andre. Dette gælder selvsagt ikke i tilfælde, hvor der, hvis den kørende efterkom pligten, ville være risiko for, at der kunne indtræffe et færdselsuheld.

De foreslåede bestemmelser i stk. 3 er nye. De vedrører de kørendes forhold i tilfælde, hvor antallet af vognbaner, der er forbeholdt færdslen i samme retning, formindskes.

Til § 1, nr. 17. (§ 29 e).

Bestemmelsen i stk. 1 om kørendes pligt til at nedsætte hastigheden, om fornødent standse, ved busstoppested i tættere bebygget område, hvor føreren af bussen giver tegn til at ville forlade busstoppestedet, er ny. Såvel færdselssikkerhedsmæssige forhold som hensynet til trafikafviklingen begrundes en sådan bestemmelse.

Bestemmelsen i stk. 2 om kørendes forhold, når de nærmer sig et sted, hvor en bus er standset for at optage eller afsætte passagerer, er ligeledes ny. Kravet om særlig agtpågivenhed for kørende, der nærmer

sig et sådant sted, gælder ifølge 2. pkt. tillige, når bussen forlader et sådant sted efter at have sat passagerer af. Erfaringsmæssigt opstår der især farlige situationer, når passagerer forsøger at krydse vejen umiddelbart efter, at de er blevet sat af. Den kørende bør specielt være opmærksom herpå, hvilket derfor er fremhævet i 3. pkt. Der er i forhold til den tilsvarende bestemmelse i den danske færdselslov, der kun vedrører skolebusser, efter forslaget foretaget en udvidelse, således at bestemmelsen vedrører busser i almindelighed.

Til § 1, nr. 18-23. (§§ 31-31 c).

De gældende bestemmelser om møde og overhaling er fastsat i færdselslovens § 31. De noget summariske regler foreslås erstattet af § 31 "Møde", § 31 a og b "Overhaling", § 31 c "Forbud mod overhaling" og § 31 d "Forbikørsel og vognbaneskift i tæt færdsel".

De foreslåede bestemmelser svarer til bestemmelser i den danske færdselslov. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 12-17.

Til § 1, nr. 18. (§ 31).

De foreslåede bestemmelser i stk. 1 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 31, stk. 1.

Stk. 2 om møde med køretøjer, der anvendes ved veiarbejde, er ny.

Til § 1, nr. 19. (§ 31 a).

De foreslåede bestemmelser i stk. 1 er i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 2, for så vidt den fastslår, at overhaling skal ske til venstre. Stk. 1, 2.-3. pkt., hvori det fastsættes, at overhaling skal ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving, og at cyklist og knallertkører kan overhale køretøjer af andre arter til højre, er nye. De fastsætter dog ikke andet end, hvad der er i overensstemmelse med eksisterende kørselsevner.

I stk. 2 foreslås angivet nogle forhold, som den, der vil overhale, skal være opmærksom på. Forslaget indebærer for så vidt ingen ændring i den gældende retstilstand. Der er alene tale om en uddybning og præcisering af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 2, 2.-3. pkt., hvorefter overhaling kun må foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen.

I den gældende færdselslov findes ingen udtrykkelig regel, der svarer til stk. 3, 1. pkt., i forslaget, hvorefter den overhalende har pligt til under overhalingen at holde tilstrækkelig afstand mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales.

I stk. 3, 2. pkt., foreslås en bestemmelse om pligt til at holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. I den gældende færdselslov findes ingen tilsvarende bestemmelse.

I stk. 3, 3. pkt., gøres der undtagelse fra pligten til at holde til højre, såfremt den overhalende efter overhalingen har til hensigt straks at overhale endnu et køretøj, og betingelserne for at foretage overhaling i øvrigt er opfyldt.

Bestemmelsen i stk. 4, hvorefter et køretøj, som anvendes ved vejarbejde, med fornøden forsigtighed kan overhales på den måde, der er mest hensigtsmæssig, er ligeledes ny.

Til § 1, nr. 20. (§ 31 b).

De foreslåede bestemmelser om den overhalede forpligtelser afløser den gældende bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 3, 2. pkt.

Efter hovedreglen i stk. 1 vil den forankørende ikke have pligt til - som efter den gældende bestemmelse - om fornødent at nedsætte hastigheden eller standse. Det pålægges ham alene at holde så langt til højre som muligt og ikke øge hastigheden. Denne ændring skyldes, at overhalingsbestemmelserne bør have til formål at sikre, at overhalinger ikke virker forstyrrende ind på trafikrytmen, hvilket netop kan ske, såfremt der - som i den gældende færdselslov - stilles krav om, at den overhalede om fornødent skal nedsætte hastigheden eller standse.

Den nævnte ændring i forhold til gældende ret bør imidlertid modificeres ved overhalinger af køretøjer, der enten ikke følger trafikrytmen, fordi de kører med lav hastighed (f. eks. traktorer eller motorredskaber), eller

som er farlige at overhale, fordi de optager meget plads (f. eks. motorredskaber eller større lastbiler). Hovedreglen i stk. 1 foreslås derfor fraveget ved overhaling af sådanne køretøjer, såfremt vejbanen er smal eller bugtet eller har modkørende færdsel. Efter forslaget har den overhalede i sådanne tilfælde pligt til at nedsætte hastigheden og om nødvendigt føre køretøjet ud til siden, så snart dette er muligt, og eventuelt helt standse.

Til § 1, nr. 21. (§ 31 c).

De foreslåede bestemmelser om forbud mod overhaling erstatter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 31, stk. 2, 3.-4. pkt.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 36, stk. 2, 4. pkt., må overhaling foran eller i vejkryds kun ske, når omstændighederne tillader det og under iagttagelse af særlig forsigtighed. Bestemmelsen har i praksis givet anledning til vanskeligheder, idet det for trafikanterne kan være vanskeligt at afgøre, hvornår overhaling vil være tilladt. Efter forslaget vil denne usikkerhed i færdselsreglerne være fjernet.

Ifølge stk. 1, nr. 1, vil det som hovedregel være forbudt at overhale umiddelbart foran eller i vejkryds. Begrundelsen herfor er navnlig, at den overhalende ikke kan se et eventuelt fra højre kommende køretøj, som han har vigepligt overfor. I de tilfælde, der nævnes i stk. 1, nr. 1, b-d, gælder den anførte begrundelse imidlertid ikke, således at det er ubetænkeligt at fravige hovedreglen i disse tilfælde. Derimod kan begrundelsen fortsat have sin berettigelse i de i stk. 1, nr. 1, a, nævnte tilfælde ved overhaling af et køretøj, der skal svinge til højre i krydset. Et overhalingsforbud i disse tilfælde vil være til ulempe for trafikafviklingen, idet den ligeudkørende i så fald måtte vente med at køre frem i krydset, indtil den højresvingende trafik var afviklet. Iøvrigt kan man med rimelighed forlange, at den fra højre kommende er opmærksom på, at højresvingende køretøjer på den krydsende vej kan skjule køretøjer, der skal ligeud.

Stk. 1, nr. 2, svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 2, 3. pkt.

I stk. 2 foreslås en bestemmelse, hvorefter de i stk. 1 angivne overhalingsforbud ikke gælder ved overhaling af to-hjulet cykel og to-hjulet knallert. Spørgsmålet er ikke reguleret i den gældende færdselslov.

Til § 1, nr. 22 (§ 31 d).

Bestemmelsen er ny og vedrører forbikørsel og vognbaneskift i tæt færdsel, der fremføres i flere rækker, og fastsætter i stk. 1, 1. pkt., at forbikørsel ikke anses som overhaling. Det er en betingelse for bestemmelsens anvendelse, at færdslen er tæt. Det er ikke muligt præcist at angive den nødvendige tæthedsgrad. Bestemmelsen finder helt klart anvendelse, såfremt færdslen er så tæt, at det ikke er muligt at føre et køretøj ind i den til højre beliggende vognbane uden at forvolde fare eller ulempe, men selv om færdselsrytmen er vekslende, og afstanden mellem køretøjerne varierer, kan kørsel i henhold til den foreslåede bestemmelse være begrundet. Det er endvidere en forudsætning for bestemmelsens anvendelse, at der i færdselsretningen er mindst to vognbaner, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme, men det er ingen betingelse, at vognbanerne er afmærkede.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1, 2. pkt., har til formål at hindre hyppige vognbaneskift for at komme hurtigere frem.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 har i dag intet praktisk anvendelsesområde.

Til § 1, nr. 23. (§ 31 e).

Bestemmelsen er ny.

I den gældende færdselslov er der intet nærmere præciseret forbud mod overhaling foran eller på fodgængerfelt. Disse tilfælde er omfattet af den almindelige regel i færdselslovens § 31, stk. 2, 2. pkt., hvorfor overhaling kun må ske, når der er fri oversigt over kørebanen.

Den foreslåede bestemmelse angiver nu udtrykkeligt, at kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, ikke må foretage overhaling eller forbikørsel af et andet køretøj, såfremt dette køretøj hindrer fuldt udsyn over fodgængerfeltet.

Til § 1, nr. 24. (§ 34).

De foreslåede bestemmelser i stk. 1 om lyd- og lyssignal svarer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 34, stk. 1. Ved de foreslåede

bestemmelser i 1.-4. pkt. søges brug af lydsignal begrænset. Efter bestemmelsens 3. pkt. må lydsignal i lygtetændingstiden kun anvendes, når faren er overhængende, og efter 4. pkt. må lydsignal ikke vare længere end nødvendigt.

Stk. 2 svarer med redaktionelle ændringer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 34, stk. 2. Det foreslås dog udtrykkeligt angivet, at der også skal gives tegn ved vognbaneskift, såfremt det er påkrævet til vejledning for færdslen.

Stk. 3 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 34, stk. 3, idet det dog foreslås tilføjet, at brug af stoplygte ikke fritager fører af knallert for selv at give tegn.

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 § 34, stk. 2, 4.-5. pkt. Bestemmelsen i 2. pkt. er formuleret således, at den ikke er til hinder for, at man ophører med tegngivning, inden manøvren ophører. Dette kan være praktisk ved kørsel med knallert eller motorcykel.

Til § 1, nr. 25. (§ 36).

De foreslåede bestemmelser i stk. 1-5 om køretøjers belæsning erstatter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 36.

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

I stk. 4 foreslås landsstyret bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om anbringelse af last og om fastgørelse af denne samt om afmærkning af langt eller bredt gods. De afmærkningsspørgsmål, som nu reguleres i færdselslovens § 36, stk. 2, 2. pkt., forudsættes således at skulle medtages i de administrative bestemmelser.

Den foreslåede bemyndigelse i stk. 5, 1. led, svarer til færdselslovens § 36, stk. 3.

Bestemmelsen i stk. 5, 2. led, der bemyndiger landsstyret til at fastsætte bestemmelser om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af farligt gods, hænger sammen med, at den almindelige tvungne ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke med sikkerhed vil kunne dække skadelidtes erstatningskrav i ulykker ved vejtransport. Dette skyldes for det første, at den tvungne ansvarsforsikring efter den gældende færdselslov § 55 kun dækker tingska-

de på indtil 1.000.000 kr., hvilket kan være utilstrækkeligt i disse tilfælde. Endvidere kan det være tvivlsomt, om den tvungne ansvarsforsikring dækker alle de skader, der kan opstå under vejtransport - f. eks. transport af forurenende eller eksplosive stoffer.

Til § 1, nr. 26. (§ 36 a).

Den foreslåede bemyndigelse for landsstyret til at fastsætte sikkerhedsbestemmelser vedrørende befordring af personer erstatter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 44.

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

Til § 1, nr. 27. (§ 38).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende færdselslovs § 38.

Efter stk. 1 fastsætter landsstyret bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer. Det nævnes nu udtrykkeligt, at bemyndigelsen omfatter køretøjerne såvel i belæsset som ubelæsset stand.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 38, stk. 2, er overflødig efter de bestemmelser, der er fastsat i kundgørelse nr. 17 af 9. marts 1979 om bredde, højde, vægt og akseltryk for køretøjer.

Ligeledes er den gældende bestemmelse i § 38, stk. 3, overflødig efter de bestemmelser, der er fastsat i nævnte kundgørelse og i registreringskundgørelsen.

Bestemmelsen i forslagets stk. 2 om politiets beføjelse til at dispensere fra de fastsatte bestemmelser om akseltryk og totalvægt er ny. Der er fastsat tilsvarende bestemmelser i nævnte kundgørelse nr. 17 af 9. marts 1979.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 38, stk. 4, om ejerens ansvar for overtrædelse af bestemmelserne om vægt og akseltryk er efter lovforslaget overført til lovens straffebestemmelser, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 41.

Til § 1, nr. 28. (§ 40).

De foreslåede bestemmelser om blokvognskørsel erstatter de gældende bestemmelser i færdselslovens § 41. Der foreslås forskellige ændringer med det formål at forenkle blokvognsadministrationen.

De gældende regler omfatter kørsel med blokvogn i såvel belæsset som ubelæsset stand. Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil der ikke længere skulle indhentes politiets tilladelse til flytning af tomme blokvogne. Den gældende ordning medfører unødigt ulempe for brugeren af blokvogne og for politiet.

Endvidere foreslås det, at politiet skal kunne give tilladelse til blokvognskørsel inden for et bestemt område, medens politiet i dag - udover tilladelser til konkrete kørsler - kun kan give generel tilladelse til kørsel på en bestemt strækning.

Der foreslås ikke fastsat nogen tidsmæssig begrænsning for tilladelser til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område.

Efter den foreslåede bestemmelses stk. 2 bemyndiges landsstyret til at fastsætte bestemmelser om kørsel med blokvogn.

Kravet i den gældende færdselslovs § 41, stk. 2, om anvendelse af nummerplader ved blokvognskørsel er ikke medtaget i forslaget. Bestemmelser herom kan fastsættes administrativt efter den foreslåede bestemmelses stk. 2.

Til § 1, nr. 29. (§ 41).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 42.

Stk. 1 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselsloven.

Stk. 2 er ny. Bestemmelsen er bl.a. udformet med henblik på visse former for unødigt og støjende knallertkørsel, som politiet ikke kan skride ind overfor, såfremt færdselsreglerne overholdes.

Til § 1, nr. 30. (§ 42).

Bestemmelsen, der vedrører tvungen brug af sikkerhedsseler, er ny. I løftingsmål nr. 50/1983 blev et af lógarnevndin stillet forslag af

7. maj 1984, hvorefter det pålagdes landsstyret at undersøge spørgsmålet om sikkerhedsseler i biler og udarbejde lovbestemmelser, vedtaget.

I kundgørelse nr. 6 af 25. februar 1985 er der fastsat bestemmelser om sikkerhedsseler som udstyr til biler. Kundgørelsen stiller krav om sikkerhedssele på hver siddeplads (såvel på forsæde som på bagsæde) i personbiler indtil højst 9 personer inkl. fører og i last- og varebiler, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg. Kravet gælder for biler, der første gang registreres efter 1. april 1985.

Den foreslåede bestemmelse fastsætter i stk. 1 en pligt til at benytte sikkerhedssele, såfremt en siddeplads i en bil er forsynet med sikkerhedssele. Pligten til at bruge sikkerhedssele gælder også i tilfælde, hvor sikkerhedssele faktisk er installeret på sæder i biler, selv om bilerne ikke er omfattet af ovennævnte kundgørelses bestemmelser om pligt til at installere sikkerhedsseler. En fører eller passager, der undlader at bruge sikkerhedssele, straffes med bøde. Føreren har intet ansvar for en passagers undladelse af at benytte sele.

Efter stk. 2 gælder pligten til at anvende sikkerhedssele ikke ved bakning eller under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Efter stk. 3, 1. pkt., fritages visse personer for selepligten. Det gælder personer, der ikke er fyldt 15 år, og personer med en legemshøjde på under 150 cm. Det meget vanskelige spørgsmål om børns placering i biler og børnestole har været under overvejelse i Nordisk Trafiksikkerheds Råd. Overvejelserne har - så vidt udvalget bekendt - ikke resulteret i lovgivning vedrørende dette spørgsmål.

I stk. 3, 2. pkt., foreslås landsstyret bemyndiget til at fastsætte bestemmelser, hvorefter også andre personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedssele. Der er alene tale om konkret begrundede undtagelser, f. eks. alvorlige fysiske handicap eller skader.

I stk. 4 foreslås visse former for kørsel fritaget for pligten til at anvende sikkerhedssele. Det drejer sig om tilfælde, hvor anvendelse af sikkerhedsseler er til hinder for kørselens hensigtsmæssige og forsvarlige udførelse. Landsstyret foreslås bemyndiget til at fastsætte bestemmelser, der fritager andre særlige former for kørsel for pligten til at anvende sikkerhedssele.

Til § 1, nr. 31. (§ 42 a).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende bestemmelse

i færdselslovens § 43 a.

Den gældende bestemmelse, der er indsat ved lagtingslov nr. 66 af 18. oktober 1978, fastsætter i stk. 1, at en passager på motorcykel og knallert, som er fyldt 16 år, under bødeansvar har pligt til at anvende styrthjelm.

Stk. 2 fastsætter, at føreren af en motorcykel og af en knallert under bødeansvar har pligt til at påse, at en passager, der er fyldt 12, men endnu ikke 15 år, anvender styrthjelm.

I udvalgets forslag til affattelse af bestemmelsen var passagerernes eget strafansvar knyttet til det fyldte 15. år svarende til den alder, hvor strafansvar for lovovertrædelser kan gøres gældende. Den foreslåede affattelse af stk. 1-2 svarer på disse punkter til udvalgets tidligere forslag.

Der vil herefter være overensstemmelse mellem passageransvaret for undladelse af at anvende styrthjelm og passageransvaret for undladelse af at anvende sikkerhedssele.

Den i øvrigt ændrede affattelse af stk. 1 har sammenhæng med forslaget om, at det ikke længere skal være tilladt at befordre passagerer på knallerter, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 34.

Til § 1, nr. 32. (§ 43).

De foreslåede bestemmelser erstatter den gældende færdselslovs § 43.

Stk. 1 svarer til den gældende færdselslovs § 43, stk. 1. Ifølge denne bestemmelse må motorcykler ikke køre ved siden af hinanden. I forslaget er der valgt en formulering, hvorefter motorcykel ikke må føres ved siden af andet køretøj, således at forbudet ikke længere er begrænset til kørsel ved siden af anden motorcykel.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 om motorcyklers anvendelse af fortov eller gangsti indebærer den forandring i forhold til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 43, stk. 2, at motorcyklist nu må føre køretøjet over fortov, gangsti eller fra port og indkørsel fra ejendom uden at trække motorcyklen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 er ny. Efter bestemmelsen skal nærlys (kort lys) anvendes ved kørsel med motorcykel uden for lygtetændingstiden.

I løftingsmål nr. 31/1983 blev der vedtaget et forslag, hvorefter det pålagdes landsstyret at ændre kundgørelsen om køretøjers indretning og udstyr således, at biler inden en passende frist skal have isat kørellys.

I november 1975 afgav Nordisk Trafiksikkerheds Råd en rapport om varsellys for motorcykler, hvori det konkluderedes, at risikoen for, at motorcyklister bliver involveret i færdselsulykker, kunne forventes at blive nedsat, såfremt det blev påbudt, at motorcykler altid skulle føre lys, og at der under kørsel uden for lygtetændingstiden altid skulle anvendes nærlys.

I en tilsvarende rapport fra 1976 om bilbelysning i dagtimerne anbefales det at indføre et generelt påbud om lygteføring hele døgnet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 skal ses på denne baggrund. En tilsvarende bestemmelse er indført i Danmark og - så vidt vides - i de andre nordiske lande.

