

lovens andre Paragraffer, har Udvalget fundet det rigtigst ikke at medtage det i nærværende Betænkning, men at udskyde det til nærmere Behandling i Forbindelse med den Gennemgang af Færdselslovens øvrige Bestemmelser, som Udvalget paatænker at gaa i Gang med.

Den nugældende Regel om Vigepligten indeholdes i Færdselsloven af 14. April 1932 § 11, Stk. 1, der foreskriver: »For at undgaa Sammenstød mellem kørende, der færdes saaledes, at deres Veje skærer hinanden, har den, som har den anden paa sin højre Side, Vigepligt«.

En tilsvarende Regel fandtes ogsaa i den første Færdselslov af 1. Maj 1923, hvor den fastslaas i § 6, Stk. 2, under Betegnelsen »Højre-Forkørselsretten«. Forud for denne Lov havde Reglen fundet Optagelse i flere Politivedtægter, for Københavns Vedkommende saaledes i Politivedtægten af 1. Marts 1913 § 36, Stk. 4.

Ifølge § 11, Stk. 1, in fine i Færdselsloven af 1932 gælder der den Begrænsning i den almindelige Regel om Vigepligten, at den, der kører ud fra Ejendom eller Grundstykke, har Vigepligt i Forhold til Færdselen fra begge Sider. Endvidere hjemler § 11, Stk. 2, under visse nærmere Betingelser Forkørselsret for Brandvæsenets og Politiets Udryknings- og Ambulancevogne, for andre Syge-, Ambulance- og Redningsvogne og for Sporvogne.

Allerede medens Færdselsloven af 1923 var gældende, var man klar over, at Reglen om Højreforkørselsretten ikke gav en fuldt tilfredsstillende Løsning af Problemet. Ankerne gik navnlig ud paa, at Reglen medfører, at et Motorkøretøj, der kører ad en Hovedfærdselsaaare, maa nedsætte Farten og eventuelt give Signal ved hver eneste, selv nok saa ubefærdet, fra højre kommende Sidevej, og saaledes virker sinkende paa den gennemgaaende Trafik, samt at Reglen, da Færdselen paa Hovedvejene har Tilbøjelighed til at holde en vis Hastighed, ogsaa ved Kørsel forbi Sideveje til højre, og da paa den anden Side Færdselen fra saadanne Sideveje i Tillid til Vigepligten for de fra venstre kommende Køretøjer hyppigt kører ind paa Hovedvejen uden tilstrækkelig Nedsættelse af Hastigheden, ikke sjældent medfører Sammenstød.

For at afbøde disse Mangler blev det i Motorloven af 1. Juli 1927 § 29, Stk. 2, bestemt, at Motorkøretøjer skal vise ganske særlig Forsigtighed ved Kørsel fra en mindre befærdet til en mere befærdet Færdselsaaare. Denne Regel er senere optaget i Færdselsloven af 1932 § 11, Stk. 1, 3. Pkt., idet den udvidedes med et Paabud om, at Hastigheden i disse Tilfælde, saafremt der ikke er fri Udsigt til begge Sider, skal nedsættes saa meget, at Standsning om fornødent kan ske, inden Køretøjet naar ind paa den tværgaaende Gades eller Vejs Kørebane.

I det af Justitsministeriet under 19. Oktober 1927 nedsatte Færdselsudvalg blev Spørgsmaalet om en Ændring af Reglen om Højreforkørselsretten underkastet en indgaaende Undersøgelse, hvoraf en Fremstilling findes i den af Udvalget i Maj 1930 afgivne Betænkning angaaende Revision af Færdselsloven, Side 26—35*). Efter en Gennemgang af de i Udlandet indvundne Erfaringer — det vil i Hovedsagen sige de Oplysninger, der forelaa fra Tyskland, hvor en Regel om Hovedfærdselsaaarens Forkørselsret var under Gennemførelse, medens der ikke for Udvalget forelaa Oplysninger om de franske Forsøg med Forkørselsret for »routes nationales«, — samt de Fordele og Ulemper, der knytter sig til hvert af de tre Hovedprincipper for Forkørselsrettens Ordning: Hovedfærdselsaaarens Forkørselsret, Venstreforkørselsretten og Højreforkørselsretten, kom Udvalget til det Resultat, at man ikke burde indføre Hovedfærdselsaaarens Forkørselsret som en almindelig, for hele Landet gældende Retsregel, men at man burde bevare Højreforkørselsretten som den almindelige Hovedregel.

*) Rigsdagstidenden 1931—32, Tillæg A. Sp. 3605—3624.