Vedrørende spørgsmålet om bilbelysning bemærkes, at der i Sverige i 1977 er indført påbud om at anvende kørellys (varsellys) på biler ved kørsel uden for lygtetændingstiden. Ved kørellys forstås særlige fremadrettede, hvide lygter, der tænder, når tændingsnøglen stilles i kørestilling. Kørellyset er stærkere end positionslyset, men svagere end nærlyset. Begrundelsen for at påbyde anvendelse af kørellys i stedet for nærlys er, at nærlys - særligt fra flere biler - vil kunne virke blændende.

Overvejelserne vedrørende eventuel indførelse af et tilsvarende påbud i Danmark er foreløbig sat i bero på indhøstning af erfaringer om det svenske påbuds virkninger. Tanken om et generelt påbud har i øvrigt mødt modstand i Danmark, bl.a. fordi et påbud om lygteføring i dagtimerne ville svække den virkning, som indførelse af lygteføringspåbudet for motorcykler har i relation til mulighederne for at skelne mellem motorcykler og knallerter.

Udvalget finder, at spørgsmålet om bilbelysning i dagtimerne må overvejes nøjere og indgå i de generelle overvejelser vedrørende en revision af udstyrskundgørelsen. I øvrigt bemærkes, at spørgsmålet næppe alene kan afklares i administrative forskrifter. Der vil således ikke administrativt kunne fastsættes bestemmelser om, at allerede registrerede køretøjer skal have installeret kørellys. Ligeledes synes det at være nødvendigt, at en bestemmelse om, at køretøjer skal have kørellys, suppleres af en lovbestemmelse, der påbyder dets anvendelse.

Stk. 4-5 er i overensstemmelse med bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 43, stk. 4-5.

Til § 1, nr. 33. (§ 43 a).

Bestemmelserne om styrthjelme er af systematiske grunde overført til § 42 a.

Til § 1, nr. 34. (§ 44).

I den gældende færdselslov § 2 fastsættes i forbindelse med definitionen af en knallert, at bestemmelserne om cykler gælder for knallerter, hvor intet andet er bestemt. De i den gældende færdselslovs § 45 indeholdte særregler for færdsel med cykel gælder således tillige for knallerter, medmindre andet er anført. Ifølge § 2 udskilles knallerter som en selvstændig kategori af motordrevne køretøjer, og særlige regler for knallerter foreslås derfor udskilt fra reglerne for cykler.

Stk. 1 svarer til bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 45, stk. 1, 2. pkt.

Efter stk. 2 gælder bestemmelserne om cyklers placering på vej og kørsel i vejkryds for knallerter. Der henvises herom til bemærkningerne til § 1, nr. 35.

Det i stk. 3 indeholdte påbud om, at knallert skal trækkes over fortov eller gangsti, svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 45, stk. 2, 2. pkt. De øvrige bestemmelser i den gældende færdselslovs § 45, stk. 3, om forbud mod at køre på fortov eller gangsti, følger af den foreslåede affattelse af færdselslovens § 29, jfr. bemærkningerne til § 1, nr. 12, og forbudet mod at trække knallert på fortov eller gangsti, såfremt dette er til ulempe for andre, og bestemmelsen om, at reglerne om gående gælder for den, der trækker knallert, følger af den foreslåede affattelse af § 46, stk. 3, jfr. § 1, nr. 37.

Stk. 4-5 svarer med redaktionelle ændringer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 45, stk. 4-5.

Stk. 6 er ny og fastslår, at der på en knallert ikke må befordres andre personer end føreren. Forslaget er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige synspunkter. Retsstillingen i udlandet er generelt, at kørsel med to personer kun tillades på køretøjer, hvis maksimalhastighed er højere end 30 km i timen (altså motorcykler). Udvalget overvejer at foreslå ændrede bestemmelser om knallerter, der indføres eller tages i brug efter et fastsat tidspunkt, herunder, at der fastsættes bestemmelser om, at knallerter ikke må være indrettet til mere end en person.

Stk. 7 svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 45, stk. 7. Dog er længden og bredden af de genstande, som lovligt kan medføres, nedsat fra henholdsvis 3 til 2 meter og fra 1 meter til 70 cm. Bestemmelsen om, at der ikke må medføres genstande, der vejer over 50 kg, foreslås dog ikke medtaget, idet det i visse tilfælde vil være betænkeligt at tillade kørsel med genstande, der vejer op til 50 kg, medens der på den anden side for visse knallerter, der er indrettet til varetransport, kan være behov for at kunne transporteres genstande, der vejer mere end 50 kg.

Til § 1, nr. 35. (§ 45).

De foreslåede bestemmelser erstatter bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 45.

Stk. 1 afløser bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 45, stk.

1. Efter de gældende bestemmelser vil der ikke være noget til hinder for, at cykel føres ved siden af knallert. Der er ikke grund til fortsat at tillade dette, og efter forslagets § 45, stk. 1, 1. pkt., og § 44, stk. 1, vil det være forbudt.

Efter stk. 1, 2. pkt., vil det være tilladt to cyklister at køre ved siden af hinanden. Gives der tegn til overhaling, må cyklister ifølge 3. pkt. ikke køre ved siden af hinanden, medmindre færdselsforholdene tillader eller nødvendiggør dette.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 er ny. Det følger af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 29 a, jfr. § 1, nr. 13, at kørende under hensyntagen til anden færdsel og forholdene iøvrigt skal holde så langt til højre som muligt, men denne bestemmelse er ikke til hinder for, at cyklister og knallertkørere under overhaling kan fjerne sig fra kørebansens højre kant. Dette gælder særlig i tæt trafik, hvor færdslen foregår med lav hastighed. Derfor foreslås det i 1. pkt., at cyklist altid skal holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen. Denne bestemmelse, der ifølge den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 44, stk. 2, jfr. § 1, nr. 34, også gælder for knallertkørere, harmonerer med de foreslåede regler i stk. 3 om placering ved vejkryds. Der kan imidlertid forekomme situationer, hvor cyklister og knallertkørere skal kunne overhale venstre om. Dette gælder således, hvor der langs kørebansens højre kant føres et langsomtkørende køretøj. I sådanne tilfælde tillader 2. pkt., at cyklist eller knallertkører anvender

vognbanen ved siden af, hvis dette er nødvendigt for at foretage en overhaling, og hvis overhaling ikke kan ske højre om, jfr. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 31, stk. 1, jfr. § 1, nr. 19, hvorefter cyklist og knallertkører altid kan overhale køretøj af andre arter til højre.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 er ny. Efter denne bestemmelse, der ifølge den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 44, stk. 2, jfr. § 1, nr. 34, også gælder for knallertkørere, foreslås det, at der i tilfælde, hvor en eller flere vognbaner ved afmærkning er forbeholdt de kørende, der skal svinge til højre, gives cyklisterne, der skal ligeud eller svinge til venstre, adgang til at placere sig til højre på den nærmeste vognbane, der ikke er forbeholdt de højresvingende. Cyklist, der ønsker at svinge til venstre, skal fortsætte gennem krydset til dets modsatte side og må først foretage svingningen, når dette kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel.

Stk. 4 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 45, stk. 2, 1. pkt.

Stk. 5 svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 45, stk. 3, 1. og 2. pkt.

Stk. 6 svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 45, stk. 2.

Stk. 7 erstatter den gældende færdselslovs § 45, stk. 4. Det foreslås, at kravet om aflåsning af henstillede cykler ikke skal gælde, hvor henstillingen er ganske kortvarig.

Til § 1, nr. 36. (§ 45 a).

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 45, stk. 5-7. Bestemmelsen om, at der på en cykel ikke må medføres genstande, der vejer over 50 kg, foreslås dog ikke medtaget. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 34.

Ifølge den gældende færdselslovs § 45, stk. 3, 3. pkt., må cykel ikke trækkes på fortov eller gangsti, såfremt dette kan være til ulempe for andre. Trækkes cykel, skal reglerne for gående iagttages. Disse regler følger af den foreslåede affattelse af § 46, stk. 3, jfr. § 1, nr. 37.

Til § 1, nr. 37. (§ 46).

De foreslåede bestemmelser erstatter bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 45, stk. 1-3.

Stk. 1 om den gåendes anvendelse af vejens forskellige baner er med mindre ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 45, stk. 1. Den gældende pligt til at anvende fortov eller gangsti foreslås suppleret, således at der på tilsvarende måde er pligt til at anvende rabat, dog ikke midterrabat.

Stk. 2 vedrører gåendes placering på kørebanen, hvor denne benyttes. Efter forslaget skal den gående gå yderst i venstre side i færdselsretningen, hvilket svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 46, stk. 1, c. Ifølge den gældende færdselslovs § 45, stk. 3, 2. pkt., gælder denne bestemmelse også for den, der trækker cykel og knallert. For disse gående fastsættes en ny regel, hvorefter de skal gå yderst i højre side i færdselsretningen. For alle gående gælder, at de kan benytte den modsatte side, hvis de ellers udsættes for fare, eller hvis særlige omstændigheder tilsiger det.

Stk. 3 svarer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 45, stk. 3, 2. pkt.

Stk. 4 svarer til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 46, stk. 2 c. Den særlige bestemmelse, hvorefter den gående skal udvise særlig forsigtighed, når vedkommende træder ud foran eller bagved holdende køretøjer, herunder busser, foreslås ikke medtaget. En sådan indskærpelse synes ikke at høre hjemme i en lov, men bør overlades til færdselspropagandaen.

Stk. 5 er i det væsentligste i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 46, stk. 2, a. Efter den gældende bestemmelse er pligten til at anvende fodgængerfelt ikke alene betinget af, at der findes et sådant i nærheden, men tillige af, at der er kørende færdsel af nogen betydning. Spørgsmålet om, hvorvidt sidstnævnte betingelse er opfyldt, beror på et vanskeligt skøn fra den gåendes side, og det foreslås derfor, at gående altid skal benytte fodgængerfelt, hvis et sådant findes i nærheden. I 2. pkt. foreslås udtrykkeligt nævnt, at der også er pligt til at anvende fodgængerbro eller -tunnel, hvis en sådan findes i nærheden.

Stk. 6 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 46, stk. 2, b.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 7 er ny, men følger af de administrative bestemmelser om lyssignaler og politiets tegngivning.

Til § 1, nr. 38. (§ 46 a).

De foreslåede bestemmelser er delvis nye. Det fastsættes i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 45, stk. 3, 2. pkt., at den, der trækker cykel eller knallert, anses som gående. Det nævnes nu udtrykkeligt, at den, der løber på ski, skøjter eller rulleskøjter, og den, der fører barnevogn eller legevogn, samt den, der skubber kørestol, anses som gående.

Til § 1, nr. 39. (§ 46 b).

De foreslåede bestemmelser svarer med redaktioneller ændringer til den gældende færdselslovs § 46, stk. 5. Dog foreslås der indsat en bestemmelse om, at børn i grupper med højst to ved siden af hinanden om muligt skal benytte fortov, gangsti, rabat, dog ikke midterrabat, eller cykelsti, medens reglen for sluttet optog i almindelighed er, at det så vidt muligt skal færdes på rabat, dog ikke midterrabat, eller i kørebanens højre side i færdselsretningen. Endvidere foreslås lygteføringsbestemmelserne skærpet, idet der efter forslaget ikke blot skal vises rødt lys bagud, men også hvidt eller gult lys fremad.

Til § 1, nr. 40. (§ 46 c).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 46, stk. 4, 2. pkt. Bestemmelsen gælder både for invalide, der fører kørestol ved håndkraft, og for invalide, der fører selvkørende kørestol.

Til § 1, nr. 41. (§ 58).

De foreslåede bestemmelser erstatter de gældende straffebestemmelser i færdselslovens § 58.

Den i stk. 1, nr. 1, foreslåede bestemmelse svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 58, stk. 1, hvorefter den almindelige strafferamme for overtrædelse af loven er bøde.

De i stk. 1, nr. 2-3, foreslåede bestemmelser er nye, idet det nu udtrykkeligt i overensstemmelse med senere års straffebestemmelser i særlovgivningen anføres, at strafansvar kan gøres gældende over for den, der tilsidesætter vilkår for en tilladelse i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven, eller undlader at efterkomme påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 2 er ny. Den fastsætter, at overtrædelser, for hvilke der efter færdselslovens § 58 b, stk. 1, nr. 1-5, kan pålægges en afgift, kun kan straffes, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen.

Bestemmelsen i stk. 3 hjemler adgang til i bekendtgørelser, der udstedes i medfør af loven, at fastsætte straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne.

Bestemmelsen i stk. 4 træder i stedet for den gældende færdselslovs § 38, stk. 4, hvorefter der påhviler ejeren (brugeren) et objektivt ansvar for kørsel med overlæs. Ved den ændrede affattelse vil der ikke længere kunne fastsættes forvandlingsstraf, hvilket er i overensstemmelse med nyere lovgivning om objektivt bødeansvar for enkeltpersoner.

Stk. 5 er i overensstemmelse med senere års strafbestemmelser i særlovgivningen vedrørende overtrædelser begået af aktieselskaber, andelsselskaber og lignende.

Bestemmelserne i stk. 8-10 svarer uden ændringer til den gældende færdselslovs § 58, stk. 3-5, og stk. 11-13, til den gældende færdselslovs § 58, stk. 7-9. Der er den ændring i stk. 11 i forhold til den gældende bestemmelse, at adgangen til at tilbageholde køretøjer er udvidet til også at omfatte forskyldte standsnings- og parkeringsafgifter.

Den væsentligste ændring af straffebestemmelserne er indeholdt i den foreslåede affattelse af stk. 6.

Forslaget indebærer en udvidet anvendelse af bødestraf over for kørsel efter indtagelse af spiritus. Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 49. (§ 59 b), hvor der foreslås en forlængelse af frakendelsestiden ved de højere promiller.

1. Straffen for spirituskørsel har hidtil normalt været frihedsstraf i form af hæfte eller fængsel. Tidligere anvendtes 20 dages hæfte som mindste frihedsstraf. En ved ændringer i den danske færdselslov i 1971 gennemført nedkriminalisering, hvorefter frihedsstraf i mindre grove tilfælde blev erstattet af bødestraf, og 14 dages hæfte blev mindste frihedsstraf, har haft indflydelse på domstolenes strafudmåling i sager vedrørende spirituskørsel på Færøerne, således at 14 dages hæfte også på Færøerne blev mindstestraf.

Ved den ny danske færdselslov af 1976 ændredes retsgrundlaget, idet der blev indført faste promillegrænser. Den nedre grænse blev fastsat til 0,81, og der blev samtidig indført en selvstændig straffebestemmelse, der fik betegnelsen promillekørsel. På samme måde som ved sanktionsomlægningen i 1971 blev det ved loven af 1976 forudsat, at der anvendes bødestraf ved mindre grove tilfælde af spirituskørsel. Det fremgår således af bemærkningerne til lovforslaget, at bødestraf bør anvendes i tilfælde, hvor promillen ikke har oversteget 1,50, og hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder. Der sker normalt kun betinget frakendelse af førerretten i forbindelse med promillekørsel, medens frakendelse for spirituskørsel normalt skal være ubetinget.

Også disse ændringer har haft en afsmittende virkning på strafudmålingen på Færøerne, idet 10 dages hæfte efter disse ændringer blev mindste frihedsstraf for spirituskørsel.

Ved lagtingslov nr. 57 af 12. maj 1980 om ændringer i færdselsloven ændredes retsgrundlaget tilsvarende som i Danmark. Sanktionssystemet er imidlertid anderledes efter den færøske færdselslov. Således er straffen for spirituskørsel fortsat frihedsstraf, og der anvendes generelt ubetinget førerretsfrakendelse - også ved promillekørsel. I overvejelserne om generel anvendelse af ubetinget førerretsfrakendelse har man lagt vægt på, at frakendelse formentlig er den del af sanktionen, der har den største effekt.

2. De gældende bestemmelser om kørsel efter indtagelse af spiritus findes i færdselslovens § 16.

Spirituskørsel foreligger efter denne bestemmelses stk. 1 i tilfælde, hvor alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørselens afslutning overstiger 1,20 o/oo, og efter stk. 2, når der, navnlig i form af kørselsuheld, foreligger konkrete holdepunkter for, at evnen til at føre motorkøretøj er nedsat på grund af spiritusindtagelse.

Promillekørsel foreligger efter stk. 3 i tilfælde, hvor promillen er mellem 0,81 og 1,20, og der i øvrigt ikke foreligger omstændigheder, der viser, at den pågældende har været ude af stand til at køre på betryggende måde.

Disse bestemmelser suppleres af bestemmelserne i §§ 16, stk. 1, 2. pkt., og 16, stk. 3, 2. pkt., vedrørende "6-timersreglen", jfr. lovforslagets § 1, nr. 2-3, og bemærkningerne hertil.

Straffen for spirituskørsel er hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder bøde, jfr. færdselslovens § 58, stk. 2.

Efter færdselslovens § 58, stk. 3, straffes promillekørsel i førstegangstilfælde med bøde.

I praksis er udmålingen af straf og frakendelsestid for kørsel efter indtagelse af spiritus med motorkøretøj i førstegangstilfælde helt skematisk, idet der anvendes følgende sanktioner:

o/oo	Uden skærpende omstændigheder	Med skærpende omstændigheder
0,81 - 1,20	§ 16, stk. 3, (promillekørsel) bøde + 1 års frakendelse	§ 16, stk. 2, 10 dages hæfte + 1 ½ års frakendelse
1,21 - 2,00	10 dages hæfte + 1 ½ års frakendelse	20 dages hæfte + 2 års frakendelse
2,01 - 2,50	20 dages hæfte + 2 års frakendelse	30 dages hæfte + 2 års frakendelse
2,51 -	30 dages hæfte + 2 års frakendelse	eventuel skærpelse

Bøderne ved promillekørsel er på 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindtægt. Mindestebøden er på 1.000 kr.

Der sker en betydelig skærpelse af sanktionerne, hvis den pågældende tidligere har kørt spiritus- eller promillekørsel.

3. Der er i de senere år indtrådt en stigning i antallet af personer, som af politiet er sigtet for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om kørsel efter indtagelse af spiritus. Stigningen fremgår af følgende oversigt:

A = sigtede, der har været indblandet i færdselsuheld.

B = sigtede, der ikke har været indblandet i færdselsuheld.

År	A	o/o	B	o/o	A+B
1981	67	40	102	60	169
1982	87	36	158	64	245
1983	96	34	184	66	280
1984	112	38	185	62	297

Stigningen i antal sigtede i perioden 1981 - 1984 er på ca. 75 %. Stigningen er størst i perioden 1981 - 1982, hvorefter der sker en vis udjævning. Forholdet mellem antal sigtede, der har været indblandet i færdselsuheld, og antal sigtede, der ikke har været indblandet i færdselsuheld, er nogenlunde konstant i hele perioden. I absolutte tal er stigningen størst i gruppen, der ikke har været indblandet i færdselsuheld. Ved vurderingen af stigningen må det tages i betragtning, at indførelsen af de faste promillegrænser, de rutinemæssige udåndingsprøver, en forenkling og rationalisering af politiets behandling af disse sager samt en ikke ubetydelig udvidelse af politistyrken har bevirket en væsentlig forøgelse af opdagelsesrisikoen i disse sager.

Ikke alle sigtelser medfører tiltalerejsning. I en række tilfælde frafaldes sigtelsen på grund af, at blodprøven viser en alkoholkoncentration på under 0,81 o/oo, og i andre tilfælde frafaldes sigtelsen på grund af bevisets stilling. I perioder 1981-1985 har antallet af tiltalte for spiritus- og promillekørsel været følgende, idet året 1985 vedrører tiden indtil den 1. juli:

År	1981	1982	1983	1984	1985
	140	167	183	214	111

Stigningen i antal tiltalte i perioden er på 59%.

Andre forhold end de foran nævnte kan være væsentlige ved bedømmelsen af, i hvilket omfang de anførte tal er udtryk for en reel stigning i antallet af spiritus- og promillekørsler. Antallet af registrerede motor-køretøjer er i perioden 1981-1985 således steget med ca. 25%, ligesom trafikintensiteten er væsentlig forøget i perioden. Der er dog ikke tvivl om, at tallene er udtryk for en betydelig reel stigning i antallet af kørsler efter indtagelse af spiritus.

4. Der er foretaget en undersøgelse af de i perioden 1. januar 1984 til 1. juli 1985 foreliggende sager vedrørende spiritus- og promillekørsel med henblik på at belyse graden af spirituspåvirkethed og hyppigheden af gentagelse. Oversigt 1 vedrører sager, hvori sigtede har været indblandet i færdselsuheld, oversigt 2 vedrører sager, hvori sigtede ikke har været indblandet i færdselsuheld, og oversigt 3 vedrører begge grupper.

Oversigt 1.

o/oo	1. gang	2. gang	3. gang	4. gang	mere	ialt
0,81-1,20	22	3	0	0	0	25
1,21-1,50	19	0	2	1	0	22
1,51-2,00	24	8	2	0	0	34
2,01-2,50	21	3	2	0	0	26
2,51-	7	1	2	0	0	10
Ialt	93	15	8	1	0	117

Gennemsnitspromille er 1,73

Oversigt 2.

o/oo	1. gang	2. gang	3. gang	4. gang	mere	ialt
0,81-1,20	53	5	1	0	0	59
1,21-1,50	35	8	0	0	0	43
1,51-2,00	60	4	2	1	0	67
2,01-2,50	19	6	1	2	0	28
2,51-	11	2	1	0	0	14
Ialt	178	25	5	3	0	211

Gennemsnitspromille er 1,60

Oversigt 3.

o/oo	1. gang	2. gang	3. gang	4. gang	mere	ialt
0,81-1,20	75	8	1	0	0	84
1,21-1,50	54	8	2	1	0	65
1,50-2,00	84	12	4	1	0	101
2,01-2,50	40	9	3	2	0	54
2,51-	18	3	3	0	0	24
ialt	271	40	13	4	0	328

Gennemsnitspromille er 1,65

Af oversigten fremgår, at ca. 25% af de sigtede har haft en promille på mellem 0,81 og 1,20, ca. 20% en promille på mellem 1,21 og 1,50, ca. 30% en promille på mellem 1,51 og 2,00, ca. 15% en promille på mellem 2,01 og 2,50 og godt 5% en promille på over 2,51.

I ca. 17% af sagerne foreligger der gentagelse.

5. Den stigende tilgang af sager om kørsel efter indtagelse af spiritus har medført en betydelig belastning af kriminalforsorgen og har bl.a. bevirket, at tiden mellem dommen og straffens fuldbyrdelse er blevet uheldig lang. En opgørlse pr. 1. juli 1985 viser, at 280 personer afventede afsoning af straffe for kørsel efter indtagelse af spiritus. I 169 tilfælde var dommene mere end 1 år gamle. En ventetid på $1\frac{1}{2}$ - 2 år fra dommens afsigelse til dens fuldbyrdelse er ikke ualmindelig. Det er nærliggende at antage, at disse ventetider i betydelig grad svækker frihedsstraffens præventive virkning. Pukkelen af afventere er søgt nedbragt ved at oprette en midlertidig afsoningsinstitution i ALV-skolen við Áir i to måneder i sommeren 1985, hvorved der er afviklet ca. 100 domme. Der er grund til at tro, at en afsoning under disse former medvirker til en svækkelse af frihedsstraffens præventive effekt.

De lange ventelister kan tillige have uheldige sociale følger for de dømte, hvis forhold kan have ændret sig betydeligt i den periode, der er forløbet.

En planlagt udvidelse af arresthusets kapacitet fra dets nuværende antal pladser på 8 til 15 vil i nogen grad bedre forholdene, men kan næppe hindre fremtidige pukkeldannelser.

En ændring af sanktionssystemet, således at det i højere grad indebærer anvendelse af bøder, vil i forbindelse med en forlængelse af frakendelsestiden ved de højere promiller og den foreslåede ændring af "6-timersreglen" kunne gennemføres uden en uacceptabel svækkelse af reaktionssystemets præventive virkning. En sådan ændring vil være i overensstemmelse med den almindelige kriminalpolitiske målsætning om begrænsning af frihedsstraf og vil samtidig bevirke en ønskelig aflastning af arresthuset. Herved opnås en hurtigere fuldbyrdelse af idømte straffe, hvilket vil modvirke spirituskørsel. Endvidere vil ændringen af sanktionssystemet i forbindelse med udvidelsen af arresthusets kapacitet formentlig give mulighed for, at fængselsstraffe for anden kriminalitet i videre udstrækning end hidtil kan afsones i arresthuset i stedet for i institution i Danmark.

Det foreslås derfor, jfr. affattelsen af stk. 6, at sanktionen for førstegangstilfælde af spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet, der ikke overstiger 2,00 o/oo, fremtidig i almindelighed skal være bøde. Frihedsstraf skal efter forslaget fortsat anvendes i tilfælde, hvor alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen har oversteget 2,00 o/oo. Som et vigtigt led i omlægningen indebærer lovforslaget, at der sker en forlængelse af frakendelsestiderne ved de højere promiller.

Bestemmelsen i stk. 6, 3. pkt., indebærer, at det forhold, som er indeholdt i forslaget til den ændrede affattelse af § 16, stk. 1, 2. pkt., jfr. lovforslagets § 1, nr. 2, også i denne henseende ligestilles med spirituskørsel.

6. Efter forslaget skal spirituskørsel med en alkoholkoncentration på højst 2,00 o/oo straffes med bøde, medmindre der foreligger skærpende omstændigheder. Dette vil indebære, at der i promilleområdet 1,21-2,00 fremtidig idømmes bøde i stedet for som i dag 10 dages hæfte.

Om bødernes størrelse bemærkes, at det næppe vil være hensigtsmæssigt at idømme højere bøde end de, som i dag anvendes overfor promillekørsel. Disse er som anført under pkt. 2 på 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindkomst. Der er således tale om bøder af en sådan størrelse, at betaling af bøderne navnlig for personer med lavere indkomster indebærer en ikke ubetydelig økonomisk belastning. En forhøjelse af bødeniveauet vil navnlig kunne medføre risiko for, at der må iværksættes afsoning af forvandlingsstraf.

I forbindelse med udvidelsen af bødestraffens anvendelsesområde vil det være hensigtsmæssigt, at de hæftestrafte på 20 og 30 dage, som efter nugældende praksis idømmes ved promiller over 2,00, nedsættes

til 14, henholdsvis 20 dage. Det vil ellers være vanskeligt at bevare balancen mellem de enkelte strafpositioner.

Der bør endvidere i forbindelse med den udvidede anvendelse af bøde ske en forlængelse af frakendelsestiderne ved kørsel med promiller over 1,50. Dette vil kunne gennemføres ved, at frakendelsestiden i promilleområdet 1,51-2,00 fastlægges til 2 år. For så vidt angår promiller over 2,00 foreslås der indført en mindstefrakendelsestid på 2 år og 6 måneder, jfr. lovforslagets § 1, nr. 49.

7. Det har i praksis i nogen grad været vanskeligt i forbindelse med de gældende regler om promille- og spirituskørsel at fastlægge området for den skærpende virkning af kørselsuheld og lignende. Det foreslås derfor, jfr. affattelsen af stk. 7, nr. 3, at den skærpende virkning, der vil kunne tillægges uheld og lignende i forbindelse med kørsel efter indtagelse af spiritus, knyttes til det kriterium i lovforslagets § 1, nr. 48, jfr. bemærkningerne, der er afgørende for frakendelse på grund af "groft uforsvarlig" kørsel. Det afgørende for, om kørselsuheld og lignende skal tillægges skærpende virkning, er herefter, om føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

8. Medens stk. 6, 1. pkt., ved den foreslåede affattelse fastsætter den almindelige strafferamme for spirituskørsel til bøde, indeholder stk. 7 mulighed for, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år. Det gælder for det første i tilfælde, hvor der foreligger gentagelse, og endvidere i tilfælde, hvor den pågældende findes skyldig i flere tilfælde af spiritus- eller promillekørsel. Endelig fastlægger bestemmelsen kriterierne for den strafskærpende virkning, der kan tillægges kørselsuheld og lignende. Der henvises herved til bemærkningerne under pkt. 7.

9. Der foreslås herefter følgende sanktionsfastsættelse ved førstegangstilfælde i sager om spiritus- og promillekørsel:

o/oo	uden skærpende omstændigheder	med skærpende omstændigheder
0,81-1,20	bøde + frakendelse i 1 år	bøde + frakendelse i 1½ år
1,21-1,50	bøde + frakendelse i 1½ år	bøde + frakendelse i 2 år
1,51-2,00	bøde + frakendelse i 2 år	14 dages hæfte + frakendelse i 2½ år
2,01-2,50	14 dages hæfte + frakendelse i 2½ år	20 dages hæfte + frakendelse i 3 år
2,51-	20 dages hæfte + frakendelse i 2½ år	30 dages hæfte + frakendelse i 3 år

Til sammenligning med den gældende sanktionsfastsættelse henvises til oversigten under pkt. 2.

10. Det følger af lovforslaget, at bødestraf fremtidig skal anvendes i videre omfang end i dag inden for området for spirituskørsel, og at der skal ske en afkortning af de nuværende frihedsstraffe. Dette bør medføre, at der gives de personer, som er idømt, men ikke har afsonet frihedsstraf for overtrædelse af den gældende færdselslovs § 16, mulighed for benådning, således at straffen kommer til at svare til de straffe, der vil blive idømt efter de nye regler. Overgangsordningen tager sigte på dømte, der inden lovforslagets ikrafttræden er idømt hæftestraf for overtrædelse af færdselslovens § 16 som eneste eller væsentligste overtrædelse, men som ikke har afsonet denne straf.

11. Det er ikke muligt nøjagtigt at angive, hvor meget antallet af afsoningsdage vil falde efter de foreslåede ændringer. Under henvisning til de under pkt. 4 givne oversigter skønnes antallet af afsoningsdage på spirituskørselsområdet at ville falde med ca. 50 %.

Til § 1, nr. 42. (§ 58 a).

De foreslåede bestemmelser svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 58 a. Dog er det fundet rimeligt at medtage reglerne om frakendelse af førerretten i den almindelige bestemmelse i stk. 1.

Efter stk. 1 finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet. Denne bestemmelse er udtryk for, at færdselsloven ikke er territorielt begrænset. På samme måde som straffeloven kan færdselsloven anvendes på handlinger, som personer, der er hjemmehørende her i landet, har begået i udlandet. Det er en forudsætning, at det forhold, som tiltalen angår, også er strafbart efter færdselsreglerne på gerningsstedet. Den straf, der kan idømmes, kan ikke overstige den, der er hjemlet i gerningslandets lovgivning.

Denne bestemmelse suppleres af bestemmelserne i stk. 2, der gælder for overtrædelser begået i de nordiske lande. Stk. 2 gør dele af færdselslovgivningen i gerningslandet anvendelig her i landet. I disse tilfælde rejses tiltalen efter vedkommende nordiske lands færdselslovsbestemmelser, og det er ingen betingelse for strafbarheden, at der findes en tilsvarende bestemmelse i den færøske færdselslov. Adgangen til at rejse tiltale efter gerningslandets lovgivning er imidlertid begrænset til særligt opregnede, overvejende teknisk prægede bestemmelser.

Efter stk. 3 kan landsstyret bestemme, at reglerne i stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i andre lande end de nordiske. Den danske færdselslov har bestemmelser af samme indhold som de refererede. I medfør af disse bestemmelser har justitsministeriet udstedt en bekendtgørelse, hvorefter bestemmelserne i stk. 2 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i lande, der har ratificeret, godkendt eller tiltrådt den europæiske konvention om straf for færdselsforseelser. Denne konvention er vedtaget den 30. november 1964 af Det europæiske Råds ministerudvalg. Konventionen er ratificeret af Danmark den 5. april 1972.

Den gældende færdselslovs § 58 a er indsat i færdselsloven ved lovgivningslov nr. 21 af 26. maj 1971. Efter lovens § 2 fastsætter landsstyret ved bekendtgørelse tidspunktet for lovens ikrafttræden. Loven ses ikke sat i kraft. Der er intet til hinder for, at bestemmelserne sættes i kraft. Da bestemmelserne er medtaget i lovforslaget, vil de træde i kraft efter bestemmelserne i lovforslagets § 2.

Vedrørende den nævnte bestemmelse i stk. 3 bemærkes, at det er usikkert, om Færøerne er omfattet af Danmarks ratifikation af konventionen om straf for færdselsforseelser. Konventionen er ikke anført som gældende i det færøske lovregister. Derimod er bekendtgørelse nr. 39 af 30. april 1973 af traktat mellem Danmark og Spanien om straf for færdselsforseelser anført som gældende.

Til § 1, nr. 43.

Ændringen foretages af systematiske grunde.

Til § 1, nr. 44. (§ 58 c).

De foreslåede bestemmelser er med redaktionelle ændringer og en ændring, som følger af de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 45, i overensstemmelse med den gældende færdselslovs § 58, stk. 6.

Til § 1, nr. 45-46. (§§ 58 d og 58 e).

De foreslåede bestemmelser er nye og har til formål at give mulighed for vedtagelse af afgørelser i sager om spiritus- og promillekørsel inden for bødeområdet, således at også spørgsmålet om frakendelse af førerret, der ved siden af straf anvendes som sanktion i disse sager, kan afgøres udenretligt.

Bestemmelser af samme indhold som de foreslåede er indført i Danmark ved en ændring af færdselsloven i 1984. Erfaringerne med nyordningen er gode. I ca. 80% af de sager, der kan afgøres ved vedtagelse, har de sigtede ønsket denne afgørelsesmåde, hvilket har medført en betydelig aflastning af domstolene og anklagemyndigheden.

Bestemmelsen i § 58 d, stk. 1, indeholder de nærmere regler. Det er i overensstemmelse med retsplejelovens bestemmelser en forudsætning for udenretlig afgørelse ved vedtagelse af bøde og førerretsfrakendelse, at den sigtede erkender sig skyldig og samtykker i, at sagen afgøres på denne måde.

Efter bestemmelsen i § 58 d, stk. 3, kan sager om spiritus- og promillekørsel i bødeområdet endvidere afgøres ved vedtagelse i retten af bødestraf og frakendelse af førerret.

Efter den almindelige regel i retsplejelovens § 931, stk. 3, har en udenretlig bødevedtagelse først gentagelsesvirkning fra det tidspunkt, hvor bøden enten er betalt, inddrevet eller afsonet. Denne ordning vil være mindre hensigtsmæssigt i sager om spiritus- og promillekørsel, som afgøres udenretligt. Fuldbyrkelsestidspunktet og begyndelsestidspunktet for gentagelsesvirkningen bør i disse sager knyttes til det tidspunkt, hvor afgørelsesforelægget vedtages. På denne baggrund foreslås i § 58 d, stk. 4, en regel, hvorefter vedtagelse af afgørelse i sager om spiritus- og pro-

millekørsel med hensyn til fuldbyrdelse og gentagelsesvirkning har samme virkning som en dom.

Tidsrummet for frakendelsen af førerretten fastsættes efter færdselslovens almindelige regler, og tidsrummet skal angives i afgørelsesforelægget. Hvor der er tale om frakendelse uden forudgående administrativ inddragelse af kørekortet, skal frakendelsen regnes fra afgørelsens tidspunkt. Da afgørelsestidspunktet vil være det tidspunkt, hvor politimesteren modtager underretning om vedtagelsen, og da dette tidspunkt afhænger af, hvornår den sigtede reagerer, vil det i disse tilfælde ikke være muligt på forhånd at angive begyndelsestidspunktet for frakendelsesperioden i politimesterens tilkendegivelse, men alene denne periodes længde. Klarhed over begyndelses- og ophørstidspunktet for frakendelsen vil kunne tilvejebringes ved, at politimesteren straks efter modtagelse af underretning fra den sigtede om vedtagelse af den forelagte bøde og frakendelse tilsender den pågældende en meddelelse, hvori frakendelsesperiodens begyndelses- og ophørstidspunkt nærmere angives.

I de fleste tilfælde vil førerretten allerede forud for vedtagelsen af frakendelsesforelægget være administrativt inddraget, og frakendelsen skal da regnes fra politiets inddragelse af kørekortet.

I den foreslåede bestemmelse i § 58 e indføres særlige regler om forsvarerbistand i sager om spiritus- og promillekørsel, som søges afgjort udenretligt.

De foreslåede bestemmelser skal ses i sammenhæng med forslaget i § 1, nr. 41, om udvidet anvendelse af bødestraf i sager vedrørende førstegangstilfælde af spirituskørsel. Såfremt de foreslåede bestemmelser vedtages, vil en meget væsentlig del af sagerne vedrørende førstegangstilfælde af spiritus- og promillekørsel kunne afgøres udenretligt.

Inden bestemmelsen kan få et praktisk anvendelsesområde, er en ændring af den færøske retsplejelov nødvendig. Efter den færøske retsplejelovs § 931 kan der ikke udenretligt forelægges større bøder end på 2.000 kr. Bøder for spiritus- og promillekørsel vil i almindelighed størrelsesmæssigt ligge væsentligt over denne grænse. I Danmark er beløbsbegrænsningen ophævet. En tilsvarende ændring foreslås af en arbejdsgruppe, der har foretaget revision af den færøske retsplejelov.

Til § 1, nr. 47. (§ 59).

Den foreslåede bestemmelse svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 59, stk. 2.

Til § 1, nr. 48. (§ 59 a).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende færdselslovs § 59, stk. 1, om førerretsfrakendelse for andre overtrædelser af loven end spiritus- eller promillekørsel.

Efter de gældende bestemmelser skal frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, dog ikke knaltert, finde sted, når føreren af et sådant køretøj har ført dette på groft uforsvarlig måde, eller det i øvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fortsat fører motordrevet køretøj.

Disse bestemmelser, der havde deres forbillede i den danske færdselslov af 1955, blev indsat i den færøske færdselslov, lagtingslov nr. 65 af 9. september 1963.

Bestemmelsernes nærmere indhold blev fastlagt ved en omfattende domspraksis, der under hensyn til, at bestemmelserne var ens i Danmark og på Færøerne også vedrører det nærmere indhold af den gældende færdselslovs § 59, stk. 1. Denne domspraksis er udførlig omtalt i dansk juridisk litteratur.

I 1975 ændredes de danske bestemmelser om groft uforsvarlig kørsel. Årsagen hertil var, at der efter domspraksis skete frakendelse i en række situationer, hvor det efter almindelig sprogbrug måtte forekomme mindre rammende at karakterisere førerens subjektive forhold som groft uforsvarligt. Dette gjaldt navnlig i tilfælde, hvor i øvrigt rutinerede og påpasselige motorførere mistede førerretten på grund af en kørselsfejl, som var udslag af et øjebliks uopmærksomhed, de såkaldte "klapfejl-sager". På denne baggrund overvejede man en ændring med henblik på at begrænse de gældende bestemmelsers anvendelsesområde for at undgå frakendelse ved "klapfejl". Det viste sig imidlertid meget vanskeligt at udforme en regel, der på den ene side undtog "klapfejl" og på den anden side gav mulighed for at frakende førerretten i tilfælde, hvor den uforsvarlige kørsel ikke kun skyldes et øjebliks uopmærksomhed eller et lignende undskyldeligt forhold, men måtte antages at skyldes, at føreren havde taget en chance eller på anden måde mere bevidst tilsidesat hensynet til andre trafikanter. Man var endvidere af præventive grunde betænkelig ved at give afkald på frakendelse af førerretten som sanktion i situationer, hvor der vel ikke var udvist et stærkt dadelværdigt forhold, men hvor der i forbindelse med uagtsomhed alligevel forelå en objektivt set far-

lig kørsel. Resultatet af disse overvejelser blev, at grundreglen om frakendelse af førerretten på grund af kørselsfejl og lignende fik en ændret affattelse, men i øvrigt opretholdt med et anvendelsesområde svarende til det gældende. Det vil sige, at den ændrede affattelse i forhold til den tidligere bestemmelse ikke medførte nogen ændring af den retspraksis, der havde dannet sig i 20 år, således at grænsen mellem de tilfælde, hvor frakendelse sker, og hvor der sker frifindelse for en påstand om frakendelse, er den samme. Det afgørende og nye var, at der indførtes en ny form for førerretsfrakendelse - betinget frakendelse. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en periode på 3 år ikke fører motordrevet køretøj under sådanne omstændigheder, at førerretten skal frakendes ham. Efter de gældende bestemmelser i den danske færdselslov er hovedreglen, at frakendelse skal ske betinget. Fravigelse af denne hovedregel og dermed anvendelse af ubetinget førerretsfrakendelse forudsætter særlige forhold, nemlig at den omhandlede forseelse er særlig grov, at der er tale om flere selvstændige overtrædelser til samtidig påkendelse, eller at der er tale om gentagelsestilfælde.

Disse ændringer af bestemmelserne i den danske færdselslov har haft en vis afsmittende virkning på anvendelsen af de på Færøerne stadig gældende bestemmelser om frakendelse af førerretten på grund af groft uforsvarlig kørsel i retning af, at de forhold, som tidligere har kunnet begrunde en frakendelse, nu skal have en grovere karakter, før der sker frakendelse.

Udvalget afgav den 21. juli 1981 en indstilling til landsstyret om, at der i færdselsloven blev indsat en bestemmelse, der gav politiet hjemmel til - under visse retssikkerhedsgarantier - at inddrage førerretten for en periode fra unge under 23 år, som havde gjort sig skyldig i væsentlig eller gentagen overtrædelse af nærmere opregnede bestemmelser i færdselsloven. I de bemærkninger, der ledsagede indstillingen, anførtes bl.a., at den foreslåede bestemmelses anvendelsesområde skulle være langt videregående end anvendelsesområdet for de gældende bestemmelser om groft uforsvarlig kørsel. Der blev med henblik på at begrænse det skøn, der efter bestemmelsen skulle udøves af administrationen, foretaget en vis præcisering af anvendelsesområdet. Baggrunden for indstillingen, der blev afgivet med nogen betænkelighed, var, at der i de senere år havde været en betydelig stigning i antallet af alvorlige færdselsuheld, og at de unge motorførere var markant overrepræsenterede i færdselsuheldene.

Under behandlingen i lagtinget af landsstyrets lovforslag, der var i overensstemmelse med udvalgets indstilling, faldt dette (løgtingsmål

nr. 67/1981). Begrundelsen for, at lovforslaget ikke blev vedtaget, skal navnlig søges i de forhold, at lagtinget fandt, at førerretsfrakendelse fortsat bør være et domstolsanliggende, og at skærpede bestemmelser bør gælde for alle motorførere - og ikke blot for de unge.

Den 1. marts 1985 fremsatte landsstyret forslag til lagtingslov om specielle færdselsbestemmelser (løgtingsmål nr. 56/1984). Efter lovforslaget skulle politiet uden dom kunne inddrage førerretten fra personer, der havde haft førerbevis i mindre end 2 år, og som overtrådte bestemmelserne i færdselslovens § 30 a om højst tilladte hastigheder, § 31 om møde og overhaling eller § 32 om vigepligt. Det samme var efter lovforslaget gældende i tilfælde, hvor der forefandtes spiritus i køretøjet mellem kl. 18.00 og 06.00. Under lagtingets behandling af lovforslaget blev det vedtaget, "at rættarnevndin skuldi halda fram til Ólavsökutingsetuna sum millumtinganevnd til saman við ferðslulógáðvunevndini at arbeiða víðari við ferðslumálinum í tingmáli nr. 67/1981."

Udvalget har på denne baggrund overvejet at foreslå bestemmelser svarende til lovforslaget i løgtingsmål nr. 67/1981 dog med den forskel, at bestemmelserne gælder for alle motorførere, og at frakendelsen af førerretten henlægges til domstolene.

Udvalget har imidlertid visse betænkeligheder med hensyn til at fremsætte forslag herom.

De bestemmelser, som er tiltænkt anvendt over for unge motorførere var meget strenge, og deres indhold var udformet med det sigte, at de skulle virke motiverende over for de unge til at køre hensynsfuldt, at det skærpede ansvar skulle medføre en ønskelig ændret holdning til trafiksikkerhed, og at denne holdning muligvis kunne bibeholdes, efter at det skærpede ansvar var ophørt. Der foreligger efter udvalgets opfattelse ikke den fornødne begrundelse for at lade det nævnte skærpede ansvar gælde for alle motorførere eller for alle, der har haft kørekort i mindre end f. eks. 2 eller 5 år. Det bør fremhæves, at førerretsfrakendelse er en sanktion, der kan have alvorlige personlige og økonomiske følger. Derfor bør førerretsfrakendelse kun ske i tilfælde, hvor det af hensyn til færdselssikkerheden er påkrævet.

En anden betænkelighed er, at bestemmelserne ikke i bemærkningerne til lovforslaget kan gives et blot nogenlunde præcist indhold. Det vil derfor være overladt til domstolene - Færøernes ret og Østre landsret - at fastlægge bestemmelsernes indhold, uden at man kan være sikker på, at domstolene vil føle sig bundet af upræcise bemærkninger til lovforslaget om, hvordan man har forudset bestemmelserne anvendt. Der

vil således skulle opbygges en retspraksis. Denne proces vil blive vanskelig og kræve tid både for domstolene og anklagemyndigheden.

Udvalget har derfor overvejet andre muligheder for en ændret affattelse af færdselslovens § 59, stk. 1. Resultatet af disse overvejelser er de foreslåede bestemmelser.

Det foreslås, at grundreglen om frakendelse af førerretten på grund af kørselsfejl og lignende, det vil sige de gældende bestemmelser om frakendelse på grund af groft uforsvarlig kørsel m.v., affattes i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i den danske færdselslov. Denne ændrede affattelse er indeholdt i den foreslåede bestemmelse nr. 1 og 3. Herefter skal frakendelse ske, hvis føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, eller hvis frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

Ved den ændrede affattelse er der overensstemmelse mellem færøsk og dansk lovgivning med hensyn til området for, hvornår der skal ske frakendelse. Denne affattelse foreslås under den forudsætning, at dansk domstolspraksis vedrørende spørgsmålet om, hvornår der skal ske frakendelse, anvendes ved pådømmelse af overtrædelse af den færøske færdselslov.

Udvalget finder, at der ikke nu bør indføres bestemmelser om betinget førerretsfrakendelse. Området for frakendelse på grund af kørselsfejl og lignende vil efter færøsk færdselslov herefter svare til det område, hvor der efter dansk færdselslov sker betinget og ubetinget førerretsfrakendelse. Udvalget er opmærksom på, at de oven for omtalte "klapfejl" falder inden for det område, hvor der efter de foreslåede bestemmelser skal ske frakendelse. Urimelige tilfælde vil kunne undgås ved en velovervejet tiltalepraksis hos anklagemyndigheden.

Bestemmelserne i nr. 1 og nr. 3 suppleres af en bestemmelse i nr. 2, hvorefter førerretsfrakendelse skal ske, hvis de generelle hastighedsgrænser, der er fastsat i den gældende færdselslovs § 30 a, stk. 1, overskrides med mere end 30 km i timen, og hvis lokale hastighedsgrænser fastsat i medfør af § 30 a, stk. 2, overskrides med mere end 20 km i timen. Overtrædelse af denne art er ikke i sig selv ensbetydende med, at der herved er fremkaldt fare for, at der voldes skade på person eller ting. Dette afhænger af en konkret vurdering af de omstændigheder, hvorunder kørslen er sket. Begrundelsen for bestemmelsen er, at kørsel med høje hastigheder er en væsentlig årsag til mange færdselsuheld. En be-

stemmelse som den foreslåede kan medvirke til en almindelig ønskelig nedsættelse af kørehastigheden. To landsretsdomme illustrerer disse forhold. I den ene sag havde den tiltalte uden for tættere bebygget område kørt med en hastighed på 132 km i timen. I den anden sag havde den tiltalte i tættere bebygget område kørt med en hastighed på 101 km i timen. I begge sager var det ved Færøernes ret statueret, at hastighedsoverskridelserne var så alvorlige, at kørslerne ansås for groft uforsvarlige. I begge sager skete der ved landsrettens dom frikendelse med hensyn til førerretsfrakendelse, idet landsretten efter en konkret vurdering af de omstændigheder, hvorunder kørslerne var foregået, ikke fandt, at der forelå groft uforsvarligt forhold.

Bestemmelsen i nr. 2 er ikke til hinder for, at der kan ske frakendelse ved lavere hastigheder. Dette vil kunne ske, hvis betingelserne efter nr. 1 er opfyldt.

Til § 1, nr. 49. (§ 59 b).

De foreslåede bestemmelser erstatter bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 59, stk. 3.

I forhold til de gældende bestemmelser indeholder stk. 1 den ændring, at den mindste frakendelsestid, herunder også frakendelse ved spirituskørsel, foreslås fastsat til 6 måneder. Der er ikke herved tilsigtet at ændre hidtidig retspraksis.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2, 1. pkt., indebærer, at der i forbindelse med dom for spirituskørsel med en promille på over 2,00 skal ske frakendelse i mindst 2 år og 6 måneder. Det er forudsat, at frakendelse i 2 år og 6 måneder bliver den normale reaktion i alle sådanne førstegangstilfælde. Om baggrunden for forslaget henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 41. Bestemmelsen i stk. 2, 2. pkt., indebærer, at det forhold, som er indeholdt i forslaget til den ændrede affattelse af § 16, stk. 1, 2. pkt., jfr. lovforslagets § 1, nr. 2, også i denne henseende ligestilles med spirituskørsel.

Til § 1, nr. 50. (§ 59 c).

De foreslåede bestemmelser erstatter bestemmelserne i den gældende færdselslovs § 59, stk. 6.

Efter bestemmelsen er det overladt til politiets skøn, om førerretten skal inddrages, inden sagen afgøres i retten. Afgørelsen kan som hidtil forlanges prøvet af retten, men i forslaget er dette udbygget med en vejledningspligt for politiet om prøvelsesretten. Dette stemmer med den praksis, der allerede følges.

Inddragelsestiden skal efter stk. 3 fradrages i frakendelsestiden. Bestemmelsen er ny, men stemmer ligeledes med gældende praksis.

Til § 1, nr. 51. (§ 59 d).

De foreslåede bestemmelser svarer i det væsentligste til de gældende bestemmelser i færdselslovens § 59, stk. 7. Det findes dog rimeligt, at der i sager vedrørende spiritus- og promillekørsel - ligesom det efter de gældende bestemmelser er tilfældet i sager om kørselsfejl - tillægges anke af dommene, hvorved der er sket frakendelse af førerretten, opsættende virkning, hvis førerretten ikke har været administrativt inddraget under sagen. Endvidere foreslås det, at kompetencen til at træffe bestemmelse om, at anke ikke har opsættende virkning, henlægges til underretten, ikke som efter de gældende bestemmelser til ankeinstansen.

Bestemmelsen i stk. 2 er ny, idet de gældende bestemmelser i færdselslovens § 59, stk. 8, om ankeinstansens adgang til på anklagemyndighedens begæring at opretholde en inddragelse af førerretten eller at træffe bestemmelse om inddragelse af førerretten i sager, hvori der er sket frifindelse med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, og hvor dommen ankes, foreslås ophævet.

Til § 1, nr. 52. (§ 59 e).

Den foreslåede bestemmelse svarer med redaktionelle ændringer til den gældende færdselslovs § 59, stk. 4.

Til § 1, nr. 53. (§ 59 f).

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende færdselslovs § 59a.

Til § 1, nr. 54. (§ 60).

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 60. I modsætning til denne bestemmelse, der alene vedrører forholdene ud for skolen, foreslås den nye regel udvidet til at omfatte skolevejen. Der tænkes herved på veje, der i særlig grad anvendes af børn og unge på deres vej til og fra skole, herunder vejnettet i skolens nærhed og f. eks. veje mellem boligkvarterer og skolen.

Den gældende bestemmelse lader forpligtelsen til at sikre børnene mod farerne fra færdslen påhvile skolerne. Forpligtelserne til sikring af børns skoleveje kan imidlertid normalt kun gennemføres af politiet eller vedkommende vejmyndighed eller i et samarbejde mellem disse myndigheder, og der foreslås derfor en bestemmelse, der lader pligten påhvile politi og vejmyndighed efter samråd med skolerne. Egnede beskyttelsesforanstaltninger vil ofte have anlægsmæssig karakter, således at vejmyndighedens medvirken er nødvendig. Dette gælder f. eks. med hensyn til anlæg af cykelstier, gangbroer og -tunneler.

Ordet "børnene" omfatter også elever på tekniske skoler, handels-skoler, gymnasier og lignende.

Til § 1, nr. 55 (§ 62).

Ændringen er af sproglig karakter.

Til § 1, nr. 56. (§§ 64, 64 a og 65).

De gældende bestemmelser om kørelærere er efter forslaget overført til § 19 a, jfr. § 1, nr. 9, og den gældende bestemmelse om den motorsagkyndige foreslås overført til § 64, jfr. § 1, nr. 57.

Til § 1, nr. 57. (§ 64).

Den foreslåede bestemmelse erstatter bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 65.

Den foreslåede bestemmelse indeholder en almindelig beskrivelse af de arbejdsopgaver, Bileftirlitið har i dag, suppleret med en bestemmelse om, at landsstyret kan henlægge andre arbejdsopgaver til Bileftirlitið. Endvidere bemyndiges landsstyret til at fastsætte bestemmelser om Bileftirlitið's virksomhed.

Til § 2.

De foreslåede bestemmelser vedrører lovens ikrafttræden og overgangsbestemmelser.

Loven træder efter stk. 1 i kraft efter dens kundgørelse.

Fravigelserne i stk. 2 er omtalt i bemærkningerne til § 1, nr. 9.

Den særlige overgangsbestemmelse i stk. 3 er ligeledes omtalt i § 1, nr. 9.

Det forudsættes, at kundgørelser udstedt i medfør af den gældende færdselslov fortsat er gældende. Det er ikke fundet nødvendigt at optage bestemmelse herom i loven.

B I L A G

FÆRDSLSLOVEN

Lagtingslov nr. 65 af 9. september 1963, som kundgjort ved lov nr. 10 af 18. marts 1966, som ændret ved lagtingslov nr. 31 af 27. maj 1968, lagtingslov nr. 21 af 26. maj 1971, lagtingslov nr. 32 af 26. april 1974, lagtingslov nr. 15 af 25. marts 1976, lagtingslov nr. 52 af 1. juni 1977, lagtingslov nr. 66 af 18. oktober 1978, lagtingslov nr. 40 af 1. juni 1979, lagtingslov nr. 57 af 12. maj 1980, lagtingslov nr. 38 af 31. marts 1982 og lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982.

I. INDLEDENDE BESTEMMELSER.

§ 1.

Lovens område.

Bestemmelserne i denne lov gælder, hvor intet andet er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

§ 2

§ 2.

Definitioner.

Ved anvendelse af bestemmelserne i denne lov skal de nedenfor angivne definitioner m.v. lægges til grund.

I.

VEJ: vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvadenten den er offentlig eller privat.

KØREBANE: den for kørende bestemte del af vejen, herunder dog ikke cyklesti. De for kørebane gældende regler finder tillige anvendelse for cyklesti i det omfang, de er anvendelige her.

VOGNBANE: enhver af de baner, i hvilke kørebanen kan deles, og som hver er tilstrækkelig bred til at kunne befares af een række køretøjer.

VEJFARENDE: enhver, der færdes eller iøvrigt opholder sig på en vej eller i køretøj på vej.

VEJKRYDS: hvad der i loven bestemmes om vejkryds finder tilsvarende anvendelse ved vejforgreninger og vejudmunding.

II

KØRETØJ: enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet.

MOTORDREVET KØRETØJ: ethvert køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft.

III.

Motordrevne køretøjer inddeles i:

A. MOTORKØRETØJ: motordrevet køretøj, der hovedsaglig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbeholdring, eller som, såfremt det er indrettet til andet formål, er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen.

B. TRAKTOR: motordrevet køretøj, som hovedsaglig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

§ 2

C. MOTORREDSKAB: motordrevet køretøj, som hovedsaglig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed; endvidere anses motordrevet køretøj, som er bestemt til at føres af en gående person, som motorredskab.

Motorkøretøjer inddeles i:

a) BIL(motorvogn): motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bælter, valser, møder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

b) MOTORCYKEL: motorkøretøj på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

c) KNALLERT: (cykel med hjælpemotor): motordrevet to- eller trehjulet køretøj med en motor, hvis slagvolumen ikke overstiger 50 cm³ eller med el-motor, og hvis motor ikke kan fremdrive køretøjet med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej. Færøernes landsstyre kan fastsætte yderligere betingelser, som et motordrevet køretøj skal opfylde for at kunne anses som knallert. Hvor intet andet er bestemt, gælder bestemmelserne om cykel for knallerter.

IV.

PÅHÆNGSVOGN: køretøj, der trækkes af motordrevet køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbefordring - sættevogn og blokvogn dog undtaget.

SÆTTEVOGN: køretøj, der kobles til motordrevet køretøj, således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbefordring.

Som påhængsvogn eller sættevogn anses dog ikke andet motorkøretøj, der trækkes af motordrevet køretøj.

SIDEVOGN: ethjulet køretøj, der kobles til siden af en tohjulet motorcykel, og som er beregnet til person- eller godsbefordring.

PÅHÆNGSREDSKAB: andet køretøj, der kobles til motordrevet køretøj.

§ 2

V.

BLOKVOGN: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods.

VI.

EGENVÆGT: vægten af køretøj færdigt til brug med alt tilbehør som normalt under brugen. Vægten af driftsmidler (brændstof, smørolie og kølevand) samt fører medregnes ikke til egenvægten.

FAKTISKE TOTALVÆGT: køretøjets øjeblikkelige vægt med driftsmidler, fører og last.

TILLADTE TOTALVÆGT: den ved indregistrering eller godkendelse tilladte største vægt af køretøj med driftsmidler, fører og last.

AKSELTRYK: det samlede tryk, der overføres til vejen af samtlige hjul, hvis center findes indenfor 2 parallelle lodrette planer, som lægges med 1 m indbyrdes afstand vinkelret på køretøjets længdeakse gennem hele dets bredde.

VII.

PARKERING: enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsning kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering.

VIII:

LYGTETÆNDINGSTIDEN: tiden fra 3/4 time efter solens nedgang til 3/4 før dens opgang. Hvor der i loven gives bestemmelser for lygtetændingstiden, gælder de tillige under tåge og lignende dårlige lysforhold.

IX.

TÆTTERE BEBYGGET OMRADE: område, hvis grænser tilkendes gives ved særlig afmærkning.

§ 3

§ 3.

Særlige bestemmelser

Færøernes landsstyre afgør i tvivlstilfælde endeligt, til hvilken af de i § 2, II-IV nævnte grupper af køretøjer et køretøj vil være at henføre. På samme måde kan det, hvor særlige grunde taler derfor, fastsættes, at køretøjer af en bestemt type vil være at henføre under en anden gruppe køretøjer, end de i § 2, II-V, nævnte definitioner ville medføre, ligesom der kan fastsættes særlige forskrifter for beregningen af de under VI omhandlede vægte.

§ 4

II. BESTEMMELSER OM KØRETØJER

A. Køretøjers indretning og udstyr.

§ 4.

Almindelige bestemmelser.

Ethvert køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden unødigt fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene.

Stk. 2. Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand, navnlig at styreapparat og bremses virker sikkert og kraftigt, at koblingen til eventuel påhængsvogn, sættevogn eller påhængsredskab er sikker og i forsvarlig stand, og at signalapparater og påskrifter er i orden.

§§ 5 - 9 ophæves.

§ 10

§ 10.

Forskrifter for køretøjer.

Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. Landsstyret kan bestemme, at de af justitsministeriet i medfør af færdselsloven udstedte bekendtgørelser om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr helt eller delvis skal gælde her i landet. Bekendtgørelser om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr er fritaget for kundgørelse.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om forbud mod indførsel og forhandling af udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personlig sikkerhedsmæssig udrustning til førere og passagerer, såfremt de pågældende dele ikke opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, eller de ved deres anvendelse vil medføre, at føreren eller andre trafikanter udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Stk. 3. Landsstyret kan, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, forbyde brugen af et køretøj, selv om det opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1.

B. KONTROL MED KØRETØJER.

§ 11.

Registrering af motorkøretøjer m.v.

Ethvert motorkøretøj og enhver traktor, bortset fra de i § 12 omhandlede, skal forinden køretøjet tages i brug, være registreret og forsynet med nummerplader, jfr. dog § 14 om udenlandske køretøjer. Det samme gælder for påhængs- sætte- eller sidevogne til et registreringspligtig køretøj samt for påhængsredskab, der benyttes efter motorkøretøj og efter sin konstruktion kan fremføres med største hastighed end 30 km i timen. Politiet udsteder attest om registreringen.

Stk. 2. Når et registreret køretøj skifter ejer (bruger), såvel som når ejeren (brugeren) skifter bopæl, skal der inden 14 dage ske anmeldelse herom til politiet. Ved midlertidigt ophold udenfor den anmeldte bopæl af ikke over 5 måneders varighed er anmeldelse om flytning dog uforuden. Anmeldelsespligten påhviler ved ejerskifte (brugerskifte) den nye ejer. Når et køretøj afmeldes, skal nummerpladerne tilbageleveres politiet.

Stk. 3. Til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med registreringspligtigt køretøj, der ikke er registreret, samt til blokvognskørsel udleveres særlige nummerplader. Der kan herfor betinges en afgift, som anvendes på samme måde som den almindelige afgift af motorkøretøjer.

Stk. 4. De nærmere regler om registreringen og forudgående godkendelse af køretøjernes indretning og udstyr m.v. samt gebyrerne herfor fastsættes af Færøernes landsstyre, der tillige fastsætter bestemmelser om, i hvilket omfang registreringspapirer skal medføres under kørslen, samt om den i stk. 3 omhandlede kørsel og den dér nævnte afgift. Landsstyret kan i særlige tilfælde undtage påhængsredskaber fra registrering.

Stk. 5. Nummerplader skal stedse være let læselige og må ikke tildækkes under kørslen. Efterligning eller uberettiget anvendelse af nummerplader er forbudt.

§ 11

Stk. 6. Bortkommer en nummerplade, eller bliver den ubrugbar, skal dette straks anmeldes til den stedlige politimyndighed, der efter nærmere fastsatte regler kan tillade anvendelse af køretøjet, indtil ny nummerplade er fremskaffet.

§ 12

§ 12.

Traktorer, der er fritaget for registrering.

Traktorer, der ganske overvejende anvendes udenfor vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, skal dog ikke indregistreres, for så vidt de alene benytter vejene:

- a) til egentransport til og fra arbejdssted og reparator, samt til transport af egne produkter samt varer, der medgår i egne produkter, indenfor kommunens grænser,
- b) som trækraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted eller reparator (med arbejdsredskaber ligestilles påhængsvogne, der alene benyttes til befordring af redskaber),
- c) til prøvekørsel eller anden lignende bestemt tidsbegrænset kørsel efter derom af politiet i hvert enkelt tilfælde meddelt tilladelse.

Stk. 2. Traktorer, der på vejene udover kørsel som i stk. 1 nævnte alene udfører vejarbejde på vejområder, der er begrænset på betryggende måde ved afspærring eller afmærkning, eller anvendes til renholdelse, snerydning og lignende, skal heller ikke indregistreres.

§ 13.

Kontroleftersyn.

Politiet og den motorsagkyndige er altid berettiget til at standse ethvert køretøj og lade det undersøge eller til at kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet. Findes det, at køretøjet ikke opfylder de i denne lov eller i medfør af denne givne forskrifter, kan dets benyttelse forbydes og nummerplader eller andre påbudte kendingsmærker fjernes, indtil forefundne mangler er afhjulpet.

Stk. 2. Ved broer, og ved særlige vejstrækninger, f. eks. dæmninger, kan der iværksættes fast kontrol med køretøjets vægt og størrelse.

Stk. 3. Politiet og den motorsagkyndige kan til enhver tid forlange et indregistreret eller godkendt køretøj fremstillet til eftersyn af, om det vedblivende fyldestgør de i denne lov eller i medfør af denne stillede fordringer. Færøernes landsstyre kan fastsætte bestemmelser om periodisk eftersyn af motorkøretøjer. Bestemmelser om betaling for de i dette stykke omhandlede eftersyn fastsættes af Færøernes landsstyre.

Stk. 4. Fremstilles et køretøj ikke efter tilsigelse, kan politiet forbyde dets benyttelse og fjerne dets nummerplader (kendingsmærker).

§ 14

C. UDENLANDSKE KØRETØJER

§ 14.

Fra køretøjer fra udlandet, der i henhold til en af Danmark tiltrådt international overenskomst midlertidigt kan benyttes her i landet, gælder bestemmelserne i §§ 5-10 kun i det omfang, de har hjemmel i overenskomsten. Køretøjer, der efter § 11 er registreringspligtige, kan benyttes uden registrering her i landet, såfremt de er lovligt registreret i deres hjemland og forsynet med nationalitetsmærke og nummerplade, idet mindste bag på køretøjet, jfr. dog stk. 3.

Stk. 2. Færøernes landsstyre udfærdiger de nærmere regler for kontrollen med de i stk. 1 omhandlede køretøjer under deres ophold her i landet og fastsætter bestemmelser om, under hvilke betingelser køretøjer, der indkommer fra udlandet uden at være omfattet af overenskomst, som i stk. 1 nævnt, kan anvendes her i landet.

Stk. 3. Såfremt ejeren (brugeren) af et fra udlandet indført motorkøretøj eller andet af § 11 omfattet køretøj er bosiddende her i landet, skal køretøjet indregistreres eller samtlige dets nummerplader afleveres til politiet inden 14 dage, efter at det er indkommet. Tager en ikke her i landet bosiddende ejer (bruger) efter indrejse bopæl her i landet, eller overgår køretøjet fra ham til en her i landet bosiddende ejer (bruger), skal indregistrering eller aflevering af nummerplader ske inden 14 dage derefter.

§ 15

III. BESTEMMELSER VEDRØRENDE FØRERE
AF KØRETØJER M.V.

§ 15.

Sygdom,
overanstrengelse m.v.

Et køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstrammende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde. At en person i en sådan tilstand med køretøjet har befordret personer i erhvervsmæssigt øjemed, betragtes som en skærpende omstændighed. Har førerens arbejdsgiver eller anden foresat medansvar for, at han har ført køretøj i sådan tilstand, straffes tillige denne.

§ 16

§ 16.

Spirituspåvirkning.

For spirituskørsel straffes den, som fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 1.20 o/oo. Det samme er gældende for den, der som fører af motordrevet køretøj, har forårsaget manddrab eller personsskade, og som i et tidsrum af 6 timer efter kørselens afslutning indtager spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter nævnte tidsrum overstiger 1.20 o/oo. Bestemmelsen i 2. pkt. gælder ikke, såfremt politiet har ladet udtage blodprøve eller har afgjort, at blodprøve ikke skal udtages.

Stk. 2. For spirituskørsel straffes endvidere den, som iøvrigt fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at han ikke kan føre køretøjet på betryggende måde.

Stk. 3. For promillekørsel straffes den, som uden at være skyldig i spirituskørsel fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0.80 o/oo. Det samme er gældende for den, der som fører af motordrevet køretøj, har forårsaget manddrab eller personsskade, og som i et tidsrum af 6 timer efter kørselens afslutning indtager spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet i eller efter nævnte tidsrum overstiger 0.80 o/oo. Bestemmelsen i 2. pkt. gælder ikke, såfremt politiet har ladet udtage blodprøve eller har afgjort, at blodprøve ikke skal udtages.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1 - 3 finder tilsvarende anvendelse på den, der fører, forsøger at føre eller har ført cykel med hjælpemotor (knallert).

Stk. 5. Cykel, hestekøretøj eller hest må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der som følge af påvirkning af spiritus befinder sig i en sådan tilstand, at han ikke kan føre køretøjet eller hesten på betryggende måde.

Stk. 6. Det er forbudt at overlade føringen af et køretøj eller en hest til en person, der som følge af påvirkning af spiritus befinder sig i en sådan tilstand, at han ikke er i stand til at føre køretøjet eller hesten på betryggende måde.

§ 16 a

§ 16 a.

Kontrol m.v.

Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af et køretøj eller en rytter foretager udåndingsprøve.

Stk. 2. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt § 15 eller § 16, stk. 1-5 eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirning, når særlige omstændigheder taler derfor.

Stk. 3. Landsstyret kan fastsætte nærmere bestemmelser om de i stk. 1 og 2 nævnte prøver og undersøgelser.

§ 17

§ 17.

Førerens ansvar for kø-
retøjets stand.

Føreren af et køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i forsvarlig stand, særlig at styre- og bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuel påhængsvogn, sættevogn eller påhængsredskab er sikker og i forsvarlig stand.

§ 18.

Førerbevis til motorkøretøjer.

Motorkøretøj må kun føres af personer, der hos politiet har erhvervet førerbevis. Under kørslen skal føreren altid have førerbeviset hos sig og på forlangende forevise det for politiet.

Stk. 2. Førerbevis kan kun udstedes til personer, der er fyldt 18 år. Andrageren skal være ædruelig og i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høreevne samt iøvrigt af den fornødne åndelige og legemlige færlighed. Han skal ved en prøve godtgøre at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjets og dets behandling samt færdselslovgivningens bestemmelser. Såfremt han ikke tidligere har haft førerbevis til motorvogn henholdsvis motorcykel, skal han forinden prøven have taget undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer. Føreren af "knallert" skal være fyldt 16 år og have bestået en mindre prøve. Landsstyret fastsætter de nærmere regler for ovennævnte prøver til motorkøretøjer og knallerter, for førerbevisernes udseende og indhold samt gebyrerne for prøverne og førerbeviserne.

Stk. 3. Landsstyret træffer bestemmelse om, under hvilke betingelser personer, der har ret til at føre motorkøretøj i udlandet, kan få førerbevis udstedt her i landet.

Stk. 4. Færøernes landsstyre kan fastsætte mere vidtgående betingelser for udstedelse af førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer. For såvidt angår førerbeviser der benyttes til omnibus- eller fragtmandskørsel, kan landsstyret endvidere fastsætte særlige regler. Førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, kan nægtes den, der er dømt for strafbart forhold som begrunder en nærliggende fare for misbrug af førerbevis, jfr. lov nr. 286 af 18. juni 1951.

Stk. 5. Førerbeviset gælder indtil indehaverens 70. år. Førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, gælder dog kun i 5 år fra udstedelsesdagen. Landsstyret fastsætter bestemmelser om gyldighedstiden for førerbeviser, der udstedes til personer, som er fyldt 70 år. Landsstyret kan endvidere bestemme, at førerbeviser, når forholdene taler derfor, skal gælde i kortere eller længere tidsrum end fastsat i 1. og 2. punktum. Efter udløbet af gyldighedstiden kan beviset fornyes, såfremt den pågældende stadig opfylder betingelserne. Politiet bestemmer, om der skal aflægges ny prøve.

§ 18

Stk. 6. Politiet kan til enhver tid tage førerbeviset tilbage, når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis. Førerbevisindehavere er pligtige at underkaste sig de til afgørelse heraf fornødne undersøgelser. Spørgsmålet, om den pågældende må anses for ædruelig, jfr. stk. 2, kan til enhver tid indbringes for domstolene.

Stk. 7. Har førerretten været frakendt i medfør af § 59 eller frataget i medfør af § 59 b for et tidsrum af 6 måneder eller mere, er det en betingelse for generhvervelse efter frakendelses- eller fratagelsestidens udløb, at ny førerprøve består. Førerprøven kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske førerprøve kan dog tidligst aflægges en måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en førerprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal ny prøve dog ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen og generhvervelse af førerbevis.

§ 18 a

§ 18 a.

Traktorer må kun føres af personer, der hos politiet har erhvervet førerbevis til motorvogn eller særligt førerbevis til traktor. Dog kan en traktor, der er fritaget for registrering i medfør af § 12, stk. 1, anvendes til den heri omhandlede kørsel, uden at føreren har erhvervet førerbevis; føreren skal være fyldt 16 år. Reglerne i § 18, bortset fra stk. 2, 4. punktum, finder tilsvarende anvendelse med hensyn til førerbevis til traktor, dog at førerbevis til traktor udstedes til personer, som er fyldt 16 år.

Motorredskab må kun føres af personer, der er fyldt 16 år.

§ 19

§ 19.

Øvelseskørsel med motor-
køretøjer m.v.

Øvelseskørsel for personer, der uddanner sig til kørsel med motorvogn, kan kun finde sted, når der på køretøjet ved siden af eleven findes en i medfør af § 63 godkendt kørelærer, der da anses for at være fører af køretøjet. Ved den i § 18, stk. 2, ommeldte prøve anses eleven dog for at være fører. Såfremt en person, der allerede har førerbevis, ønsker at opøve sin færdighed i at føre motorvogn og derfor foretager øvelseskørsel i et af dertil godkendt køretøj med en godkendt kørelærer ved siden af sig, anses kørelæreren ligeledes for at være fører af køretøjet. Bestemmelserne i §§ 15 og 16 finder dog i alle tilfælde også anvendelse på eleven.

Stk. 2. Øvelseskørsel med motorcykel må kun finde sted under vejledning og overvågen af en i medfør af § 63 godkendt kørelærer, der har ansvaret for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det efter elevens uddannelsestrin må antages at kunne ske uden fare for den øvrige færdsel.

Stk. 3. Øvelseskørsel må ikke finde sted tidligere end 1 måned før det tidspunkt, hvor eleven efter sin alder kan få udstedt førerbevis, og, forsåvidt angår personer, hvor førerretten er frakendt, ikke tidligere end 1 måned før frakendelsestidens udløb.

Stk. 4. Motorkøretøj skal under øvelseskørsel såvel foran som bagpå være forsynet med et skilt, hvis tekst tydeligt tilkendegiver, at køretøjet benyttes til øvelseskørsel. Skiltet må kun benyttes i anledning af øvelseskørsel. Færøernes landsstyre bestemmer, hvilke særlige sikkerhedsindretninger der skal findes på motorkøretøjer, som benyttes til øvelseskørsel.

Stk. 5. Øvelseskørsel kan finde sted overalt, hvor færdsel med køretøjer af den pågældende art er tilladt, dog kan politiet helt eller delvis forbyde øvelseskørsel på bestemte gade- eller vejstrækninger, hvor forholdene, her-

§ 19

under hensynet til de omboende, kræver det.

Stk. 6. Færøernes landsstyre kan fastsætte særlige bestemmelser vedrørende øvelseskørsel.

§ 20

§ 20.

Oplysningspligt og ansvar med hen-
syn til førerbevis.

Ejeren (brugeren) af et køretøj er på politiets begæring forpligtet til at give oplysning om, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Stk. 2. Ejeren (brugeren) og føreren af et motordrevet køretøj må ikke overlade føringen til en person, der ikke er i besiddelse af et til køretøjet og den pågældende kørsel gyldigt førerbevis.

§ 21

§ 21.

Udenlandske førere.

Personer, der ikke er bosiddende her i landet, kan under midlertidigt ophold her føre sådant motorkøretøj, som de i deres hjemland er berettiget til at føre, uden at være i besiddelse af færøsk eller dansk førerbevis, forsåvidt dette er hjemlet ved en af Danmark tiltrådt international overenskomst; i andre tilfælde kan politiet meddele tilladelse til at føre motorkøretøj her i landet. De nærmere regler herom udfærdiges af Færøernes landsstyre.

Stk. 2. Landsstyret kan bestemme, at førerbevis, der er udstedt i Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige, er gyldige her i landet, også efter at indehaveren har taget bopæl her.

IV. FÆRDELSREGLER

A. Indledende bestemmelser.

§ 22.

De i dette afsnit givne bestemmelser om køretøjer, kørsel eller kørende omfatter også cyklekørsel, kørsel med trækvogn og ridning i den udstrækning, de kan anvendes. Det samme gælder for føring af heste og kreaturer; disse skal være undergivet tilstrækkelig bevogtning.

Stk. 2. Ved anvendelse af bestemmelserne i dette afsnit anses som gående også den, der fører barnevogn, rullestol, andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft, eller lignende.

B. Bestemmelser for al færdsel.

§ 23.

GRUNDREGLER

Vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Pligten til at vise hensyn gælder også overfor dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særlig hensyntagen skal udvises overfor børn og overfor personer, der på foreskreven måde bærer et af Færøernes landsstyre for invalider fastsat mærke. Dette mærke må kun bæres af personer med manglende eller svækket syn eller hørelse, eller som lider af anden legemlig mangel, der er til særlig ulempe for dem i færdselen.

§ 24

§ 24.

ANVISNINGER FOR FÆRDSLEN.

Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler.

Stk. 2. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, politiet giver til regulering af færdslen, og standse når politiet giver tegn dertil.

Stk. 3. Det er forbudt at fjerne, flytte, forvanske, tilsmudse eller beskadige færdselstavler, -afmærkning eller -signaler.

§ 25.

UDRYKNINGSKØRSEL M.V.

Landsstyret fastsætter bestemmelser om udrykningskørsel og kan herunder fravige regler i denne lov. Landsstyret kan endvidere fastsætte regler om førere af udrykningskøretøjer.

Stk. 2. Når der ved kørsel med udrykningskøretøj anvendes særlige af landsstyret fastsatte lyd- eller lyssignaler, skal andre trafikanter i god tid holde vejen åben for køretøjet. Kørende skal om nødvendigt standse.

Stk. 3. Landsstyret kan fastsætte nærmere bestemmelser til sikring af ambulancers og brandslukningskøretøjers uhindrede kørsel til og fra uheldsstedet eller brandstedet.

Stk. 4. Motorkøretøj, der i et enkelt tilfælde benyttes til kørsel med alvorligt syge eller tilskadekomne eller i andet lignende øjemed, som ikke tåler opsættelse, og som foran på køretøjet på iøjefaldende måde har anbragt en hvid dug, er under denne kørsel ligestillet med udrykningskøretøj. Føreren af motorkøretøjet skal snarest muligt, efter at sådan kørsel har fundet sted, give politiet meddelelse herom. Uberettiget anvendelse af hvid dug er forbudt.

Stk. 5. Uvedkommende må ikke komme så nær til et uheldssted eller brandsted, at redningsarbejdet eller slukningsarbejdet, herunder kørsel til og fra stedet, derved hæmmes.

Stk. 6. Trafikanter skal give fri passage for grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog.

§ 26.

Forpligtelser ved færdselsuheld.

Enhver, der med eller uden egen skyld bliver indblandet i et færdselsuheld, skal straks standse og efter bedste evne yde hjælp til tilskadekomne og iøvrigt deltage i de foranstaltninger til sikring af færdslen, som uheldet giver anledning til. Hvis en anden, der er indblandet i uheldet, anmoder herom, skal vedkommende opgive navn og bopæl. Tilsvarende oplysninger skal efter anmodning gives den, på hvis ejendom eller ting, der er sket skade.

Stk. 2. Den, der med eller uden egen skyld beskadiger færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cyklesti, signalanlæg eller andre færdselsanordninger, skal straks bringe afmærkningen i orden igen, hvis det er muligt. Kan dette ikke ske, skal de pågældende foretage, hvad der er nødvendigt for at advare andre trafikanter.

Stk. 3. Enhver, der med eller uden egen skyld bliver indblandet i eller iøvrigt udsat for et færdselsuheld, har pligt til straks at anmelde færdselsuheldet til politiet. Bestemmelsen gælder ikke, hvis der ved færdselsuheldet udelukkende er sket helt ubetydelig materiel skade, dog i tilfælde af skade på anden persons ejendom eller ting tillige under forudsætning af, at den, der har forvoldt skaden, straks retter henvendelse til skadelidte.

§ 27

§ 27.

FORBUD MOD AT HÆNGE PÅ KØRETØJ
OG MOD LEG

Det er forbudt at springe op på, at hænge sig fast i et køretøj, under kørsel, eller at hænge slæde, trækvogn, legevogn eller lign. efter køretøj.

Stk. 2. Der må ikke på vej laves glide- eller kælkebaner, ligesom der ikke på vej må crives leg eller spil til ulempe for færdselen.

Stk. 3. På vej, der er afmærket som legegade, må kørsel kun foretages af beboerne ved vejen eller med ærinde til disse. Ved kørsel på sådan vej skal der udvises den største agtpågivenhed og hensyntagen overfor børn.

§ 28

§ 28.

HENSTILLEN ELLER HENLÆGGELSE
AF GENSTANDE PÅ VEJ M.V.

Genstande, der kan være til ulempe for færdselen, må ikke uden politiets tilladelse henstilles eller henlægges på vej, medmindre særlige forhold gør henlæggelsen nødvendig. De skal, hvor anbringelse udenfor kørebanen ikke er mulig, altid anbringes så yderst på denne som gørligt. Dette gælder også vejmaterialer.

Stk. 2. Henstillede eller henlagte genstande skal i lygtetændingstiden være tydeligt afmærket med klart lysende lygter med ufarvet glas, der er anbragt i et sådant antal og på en sådan måde, at genstandens omrids angives.

Stk. 3. Glasskår, søm og affald, olie eller andet, der kan medføre fare eller ulempe for færdselen eller som kan beskadige vejbanen, må ikke henkastes eller efterlades på vej.

§ 29

C. Bestemmelser for kørende.

Under kørslen skal der udvises tilbørlig forsigtighed og tages fornødent hensyn til den øvrige færdsel, jfr. i øvrigt de følgende paragraffer.

§ 29.

KØRETØJS PLADS PÅ KØREBANEN.

Langtsomtkørende skal altid holde så langt til højre på kørebanen som muligt. Hurtigkørende skal holde så langt til højre, som hensynet til de langtsomtkørende tillader det.

Stk. 2. Det er en kørendes pligt ved igangsætning fra kanten af kørebanen og ved enhver ændring af færdselsretning, herunder ved svingning over i anden vognbane, at forvisse sig om, at manøvre kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for bagfra kommende færdsel.

Stk. 3. Før forberedelsen og udførelsen af en svingning skal føreren påse, at manøvre kan foretages uden fare for bagfra kommende.

Stk. 4. I god tid før vejkryds skal køretøj, som skal svinge til højre, føres mod højre kant af kørebanen. Køretøj, som skal svinge til venstre, skal, når forholdene tillader det, føres ind mod vejens midtlinie eller, på kørebaner med ensrettet færdsel, over mod venstre kant. Har vejen to eller flere vognbaner i samme kørselsretning, skal kørende i god tid før krydset anbringe sig i den vognbane, som er mest hensigtsmæssig under hensyn til den påtænkte færdselsretning.

Stk. 5. Under svingning til højre i vejkryds skal køretøjet holde så nær til kørebanens højre kant som muligt. Under svingning til venstre skal køretøjet, når det forlader krydset, befinde sig i højre halvdel af den kørebane, det svinger ind i, herfra dog undtaget svingning ind i kørebane med ensrettet færdsel. Svingningen må afvente forbikørsel af modgående færdsel.

Stk. 6. Vending og baglænskørsel må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Vendinger skal ske

§ 29

forlæns tilvenstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.

Stk. 7. Et køretøj, som kører bag et andet, skal holde så stor en afstand fra dette, at der ikke er fare for påkørsel. såfremt det forreste køretøj standser eller dets hastighed mindskes.

Stk. 8. Uanset bestemmelserne i stk. 1-7 må køretøj, der anvendes til vejarbejde, under iagttagelse af den fornødne forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

§ 30

§ 30.

HASTIGHED

Almindelige regler:

Et køretøjs hastighed skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i betragtning. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes. Køretøjet skal under alle omstændigheder - også i glat føre - kunne standses på en trediedel af den frie vejstrækning, som føreren har fuldt udsyn over. Ved nedblending fra fjernlys (langt lys) til nærlys (kort lys) skal hastigheden før nedblendingen tilpasses de nye sigtforhold.

Stk. 2. Kørende skal holde en efter forholdene passende lav hastighed:

- 1) i tættere bebygget område,
- 2) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
- 3) ved vejkryds og i vejsving,
- 4) foran fodgængerfelt,
- 5) foran bakketop eller på andre steder, hvor oversigten er begrænset,
- 6) ved risiko for blanding,
- 7) ved møde med andet køretøj på smal vej,
- 8) i vådt, glat eller fedtet føre,
- 9) hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer,
- 10) hvor køretøjet nærmer sig børn på eller ved vej,

§ 3o

- 11) hvor køretøjet nærmer sig får, heste eller kreaturer på eller ved vej,
- 12) hvor der foretages arbejde på vejen, og
- 13) forbi uheldssted på vejen.

Stk. 3. Kørende må ikke hindre andre kørendes normale kørsel ved uden rimelig grund at køre med overdreven lav hastighed eller pludselig at bremse.

Stk. 4. I dårligt føre skal den kørende afpasse hastigheden således, at andre så vidt muligt ikke tilstænkes.

§ 30 a

§ 30 a x)

Generelle hastighedsgrænser.

Køretøjers hastighed må ikke overstige følgende grænser:

- 1) i tættere bebygget område 50 km/t.
- 2) udenfor tættere bebygget område 80 km/t.

Stk. 2. For en vejstrækning, hvor der ikke vil være forsværligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse.

- x) afgrænsningen af de områder, hvori den generelle hastighedsgrænse er 50 km/t, er "i Tórshavn og bygderne" indtil afmærkning i overensstemmelse med § 2, IX, "i tættere bebygget område" er etableret.

§ 30 b

§ 30 b

Hastighed for særlige typer af køretøjer.

Uanset hastighedsgrænserne efter § 30 a må kørehastigheden aldrig overstige for:

- 1) bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg: 70 km/t.
- 2) motorvogn, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg: 60 km/t.
- 3) motorvogn med påhængsvogn, sættevogn eller registreret påhængsredskab, herunder campingvogn: 50 km/t.
- 4) motorvogn med andet påhængsredskab, traktor og motorredskab: 30 km/t., og
- 5) motordrevet køretøj eller vogntog, på hvilket ét eller flere hjulpar har massiv hjulbeklædning: 15 km/t.

Stk. 2: Ved registrering eller godkendelse af et motordrevet køretøj kan der fastsættes en særlig lavere hastighedsgrænse, såfremt køretøjets konstruktion nødvendiggør det.

Skt. 3. Landsstyret kan, hvor forholdene taler derfor, fastsætte højere hastighedsgrænse end de i stk. 1 nævnte, gældende for særlige køretøjstyper, såfremt færdsels-, sikkerhedsmæssige eller køretøjstekniske grunde ikke taler derfor.

§ 31

§ 31.

MØDE OG OVERHALING

Når kørende møder hinanden, skal begge i god tid holde tilstrækkeligt til højre og om fornødent nedsætte farten. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis kørebanelvdel spærringen er, om fornødent holde tilbage.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Overhaling må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen. Overhaling må således bl.a. ikke ske foran eller i uoverskuelig eller brat vejkurve og foran eller på uoverskuelig bakke. Overhaling foran eller i vejkryds må kun ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed.

Stk. 3. Kørende, der vil overhale en foran kørende, skal, hvis det efter forholdene er nødvendigt, ved lyd- eller lyssignal sikre sig at denne er opmærksom på, at han vil overhale. Den forankørende skal, når han bliver opmærksom på den bagfra kommende, holde til højre og om fornødent nedsætte hastigheden eller standse, således at overhaling kan ske uden fare. Den overhalende må efter overhalingen ikke holde til højre, før han er nået så langt frem foran det andet køretøj, at dette ikke udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

§ 32

§ 32

VIGEPLIGT M. V.

Kørende skal iagttage særlig forsigtighed ved vej-
kryds.

Stk. 2. Ved kørsel ind på eller over en vej har den kø-
rende vigepligt for den kørende færdsel fra begge sider
(ubetinget vigepligt), såfremt dette er tilkendegivet ved
afmærkning i medfør af § 48.

Stk. 3. Ubetinget vigepligt gælder endvidere ved udkørsel
fra parkeringsplads, ejendom eller grundstykke, tanksta-
tion eller andet lignende område uden for vej, fra sti,
gågade, markvej eller lignende og ved enhver udkørsel fra
vej, der sker over fortov eller cyklesti. Cyklist eller
knallertkører, der svinger fra en cyklesti ud på køreba-
nen, har ligeledes ubetinget vigepligt.

Stk. 4. Når kørende i andre tilfælde færdes på en sådan
måde, at deres færdselsretninger skærer hinanden, har føre-
ren af det køretøj, der har det andet køretøj på sin højre
side, vigepligt (højre vigepligt). Herved fritages dog
ikke nogen fører for pligten til at iagttage særlig agt-
pågivenhed ved kørsel fra en vej ud på eller oven en an-
den. Særlig ved kørsel fra en vej med ringe færdsel ind
på eller over en åbenbart mere betydende vej skal den,
som kommer fra den mindre vej, i god tid nedsætte hastighe-
den og i rimelig udstrækning lade færdslen på den større
vej passere først.

Stk. 5. Kørende, som har vigepligt, skal på tydelig måde
ved i god tid at nedsætte hastigheden eller standse til-
kendegive, at de vil opfylde vigepligten. Kørsel må kun
fortsætte, når det under hensyn til andre køretøjers
placering på vejen, afstanden til dem og deres hastighed
kan ske uden fare eller ulempe.

Stk. 6. Kørende må ikke svinge til venstre, før det kan
ske uden ulempe for modkørende færdsel. Ved svingning til
højre må den kørende ikke være til ulempe for cyklister og
knallertkørere, der kører lige ud. Tilsvarende gælder ved
kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

§ 32

Stk. 7. Kørende, som nærmer sig eller kører ind i vejkryds, skal køre således, at der ikke opstår unødigt ulempe for færdslen på den krydsende vej, såfremt vedkommende tvinges til at standse i krydset. I kryds, hvor færdslen reguleres ved signalanlæg, må den kørende, selvom signalet viser grønt lys, ikke køre ind i krydset, hvis den pågældende på grund af færdselsforholdene på stedet må indse, at krydset ikke vil kunne forlades, inden signalet har skiftet til grønt lys for den krydsende færdsel.

Stk. 8. Landsstyret kan ophæve stk. 4, pkt. 2 og 3.

§ 32 a

FORPLIGTELSE OVER FOR GÅENDE.

Kørende, som møder eller kører forbi gående, skal give den gående tid til at vige til side samt i øvrigt give den gående fornøden plads på vejen.

Stk. 2. Kørende, som kører over fortov eller gangsti, eller i øvrigt fører køretøj ind på kørebanen fra udkørsel fra ejendom ved vejen, skal holde tilbage for gående. Det samme gælder ved kørsel ind på eller over gågade.

Stk. 3. Ved kørsel på gågade skal de kørende udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående.

Stk. 4. Ved svingning i vejkryds må kørende ikke være til fare for gående, der passerer den kørebane, som skal benyttes under den fortsatte kørsel. Tilsvarende gælder ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

Stk. 5. Kørende, som nærmer sig et fodgængerfelt, der ikke er reguleret, skal afpasse hastigheden således, at der ikke opstår fare eller ulempe for gående, som befinder sig i feltet eller på vej ud i dette. Den kørende skal om nødvendigt standse for at lade de gående passere.

Stk. 6. Ved fodgængerfelt på steder, hvor færdslen reguleres af politi eller ved signalanlæg, skal den kørende, selv om han i øvrigt ifølge signalet eller politiets tegngivning kan passere fodgængerfeltet, holde tilbage for gående, som befinder sig i feltet på vej over kørebanen. Er et sådant fodgængerfelt beliggende ved vejkryds, skal den kørende, som efter svingning i krydset skal passere feltet, køre med passende lav hastighed og om nødvendigt standse for at lade de gående passere, som befinder sig i fodgængerfeltet eller er på vej ud i dette.

Stk. 7. Kørende skal såvidt muligt undgå, at køretøjet standses i fodgængerfeltet.

§ 33.

STANDSNING OG PARKERING.

Standsnings eller parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.

Stk. 2. Standsnings eller parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen. På mindre befærdet vej og vej med ensrettet færdsel kan standsnings eller parkering dog ske i venstre side. Ved standsnings eller parkering skal køretøjet anbringes ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne.

Stk. 3. Køretøjet, som på grund af færdselsuheld, motorfejl eller anden årsag er standset på et sted, hvor det er forbudt at standse eller parkere, skal snarest muligt flyttes til et passende sted. Er køretøjet standset på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen, skal føreren, såfremt køretøjet ikke straks fjernes, træffe foranstaltninger for at advare andre trafikanter. Motordrevet køretøj, bortset fra knallert og tohjulet motorcykel uden sidevogn, samt påhængskøretøj skal afmærkes med en advarselsanordning. Denne skal anbringes, så kørende, der nærmer sig, advares i god tid. Landsstyret fastsætter nærmere regler om advarselsanordningen og dens anbringelse.

Stk. 4. Standsnings eller parkering må ikke ske på cyklesti, fortov eller lignende. Ved afmærkning eller i en lokal bekendtgørelse kan det bestemmes, at køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons, kan standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet. 1. pkt. gælder ikke cykler og knallerter.

Stk. 5. Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det sikres, at køretøjet ikke kan sættes i gang af sig selv. Føreren skal endvidere træffe foranstaltninger for at sikre, at køretøjet ikke uberettiget kan benyttes af andre.

§ 33

Stk. 6. Åbning af vogndøre, på eller afstigning og på- eller aflæsning skal finde sted på en sådan måde, at der ikke opstår fare eller unødigt ulempe.

Stk. 7. Om tomgang: Køretøj, som står stille i bebygget område og kan standse motoren, skal gøre dette.

§ 33 a

§ 33 a

Standingsning eller parkering må ikke ske:

- 1) på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cyklesti eller inden for en afstand af 10 meter foran fodgængerfeltet eller udkørslen,
- 2) i vejkryds eller inden for en afstand af 5 meter fra den tværgående kørebanes eller cyklestis nærmeste kant,
- 3) på en sådan måde, at færdselstavle eller -signal dækkes,
- 4) i viadukt eller tunnel,
- 5) på eller i nærheden af bakketop eller i eller ved uoverskuelig vejsving,
- 6) på strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinier er inddelt i vognbaner, eller så nær begyndelsen af en sådan strækning, at indkørsel i den rette vognbane vanskeliggøres for andre,
- 7) ved siden af spærrelinie, hvis afstanden mellem køretøjet og linien er mindre end 3 meter, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinien findes en punkteret linie,
- 8) på afmærket holdeplads for hyrevogne eller
- 9) ved afmærket busstoppested inden for en afstand af 12 meter på hver side af skiltet eller på den afmærkede strækning på hver side af skiltet.

Stk. 2. Parkering må ikke ske:

- 1) ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom eller i øvrigt således, at kørsel til og fra ejendom væsentligt vanskeliggøres,
- 2) ved siden af andet køretøj, som holder ved kørebanens kant, bortset fra tohjulet cykel, tohjulet knallert eller tohjulet motorcykel uden sidevogn,
- 3) på en sådan måde, at adgangen til andet køretøj herved hindres, eller at dette ikke kan føres fra stedet, eller
- 4) ud for brandhaner.

Lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982.

§ 33 b

§ 33 b

§ 33 og § 33 a gælder ikke for køretøjer, der anvendes ved vejarbejde, såfremt standsning eller parkering er nødvendig af hensyn til arbejdet, og der træffes fornødne sikkerhedsforanstaltninger. Det samme gælder standsning eller parkering, der foretages af politi, brandvæsen eller redningskorps.

§ 34

§ 34

SIGNALER OG TEGN.

Når det er nødvendigt for at afværge fare, skal kørende ved lyd- eller lyssignal eller på anden hensigtsmæssig måde henlede andres opmærksomhed på faren. Det er dog en kørendes pligt forinden brug af signal eller tegn at forvisse sig om, at en tilsigtet manøvre kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for andre. Unødvendig eller hensynsløs signalgivning er forbudt.

Stk. 2. Tegn for ændring eller angivelse af færdselsretning skal gives, når som helst det er påkrævet som vejledning for den øvrige færdsel. Tegn skal således navnlig gives ved svingning ind i anden kørebane, vending eller igangsætning fra kanten af kørebanen. Tegnet gives ved hjælp af retningsviser, hvor anbringelse her på køretøjet er foreskrevet, og iøvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til den side, til hvilken der skal svinges, eller, hvor dette ikke kan ske, på anden tydelig synlig og utvetydig måde. Tegngivningen skal vedvare, indtil igangsætning eller ændringen af færdselsretningen er påbegyndt. Føreren skal påse, at brug af retningsviser ophører, når den tilsigtede manøvre er afsluttet.

Stk. 3. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal forud til underretning for bagfra kommende ved tegn tydeligt tilkendegive deres hensigt. Dette sker ved brug af stoplygte, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og iøvrigt ved at en arm rækkes i vejret, eller på anden tydelig synlig og utvetydig måde.

§ 35.

Lygteføring.

Ved kørsel i lygtetændingstiden skal de påbudte lygter holdes tændt. På flere sammenkoblede køretøjer er det kun nødvendigt at holde baglygter tændt bagest på vogntoget og nummerpladebelysningen tændt ved vogntogets bageste nummerplade.

Stk. 2. Fjernlys (langt lys skal anvendes, når førerens synsvidde under hensyn til køretøjets hastighed ellers er utilstrækkelig til sikker kørsel.

Stk. 3. Fjernlys (langt lys) må ikke anvendes:

- 1) på strækning, hvor vejen er tilstrækkeligt oplyst,
- 2) ved møde med andet køretøj i sådan afstand fra dette, at føreren kan blændes,
- 3) ved kørsel bag efter et andet køretøj, såfremt den forankørende kan blændes af fjernlyset og anvendelse af nærlys under hensyn til køretøjets hastighed og lysforholdene ellers giver føreren tilstrækkelig synsvidde til sikker kørsel.

Stk. 4. Såfremt fjernlys (langt lys) efter stk. 2 ikke findes påkrævet, kan nærlys (kort lys) anvendes. Hvis fjernlys (langt lys) i medfør af stk. 3 ikke må anvendes, skal nærlys (kort lys) anvendes. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 5, kan dog i stedet for anvendes positionslys (parkeringslys).

Stk. 5. Positionslys (parkeringslys) kan anvendes i tættere bebygget område, såfremt lysforholdene er sådanne, at føreren kan se tilstrækkelig tydeligt, og at andre trafikanter kan se køretøjet på tilstrækkelig lang afstand. Under kørsel i tåge eller kraftig nedbør skal dog altid mindst anvendes nærlys (kort lys).

Stk. 6. Tågelygter må kun anvendes i tåge og under kraftig nedbør og kan i så fald anvendes i stedet for de foreskrevne lygter. Hjælpelygter må ikke anvendes til andet formål end det, hvortil lygten er bestemt.

Stk. 7. Lygter må ikke anvendes således, at andre førere kan blændes.

Stk. 8. Anvendelse af andre lygter og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i denne lov eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven, er forbudt.

§ 35 a

§ 35 a.

Køretøjer, der ikke skal være udstyret med lygter, skal i lygtetændingstiden være afmærket efter bestemmelser, der fastsættes af landsstyret.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om afmærkning af ridende.

§ 35 b

§ 35 b.

Er køretøj i lygtetændingstiden standset eller parkeret på vej, skal køretøjets positionslys (parkeringslys), baglygter og nummerpladebelysning holdes tændt. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om, at også andre lygter end dem, der er nævnt i 1. pkt., skal eller kan holdes tændt.

Stk. 2. Køretøj, der ikke skal være udstyret med lygter, skal, når det i lygtetændingstiden er standset eller parkeret på vej, være afmærket efter bestemmelser, der fastsættes af landsstyret.

Stk. 3. Andre lygter end dem, der er omfattet af stk. 1 og 2, må ikke holdes tændt.

Stk. 4. Er et motordrevet køretøj, hvis længde og bredde ikke overstiger henholdsvis 6 m og 2 m, parkeret langs vejens kant i tættere bebygget område, behøver kun positionslys (parkeringslys) og baglygte mod vejens midte at være tændt, medmindre køretøjet er tilkoblet andet køretøj. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om, at der i stedet kan anvendes særlig sidelygte.

Stk. 5. Ved standsning eller parkering af sammenkoblede køretøjer gælder bestemmelsen i § 35, stk. 1, 2. pkt.

§ 35 c

§ 35 c.

§ 35 b gælder ikke, såfremt vejen er så godt oplyst, at køretøjet tydeligt kan iagttages på tilstrækkelig afstand, eller såfremt det er standset eller parkeret på parkeringsplads eller andet afmærket område for parkering.

Stk. 2. Belysningen behøver heller ikke at være tændt på tohjulet cykel, tohjulet cykel med hjælpemotor (knallert) eller tohjulet motorcykel uden sidevogn, såfremt køretøjet henstilles langs vejens yderste kant.

§ 36.

KØRETØJETS BELÆSNING.

Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde på køretøjet, at føreren ikke har fri udsigt fremefter og til siderne, eller at hans fri og uhindrede brug af betjeningsapparater og førerspejl indskrænkes, at lygter eller tegnvisningsapparater dækkes, eller således, at det iøvrigt kan volde fare eller ulempe under kørslen. Lasten skal være anbragt således, at den ikke forskyder sig, falder af eller volder unødigt støj. Ingen del af køretøjet eller lasten må slæbe på vejbanen, medmindre dette er uundgåeligt og vejbanen ikke kan beskadiges derved.

Stk. 2. Under kørsel med gods, som rager ud over køretøjet, skal der udvises særlig forsigtighed; navnlig må det påses, at godset ikke ved drejning af køretøjet forulemper andre vejfarende. Rager godset fremfor køretøjet eller mere end 150 cm bagud for dette, skal dets yderste endevære tydeligt afmærket; i lygtetændingstiden skal afmærkning ske ved lygte, der viser hvidt eller guligt lys, hvis den vender fremad, og rødt lys, hvis den vender bagud.

Stk. 3. Færøernes landsstyre kan fastsætte bestemmelser om transport af genstande, der frembyder en særlig fare for den offentlige sikkerhed, såsom sprængstoffer, brandfarlige stoffer, syrer o.l.

§ 37

§ 37.

KØRETØJETS BRENDE, LÆNGDE OG HØJDE.

Landsstyret fastsætter bestemmelser om køretøjers og vogntogs største bredde, længde og højde i såvel belæsset som ubelæsset stand, herunder om kørsel med særligt brede, lange eller høje køretøjer eller vogntog.

Stk. 2. Uanset de bestemmelser om største tilladte højde, som fastsættes i medfør af stk. 1, har føreren pligt til ved kørsel under viadukter, ledninger og lignende at sikre sig, at passagen kan foretages uden fare eller ulempe.

D. Særregler for færdsel med motor-
drevne køretøjer.

§ 38.

VÆGT.

Landsstyret fastsætter bestemmelser om højst tilladte totalvægt og akseltryk for motorkøretøjer.

Stk. 2. Et indregistreret eller godkendt køretøj må aldrig belastes med større vægt, end det er indregistreret eller godkendt til at bære.

Stk. 3. Motorkøretøj, traktor eller påhængs- og sættevogn hertil, som efter sin konstruktion kan bære en belastning, der vil bringe køretøjets faktiske totalvægt op over de i stk. 1 anførte grænser, kan ikke indregistreres eller godkendes.

Stk. 4. Ved overtrædelse af reglerne i stk. 1-3 eller de i medfør af stk. 1 fastsatte bestemmelser anses tillige ejeren (brugeren) af køretøjet for ansvarlig, såfremt kørslen er foretaget i hans interesse, selvom køretøjet føres af en anden.

§ 39

§ 39.

TILKOBLING OG SLÆBNING.

Til bil og cykel må kobles ét påhængskøretøj. Til traktor og motorretskab må kobles to påhængsvogne eller én påhængsvogn og ét påhængsredskab. Til motorcykel og knallert må ikke kobles påhængskøretøj.

Stk. 2. Til motorcykel og cykel må kobles sidevogn, der skal være anbragt til højre for motorcyklen eller cyklen. Til knallert må ikke kobles sidevogn.

Stk. 3. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om tilkobling af påhængskøretøj og sidevogn og endvidere fastsætte bestemmelser om, hvad der må medføres på sådanne køretøjer. Landsstyret kan for kørsel inden for særlige områder fravige bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt.

Stk. 3. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om slæbning af køretøjer.

§ 40

§ 40.

Ophæves.

§ 41

§ 41.

BLOKVOGNSKØRSEL.

Kørsel med blokvogn må kun ske med politiets tilladelse, som gives til kørsel ved en enkelt lejlighed eller til kørsel på en bestemt vejstrækning. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Har blokvognen vægt eller akseltryk, der overstiger det i § 38 fastsatte, meddeles tilladelsen efter forhandling med vedkommende kommunalbestyrelse.

Stk. 2. Blokvogn skal føre de i § 11, stk. 3, omhandlede nummerplader, og politiets tilladelse skal medføres under kørslen.

§ 42

§ 42.

UNØDIG STØJ M. V.

Fører af motordrevet køretøj skal behandle motoren således, at den ikke volder uønsket støj eller unødigt udvikler røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes.

§ 43

§ 43.

SÆRREGLER FOR MOTORCYKLER.

Motorcykler må ikke køre ved siden af hinanden.

Stk. 2. Tohjulet motorcykel uden sidevogn skal trækkes over fortov, gangsti eller fra port og udkørsel fra ejendom m.v.

Stk. 3. En passager på en motorcykels bagsæde skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen.

Stk. 4. På motorcykel og i sidevogn hertil må ikke befordres flere personer, end den er godkendt til. Dog må der derudover i sidevognen medbringes et barn under 10 år.

Stk. 5. Sidevogn til motorcykel skal være anbragt til højre for motorcyklen.

§ 43 a

§ 43 a

SIKKERHEDSUDSTYR.

Føreren af en tohjulet motorcykel eller af en motorcykel med sidevogn samt af en knallert og enhver passager, som er fyldt 16 år, skal under kørslen anvende fastspændt styrthjelm.

Stk. 2. Føreren skal påse, at passagerer, der er fyldt 12 år, men endnu ikke 16 år, anvender fastspændt styrthjelm.

Stk. 3. Pligten til at anvende styrthjelm gælder ikke under kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.

Stk. 4. Færøernes landsstyre kan fastsætte bestemmelser om fritagelse for pligten til at anvende styrthjelm.

§ 44

§ 44.

SÆRLIGE BESTEMMELSER.

Om befordring af personer på vare- og lastmotorvogne og om kørsel med tilkoblede køretøjer kan udfærdiges nærmere bestemmelser af Færøernes landsstyre.

F. Særregler for færdsel med cykel.

§ 45.

Cyklister må højst køre to ved siden af hinanden, og den til venstre kørende skal, når der gives signal til overhaling, såvidt muligt holde ind foran eller bagved den anden. Knallert må ikke føres ved siden af andet køretøj.

Stk. 2. Cyklister er pligtige at beholde mindst den ene hånd på styret og begge fødder på pedalerne. Cyklister må ikke medføre anden cykel under kørslen eller holde fast i anden cyklist eller køretøj, jfr. § 27.

Stk. 3. Det er forbudt at cykle på fortov eller gangsti. Cykel skal trækkes over fortov eller gangsti, til eller fra port og udkørsel fra ejendom m.v. Cykel må ikke trækkes på fortov eller gangsti, hvor det kan være til ulempe for andre; trækkes cykel, skal iøvrigt reglerne for gående følges.

Stk. 4. Cykel, der henstilles, skal holdes forsvarligt aflåset.

Stk. 5. Barn under 6 år må ikke cykle på vej uden at være under ledsagelse og kontrol af en person over 15 år.

Stk. 6. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må børn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads med anordning, der yder beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er en voksen person.

Stk. 7. På cykel må ikke medføres genstande, der vejer over 50 kg, er mere end 3 meter lange eller fylder mere end 1 meter i bredden; de må ikke hindre cyklisten i at have fuldt herredømme over cyklen eller i behørig udførelse af tegngivning. Cyklister må heller ikke medføre genstande, der iøvrigt er til ulempe for den øvrige færdsel. Færøernes landsstyre kan fastsætte særlige bestemmelser om største længde, bredde, højde og vægt for genstande, der befordres på cykler, der er særligt indrettet til varetransport, samt om påhængs- og sidevogne til cykler.

§ 46

F. Særregler for gående.

§ 46.

For gåendes færden langs ad vejene gælder følgende regler:

- a) Brugeligt fortov eller gangsti langs en af vejens sider skal benyttes, hvis sådant findes.
- b) Iøvrigt skal den yderste del af kørebanen, fortrinsvis den i venstre side, benyttes.
- c) På kørebane må gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden; de skal om fornødent vige til side for anden færdsel.

Stk. 2. Ved passage over kørebane gælder følgende regler:

- a) Findes der i nærheden anlagt særligt fodgængerfelt, skal dette benyttes, såfremt der er kørende færdsel af nogen betydning.
- b) Findes der ikke fodgængerfelt, skal passage ske tværs over kørebanen, fortrinsvis i tilslutning vil vej kryds.
- c) I alle tilfælde skal den gående, inden han træder ud på kørebanen eller cyklestien, udvise særlig forsigtighed; dette gælder navnlig, når gående træder ud på kørebanen foran eller bagved holdende køretøjer, herunder omnibusser, der er standset i anledning af passagerers på- eller afstigning.
- d) Passage skal, også i fodgængerfelt, ske i så hurtig gående tempo, som forholdene tillader. Ved passage udenfor fodgængerfelt skal der udvises særlig hensyntagen til den kørende færdsel.

Stk. 3. Fodgængernes ophold på kørebane må iøvrigt aldrig gøres mere langvarigt end tvingende nødvendigt.

Stk. 4. På fortov og gangsti må ikke medføres genstande, som på grund af deres størrelse eller art er til væsentlig ulempe for færdselen på fortovet, eller som kan volde de forbipasserende skade. Det er dog tilladt på fortov med tilbørlig hensyntagen til den øvrige færdsel at køre med

barnevogn og rullestol samt andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft.

Stk. 5. Sluttet optog skal færdes på kørebanen og må så vidt muligt kun benytte dennes højre side; der skal i lygtetændingstiden være afmærkning bagtil i venstre side med lygte, der viser rødt lys bagud. Optog af børn må dog færdes på fortov, forudsat at de højst går to og to ved siden af hinanden. Optog må ikke unødigt spærre for anden færdsel.

V. FÆRDELSREGULERING OG
AFMÆRKNING M.V.

§ 47.

Færdselsregulering og færdselsindskrænkninger.

Politiet kan regulere færdslen på stedet, hvor det skønnes nødvendigt.

Stk. 2. Bestemmelse om udlægning af vej som hovedvej (hovedgade) træffes af landsstyret efter forhandling med vejmyndigheden.

Stk. 3. Bestemmelse i øvrigt, som varigt kan indvirke på vejes udnyttelse eller indretning såsom forbud mod parke- ring eller standsning, anvisning af parkeringsplads, indførelse af ubetinget vigepligt, påbud om stop ved vejkryds, påbud om ensrettet færdsel, udlægning af vej som legegade og forbud mod visse færdselsarter træffes af politiet med samtykke fra vejmyndigheden.

Stk. 4. Bestemmelse efter § 30 a, stk. 2, om lokal hastighedsbegrænsninger træffes af politiet med samtykke fra vejmyndigheden.

Stk. 5. Ved vej- og broarbejde, såvel som hvor pludselig opstået skade på vej eller bro frembyder fare for færdslen, kan vejmyndigheden, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med vejen eller broen, selv træffe de fornødne bestemmelser til færdsdens regulering, herunder anvisning af omkørsel. Herom gives underretning til politiet, der kan forlange bestemmelserne ændret, såfremt dette af hensyn til færdsels- sikkerheden skønnes påkrævet.

Stk. 6. Opstår der uenighed mellem de i stk. 3 og 4 nævnte myndigheder, eller ønsker nogen at klage over påbud eller forbud, truffet af politiet i medfør af foranstående be- stemmelser, afgøres sagen af landsstyret.

Stk. 7. Når der er fare for, at en offentlig bro eller en offentlig vejstrækning kan skades ved kørsel med særlig tunge køretøjer, såvel som når en vejstrækning i tøbrudsperioder skønnes særlig udsat for beskadigelser, kan vejmyndigheden med politiets samtykke forbyde kørsel med køretøjer, hvis

§ 47

tilladte totalvægt og akseltryk overstiger en i hvert enkelt tilfælde fastsat grænse. Forbud i henhold til foranstående kan påklages til landsstyret.

Stk. 8. Foranstaltning af den art, der nævnes i stk. 2 - 5 og stk. 7 skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 48, 1. og 3. stk., medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. I særlige tilfælde kan anden fyldestgørende form for bekendtgørelse dog finde anvendelse. Politiet fører tilsyn med, at afmærkning er i overensstemmelse med de trufne bestemmelser.

§ 47 a

§ 47 a

På steder, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, må kun parkeres biler, som er forsynet med parkeringsskiver. Landsstyret fastsætter bestemmelser om parkeringsskiver og deres benyttelse.

§ 48

§ 48.

Afmærkning.

Landsstyret fastsætter i samråd med politiet bestemmelser om udformningen, betydningen og anbringelsen af

- 1) færdselstavler,
- 2) afmærkning på kørebanen,
- 3) signalanlæg,
- 4) anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdslen.

Færdselsreglerne kan fraviges ved afmærkning.

Stk. 2. Den i stk. 1 omhandlede afmærkning tilvejebringes og bekostes af vejmyndigheden.

Stk. 3. Anbringelse af afmærkning efter stk. 1 afgøres af politiet og vejmyndigheden. I tilfælde af uenighed afgøres sagen af landsstyret.

Stk. 4. Privatperson eller institution, der som vej- eller broejer er berettiget til at forbyde visse arter af færdsel, kan med politiets godkendelse opstille de herfor bestemte tavler eller indretninger til tilkendegivelse af de pågældende forbud. Anbringelse af andre tavler eller indretninger af den i stk. 1 omhandlede art på privat vej eller bro udkræver ligeledes politiets godkendelse, og politiet kan, hvor det skønnes fornødent, forlange, at sådan afmærkning tilvejebringes på vej- eller broejerens bekostning, ligesom politiet, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kan forlange afmærkning, der ikke er i overensstemmelse med de i stk. 1 udfærdigede forskrifter, fjernet eller ændret. Afspærring af vej med bomme, led og andet, der er anbragt på en sådan måde, at afspærringen kan være til fare for færdselen, skal være synlig i tilstrækkelig afstand og skal i lygtetændingstiden være afmærket med lygter eller belyst på en efter politiets skøn fyldestgørende måde.

§ 49

§ 49.

Ikke-forskriftsmæssig eller vild-
ledende afmærkning m.v.

Udenfor de i §§ 47-48 angivne tilfælde er det ved vej, undergivet offentlig bestyrelse, forbud at anbringe færdselstavler, signaler eller indretninger til regulering af eller til advarsel eller vejledning for færdselen.

Stk. 2. Skilte, opslag, reklamer o. lign. må ikke anbringes på eller i forbindelse med den i § 48 omhandlede afmærkning. Skilte, reklamer, lysindretninger o. lign, der kan ses fra gade, vej eller plads, kan af politiet forlanges fjernet, dersom de har lighed med den i § 48 omhandlede afmærkning, eller dersom de kan virke vildledende eller være til særlig ulempe for færdselen. Refleksglas eller andet refleksgivende materiale må ikke i reklameøjemed anbringes således, at det kan tilbagekaste lyset fra køretøjer, der færdes på vejen.

§ 50

§ 50.

Regulerende anlæg,
holdepladser.

Forinden der på vej foretages anlæg, som tilsigter en særlig regulering af færdselsforholdene, skal herom forhandles med politiet. Det samme gælder for fastsættelse af holdepladser for omnibusser og rutebiler. I tilfælde af uenighed mellem vejbestyrelsen og politiet afgøres sagen af landsstyret. Sådant afgørelse udkræves altid til indretning af rundkørsel og lignende anlæg på hovedvej.

§ 51

§ 51.

Vejarbejder.

Når der foretages arbejder på eller i vej, er den, som forestår arbejdet, ansvarlig for, at dette til enhver tid er forsvarligt afmærket.

§ 52

§ 52.

Tankanlæg.

Forinden der meddeles tilladelse til oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved vej, skal der forhandles med landfogeden.

§ 53.

Beplantninger m.v. til ulempe
for færdselen.

Træer, beplantninger og levende hegn på eller ved vej skal holdes således nedskåret, opstammet eller studset, at de ikke er til ulempe for færdselen eller hindrer udsynet for vejfarende navnlig i kurver og vejkryds. Skønnes dette at være tilfældet, kan politiet efter samråd med pågældende kommunalbestyrelse give vedkommende pålæg om inden en bestemt frist at træffe de nævnte foranstaltninger og, dersom pålægget ikke efterkommes, selv lade det fornødne foretage for vedkommendes regning. Såfremt politiet ikke mener at burde give et sådant pålæg, som ønskes af en kommunalbestyrelse, afgøres sagen af landsstyret.

Stk. 2. Plankeværker, skure, boder, plakatsøjler, og lignende genstande må på vej ikke anbringes eller indrettes således, at de hindrer udsynet for vejfarende eller på anden måde er til ulempe for færdselen.

Stk. 3. Politiet kan forlange fjernet markiser, skilte og lignende, der ikke tilfredsstiller bestemmelserne i lokalregulativ eller hvor regulativ ikke findes, efter politiets skøn er uforsvarligt indrettet eller er anbragt på en sådan måde, at de er til ulempe for kørende eller gående eller hindrer eller vanskeliggør iagttagelse af færdselstavler eller signaler. Det samme gælder for private luftledninger, der føres over vej.

Stk. 4. Hvor der af en offentlig myndigheds foranstaltning er pålagt en ejendom oversigtsservitut, kan politiet, uanset hvem der er påtaleberettiget i henhold til servitutdokumentet, give vedkommende pålæg om at overholde servitutbestemmelsen. Undladelse af at efterkomme pålægget kan forfølges som overtrædelse af denne lov.

VI. OM ERSTATNING OG ANSVARS-
FORSIKRING.

§ 54.

Såfremt et motordrevet køretøj forvolder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld eller ved en i motor eller beholder opstået eksplosion eller brand, er den for køretøjet ansvarlige forpligtet til at erstatte skaden, medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætlig har hidført skaden, eller det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet. Oplyses det, at den skadelidende ved uagtsomhed har hidført eller medvirket til skaden, kan erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde. Efter de samme regler er den for et motordrevet køretøj ansvarlige forpligtet til at erstatte skade, der bevirkes ved, at vejfarende heste bliver sky for køretøjet, såfremt det må antages, at skaden ikke står i forbindelse med nogen særlig skyhed hos hestene.

Stk. 2. Har et motordrevet køretøj i øvrigt voldt skade, skal den for køretøjet ansvarlige yde erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Stk. 3. Sker der skade ved sammenstød mellem motordrevne køretøjer, bestemmer retten under hensyn til de foreliggende omstændigheder, om og med hvor stort et beløb erstatning bør ydes fra en af siderne.

Stk. 4. I tilfælde af legemsbeskadigelse kan erstatning kræves for lidelse, lyde og vansk. Hvis den til erstatning berettigede helt eller delvis har mistet sin arbejdskraft, tilkommer der ham erstatning for vedvarende forringelse af erhvervsevnerne. Afgår den skadelidende ved døden som følge af ulykken, kan den, der har bekostet begravelsen, fordre udgifterne hertil erstatet, for så vidt de ikke overstiger, hvad der efter afdødes forhold er passende; har nogen ved dødsfaldet mistet en forsørger, kan

§ 54

han kræve erstatning for tab, han derved kan antages at lide.

Stk. 5. Erstatningsansvaret påhviler den - være sig ejer eller bruger - der benytter det motordrevne køretøj eller lader det benytte. Erstatningsansvaret påhviler tillige føreren, såfremt skaden skyldes overtrædelse af nogen ham som sådan påhvilende forpligtelse.

§ 55

§ 55.

Ejeren af eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et motordrevet køretøj skal til dækning af erstatningskrav i henhold til § 54 tegne en forsikring i et af landstyre anerkendt ansvarsforsikringselskab og holde forsikringen i kraft. Forsikringen skal dække personskade på indtil 10.000.000 kr. og tingsskade på indtil 1.000.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. For udenlandske køretøjer påhviler forsikringspligten den, der bruger køretøjet her i landet.

Stk. 2. Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart overfor skadelidte for erstatning efter § 54.

Stk. 3. Færøernes landstyre fastsætter de nærmere regler for forsikringspligtens gennemførelse samt for anerkendelse af forsikringsselskaber.

Stk. 4. Præmier for den i stk. 1 omhandlede forsikring kan inddrives ved udpantning. Er forsikring tegnet for et større beløb end foreskrevet, gælder denne regel hele præmien.

Stk. 5. Forsikringsselskabet har regres mod enhver, der efter § 54, stk. 5, er ansvarlig for skaden, og som har forvoldt denne med fortsæt. Er skaden forvoldt ved grov uagtsomhed, afgøres det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne iøvrigt, om selskabet skal have regres og i bekræftende fald i hvilket omfang.

Stk. 6. Det i stk. 5 omhandlede regreskrav må ikke dækkes ved forsikring.

§ 55 a

§ 55 a

Anlægger skadelidte sag mod forsikringsselskabet, skal selskabet tilsige enhver, der er ansvarlig efter § 54, stk. 5, til ethvert retsmøde med det varsel, som efter retsplejelovens § 175 gælder for vidner i borgerlige sager. Tilsigelsen skal indeholde oplysning om reglerne i stk. 2.

Stk. 2. Enhver, der tilsiges efter stk. 1, kan ved at fremsætte begæring herom til retsbogen indtræde som part i sagen. Inddræder han ikke, er afgørelsen af erstatningsspørgsmålet ved dom eller forlig bindende for ham.

§ 56.

Hvis der rejses tiltale for nogen skadevoldende lovovertrædelse, der i henhold til § 54 kan medføre erstatningsansvar, skal der gives den eller de skadelidte lejlighed til at påstå erstatning. Hvis der ikke opnås forlig om erstatning, skal erstatningspåstandene påkendes under sagen, selv om straf ikke pålægges tiltalte, jfr. dog stk. 8. Sådan påkendelse kan ske før eller efter afgørelsen af spørgsmålet om straf.

Stk. 2. Det forsikringsselskab, i hvilket der er tegnet ansvarsforsikring for det køretøj, som tiltalte benyttede, anses for erstatningsspørgsmålets vedkommende som part i sagen og skal tilsiges til ethvert retsmøde med det varsel, som efter retsplejelovens § 175 gælder for vidner i straffesager.

Stk. 3. Påhviler der efter § 54, stk. 5, andre end tiltalte erstatningsansvar, skal tillige disse tilsiges til ethvert retsmøde med det i stk. 2 nævnte varsel. Bestemmelserne i § 55 a, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Når erstatningsspørgsmålet påkendes under sagen, kan retten i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens kapitel 30 pålægge rettergangsbøder og sagsomkostninger. Det kan herunder også pålægges parterne at betale retsafgift til det offentlige efter sportelreglement for rettens betjente på Færøerne af 30. marts 1836 som ændret senest ved lov nr. 363 af 28. november 1962 samt midlertidige bestemmelser nr. 35 af 30. oktober 1940, jfr. midl. bestemmelser nr. 17 af 18. september 1945, som om sagen havde været behandlet i den borgerlige retsplejes former. Sagsgenstandens værdi fastsættes i så fald ved dommen.

Stk. 5. Ankes en straffesag, under hvilken erstatningsspørgsmålet er blevet påkendt, anses enhver, der for erstatningsspørgsmålets vedkommende har været part i den indankede sag, tillige som part under anken, for så vidt erstatningsspørgsmålet lages under påanke.

§ 56

Stk. 6. Den i retsplejelovens § 996 omhandlede adgang til at anke i den borgerlige retsplejes former står åben for enhver, der, forsåvidt angår erstatningsspørgsmålet, har været part i sagen.

Stk. 7. I henseende til anke er en i medfør af stk. 1 sket særskilt påkendelse af straffe- eller erstatningspåstanden at betragte som en selvstændig dom.

Stk. 8. I særlige tilfælde, hvor erstatningskravet angår materiel skade og er af indviklet beskaffenhed, kan retten, efter at forlig forgæves er prøvet, nægte kravets forfølgning under straffesagen.

Stk. 9. Retsplejelovens § 995, sidste stykke, finder ikke anvendelse i de heromhandlede sager.

Stk. 10. Sammen med erstatningsspørgsmålet skal retten af egen drift påkende spørgsmålet, om forsikringsselskabet efter udredelse af erstatning har regres i medfør af § 55, stk. 5. På grundlag af en dom, der anerkender sådan regres, kan der foretages eksekution for regresbeløbet i det omfang, hvori forsikringsselskabe godtgør at have betalt den ved dommen pålagte erstatning. De foran om erstatningskravet givne regler finder tilsvarende anvendelse med hensyn til regreskravet.

§ 57

§ 57

Bestemmelserne i §§ 54, 55 og 56 finder tilsvarende anvendelse på cykler med hjælpemotor (knallerter). Landsstyret fastsætter regler for, hvordan man under kørsel skal kunne dokumentere, at køretøjet er forsikret.

VII. STRAF M.V.

§ 58.

Straffebestemmelser.

Overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes med bøde, jfr. dog stk. 2-5.

Stk. 2. Spirituskørsel med motordrevet køretøj, dog ikke cykel med hjælpemotor (knallert), straffes med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde.

Stk. 3. Promillekørsel straffes med bøde. Det samme gælder spirituskørsel med cykel med hjælpemotor (knallert). Er den skyldige tidligere dømt for spiritus- eller promillekørsel, kan straffen dog stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 4. Overtrædelse af § 15, § 18, stk. 1, § 18 a og § 26, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder med hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 5. Den, der fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, til trods for, at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frakendt ham, eller til trods for, at retten hertil er frataget ham i medfør af § 59, stk. 6, straffes med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde.

Stk. 6. Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, jfr. § 59.

Stk. 7. Er såvel føreren som det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet tilbageholdes af politiet, indtil forskyldte bøder, sagsomkostninger, erstatningsbeløb eller præmier for lovpligtig ansvarsforsikring er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Er beløbet ikke betalt inden to måneder efter sagens afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet.

Stk. 8. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 7 finder reglerne i retsplejelovens §§ 745 og 746 om beslaglæggelse af ting, der findes at burde konfiskeres, tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelsen kan kun ske, for så vidt den findes påkrævet for at sikre betaling af de nævnte beløb. Var føreren uberettiget i besiddelse af køretøjet, kan tilbageholdelse ikke ske.

Stk. 9. Reglen i stk. 7 finder ikke anvendelse med hensyn til førere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

§ 58 a

§ 58 a x)

§ 58, stk. 1 - 6 finder med de begrænsninger, der følger af borgerlig straffelovs §§ 7 og 10, også anvendelse på handlinger begået i udlandet.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse overfor den, der, uden at overtræde nogen færøsk forskrift, i Finland, Island, Norge eller Sverige handler i strid med de dér gældende regler vedrørende:

- 1) kørsel med motordrevet køretøj, uden at der som foreskrevet er tegnet ansvarsforsikring til dækning af erstatningskrav for skade forvoldt ved brug af køretøjet,
- 2) pligt for vejfarende til at efterkomme færdselsanvisninger givet af politiet,
- 3) køretøjets hastighed,
- 4) køretøjers plads på vejen, kørselsretning, møde med eller overhaling af andre køretøjer, svingning, vending samt kørsel over jernbaneoverkørsler,
- 5) vigepligt,
- 6) pligt til at give fri passage for udrykningskøretøjer,
- 7) pligt til at efterkomme anvisninger, der gives ved færdselstavler, signaler eller vejafmærkninger,
- 8) køretøjers parkering og standsning,
- 9) forbud mod benyttelse af køretøjer eller kategorier af køretøjer på visse veje, f. eks. på grund af køretøjernes vægt og dimensioner,
- 10) sikkerhedsanordninger for køretøjer og last,
- 11) afmærkning af køretøjer og last,
- 12) køretøjers lysanordninger og brugen af lys,
- 13) køretøjers last og lasteevne,
- 14) registrering, nummerplader og nationalitetsmærker,

§ 58 a

15) kørsel uden førerbevis.

Stk. 3. Landsstyret kan bestemme, at stk. 2 skal finde tilsvarende anvendelse med hensyn til overtrædelse begået i andre stater end de nævnte.

Stk. 4. § 56 gælder for de i stk. 1 - 3 nævnte sager.

x) Bestemmelsen, som er indføjet ved lagtingslov nr. 21 af 26. maj 1971, ses ikke trådt i kraft.

Lagtingslov nr. 57 af 12. maj 1980.

§ 58 b.

Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:

1. § 33, stk. 4.
2. § 33 a, stk. 1, nr. 1, nr. 2, nr. 6, nr. 7, nr. 8 og nr. 9,
3. standsnings- og parkeringsforbud, der angives ved afmærkning,
4. standsnings- og parkeringsforbud, der fastsættes i medfør af § 47, selv om forbudet ikke angives ved afmærkning,
5. andre bestemmelser om standsning eller parkering, der fastsættes i medfør af §§ 47 og 47 a. Afgørelse om pålæggelse af afgift kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed. Afgiften tilfalder landskassen eller efter forhandling med vedkommende by eller bygderåd vedkommende kommunale kasse.

Stk. 2. Afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet, eller overgives til føreren, såfremt han er til stede.

Stk. 3. Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Afgiften kan inddrives ved udpantning.

Stk. 4. Landsstyret fastsætter bestemmelser om:

- 1) størrelsen af den nævnte afgift,
- 2) fremgangsmåden ved pålæggelse af afgiften og opkrævningen af denne.

Stk. 5. Landfogeden kan overdrage til særlige parkeringskontrollører helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i stk. 1. Landsstyret fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

Stk. 6. Udgifterne af parkeringskontrollører betales af landskassen eller efter forhandling med vedkommende by- eller bygderåd af vedkommende kommune.

§ 59.

Frakendelse af førerret.

Frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, dog ikke cykel med hjælpemotor (knallert), skal finde sted, når en fører af et sådant køretøj har ført dette på groft uforsvarlig måde, eller det iøvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj.

Stk. 2. Retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, dog ikke cykel med hjælpemotor (knallert), skal frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis han har gjort sig skyldig i spiritus- eller promillekørsel. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog undlades.

Stk. 3. Frakendelse sker for et bestemt tidsrum, ikke under 6 måneder, eller for bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, skal den vare ikke under 1 år, medmindre der foreligger særlig formildende omstændigheder. Har retten midlertidigt været frataget tiltalte i medfør af bestemmelserne i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet.

Stk. 4. Er retten til at føre motordrevet køretøj i henhold til denne eller nogen tidligere lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen, der sker efter de i borgerlig straffelovs § 78, stk. 3, indeholdte regler, kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden, og retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende, kan gengivelse af retten til at erhverve førerbevis inden frakendelsesfristens udløb kun ske rent undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

Stk. 5. Sager, i hvilke der af anklagemyndigheden nedlægges påstand om frakendelse af retten til at være eller blive fører, kan alene afgøres ved dom.

Stk. 6. Skønner politiet, at betingelserne for at frakende en person retten til at være fører foreligger, kan det midlertidigt fratage ham denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, atter kan ophæve den af politiet trufne bestemmelse.

Stk. 7. Anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse af førerretten efter stk. 2, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelser om frakendelse, medmindre dette bestemmes af den ret, hvortil anke er sket. Det samme gælder anke af en dom, hvorved der er sket frakendelse efter stk. 1, såfremt førerretten har været frataget domfældte under sagen efter stk. 6. Afgørelsen træffes ved kendelse.

Stk. 8. Afsiges der i en sag, hvori førerretten er frataget tiltalte efter stk. 6, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, kan anklagemyndigheden, såfremt dommen ankes og forholdene i særlig grad taler for at opretholde fratagelse, indbringe spørgsmålet herom for den ret, hvortil anke er sket. Ankeinstansen kan efter tilsvarende regler træffe bestemmelse om fratagelse af førerretten i sager, hvor der ved den foreliggende dom er sket frakendelse, men anke har opsættende virkning, jfr. stk. 7. Afgørelsen træffes ved kendelse.

Stk. 9. Den, der i henhold til § 18 eller nærværende paragraf, midlertidigt eller endeligt har mistet retten til at føre motorkøretøj eller traktor, skal aflevere sit førerbevis til politiet.

Stk. 10. Er en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, i fremmed stat straffet for et forhold, der, bedømt efter nærværende lov, ville have medført frakendelse af førerretten, kan sådan frakendelse ske under en offentlig, i dette øjemed, anlagt sag. Bestemmelserne i nærværende paragraf finder da iøvrigt tilsvarende anvendelse.

Lagtingslov nr. 57 af 12. maj 1980.

§ 59 a

§ 59 a.

Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af førerretten i anledning af strafforfølgning.

Lagtingslov nr. 89 af 10. juni 1982.

§ 60

VIII. FORSKELLIGE BESTEMMELSER.

§ 60.

Skoler.

Det påhviler skolerne efter samråd med politiet at træffe eller søge at få truffet fornødne foranstaltninger til at beskytte børnene mod farerne fra den kørende færdsel udenfor skolen, såsom ved iværksættelse af særligt tilsyn med børnene, opstilling af bomme eller fodgængertrækværker, tilvejebringelse af fri oversigt eller opstilling af færdselstavler.

§ 61.

Fjernelse og salg af køretøjer.

Politiet kan foranledige de nedenfor under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område:

- 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering,
- 2) havareret eller iøvrigt defekt køretøj og
- 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

Stk. 2. Køretøjet bringes til det af politiet anviste sted, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser andet henstillingssted. De af politiet afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Beløbet kan inddrives ved udpantning.

Stk. 3. Det påhviler politiet at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen kan tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Stk. 4. Politiet er efter udløbet af den i hehold til stk. 3 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder landskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgif-

§ 61

ter.

Stk. 5. Landsstyret kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved fjernelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 3 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Stk. 6. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af stk. 1, er i politiets eller bilinspektionens varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 3 og 4.

§ 62

§ 62.

Drosker m. v.

Ethvert køretøj, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, kan frit søge hyre på vej.

Stk. 2. Landsstyret kan fastsætte bestemmelser om størrelsen af sådanne køretøjer.

Stk. 3. Taksterne for erhvervsmæssig personbefordring skal godkendes i henhold til derom af landsstyret fastsatte bestemmelser. Landsstyret kan ligeledes efter indhentet erklæring fra landfogeden fastsætte regler angående de krav med hensyn til motorkøretøjernes indretning og benyttelse som hensynet til publikum tilsiger.

Stk. 4. I ethvert motorkøretøj, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, skal findes et for publikum synligt kort eller lignende, der angiver køretøjets indregistreringsnummer, at det er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, og med hvilket antal passagerer, samt at det er undergivet politiets tilsyn.

§ 63

§ 63.

Udlejning af motorkøretøjer
uden fører.

Færøernes landsstyre kan fastsætte bestemmelser om udlejning af motorkøretøjer uden fører.

§ 64

§ 64.

Kørelærere.

Ret til af opnå den i § 19, stk. 1 og 2 omhandlede godkendelse som kørelærer har enhver, der

- a) er fyldt 23 år,
- b) ikke har udvist forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2,
- c) ikke i de sidste 5 år er dømt for motorkørsel i spirituspåvirket tilstand,
- d) i de sidste 3 år jævnlig har ført motorvogn, henholdsvis motorcykel,
- e) ved en prøve har godtgjort at være i besiddelse af de til virksomheden som kørelærer fornødne evner og kundskaber,

Stk. 2. Godkendelse meddeles uden gebyr af landfogeden; Færøernes landsstyre fastsætter gebyret for prøven og i øvrigt de nærmere regler for denne og for meddelelsen af godkendelsen.

Stk. 3. Godkendelsen gælder i 5 år, dog højst så længe den pågældende har førerbevis og fornyes uden ny prøve, for så vidt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1 b), c) og d) for at opnå godkendelse og godtgør i den forløbne periode jævnligt at have drevet undervisning som kørelærer. Hvor omstændighederne særlig taler derfor, kan landfogeden uden fornyet prøve meddele godkendelse som kørelærer til en person, hvis tidligere godkendelse ikke er blevet fornyet eller ikke kan fornyes efter foranstående bestemmelser.

Stk. 4. Den, der har modtaget politiets erklæring om, at han opfylder de i stk. 1, a - d, nævnte betingelser for at blive kørelærer, kan, indtil han har bestået prøven, dog højst i 3 måneder, fungere som kørelærer under vejledning og opsig af en godkendt kørelærer. Under øvelseskørsel med motorvogn skal kørelæreren være i vognen.

§ 64

Kørelæreraspiranten anses for at være fører af køretøjet. Kørelæreren er ansvarlig for, at øvelseskørslen foregår på sådanne steder og på en sådan måde, at det må antages at kørslen kan ske uden fare for den øvrige færdsel.

§ 64 a

§ 64 a

Personer, der har påbegyndt virksomhed som kørelærere før den 1. januar 1964, skal, såfremt de ønsker at fortsætte virksomheden, inden 6 måneder efter denne lovs ikrafttræden indgive anmeldelse herom til landfogeden, der snarest undersøger, om de pågældende opfylder de i færdselslov nr. 65 af 9. september 1963 § 64, stk. 1, under a)-c) angivne betingelser, og i bekræftende fald indkalder dem til prøve, der aflægges efter de for godkendelse af kørelærere almindeligt gældende regler. Efter bestået prøve kan godkendelse i disse tilfælde meddeles, uanset om den pågældende opfylder den i § 64, stk. 1, under d) anførte betingelse. Indtil afgørelse om, hvorvidt godkendelse kan meddeles, er truffet, kan de pågældende udøve kørelærervirksomheden uden godkendelse.

§ 65

§ 65.

Motorsagkyndig.

Til foretagelse af undersøgelser og prøver i henhold til nærværende lov og til at yde bistand ved myndighedernes behandling af sager vedrørende motorkøretøjer, kan der af Færøernes landsstyre beskikkes en motorsagkyndig.

Dennes aflønning fastsættes af landsstyret.

§§ 66 - 70 ophæves.

Lagtingslov nr. 38 af 31. marts 1982.

