

[Ministeren for handel, industri og søfart.]
imod det stillede underændringsforslag, men stemmer for de af mig i betænkningen stillede ændringsforslag, som er tiltrådt af hele udvalget.

(Kort bemærkning).

Rager: Da det ærede medlem hr. Søren Olesen havde ordet, bemærkede jeg mig, at det ærede medlem hilste det kommunistiske underændringsforslag velkommen. Det passede altså også retsforbundet. Jeg havde i og for sig ikke troet, at vi skulle komme til at stå overfor en sådan situation, og jeg vil gerne spørge det ærede medlem: Vil han virkelig have, at vi skal tage ham alvorligt, når han ikke selv har været med til at stille et sådant forslag? Hvorfor har det ærede medlem ikke gjort det? Hvorfor skulle kommunisterne gøre det på hans vegne? Er det ærede medlem kommet under formynderskab?

(Kort bemærkning).

Søren Olesen: Jeg kan ikke se nogen grund til at stille to enslydende forslag, og jeg kan ikke se, at man bliver ringere stillet, fordi man stemmer for et andet partis forslag, som man finder rigtigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Underændringsforslaget udenfor betænkningen (se foran sp. 4038)

forkastedes med 114 stemmer mod 14.

Ændringsforslag nr. 1, § 2, således ændret, § 3, ændringsforslag nr. 2, § 4, således ændret, og §§ 5—9

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet udvalgsbehandling.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til færdselslov.

(Første behandling findes i tidende sp. 1040; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 621).

Udenfor betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *Weikop*:

Til § 73.

Stk. 1 affattes således:

„Stk. 1. Kommunalbestyrelsen kan i hver kommune efter forhandling med politiet fastsætte regulativ for erhvervsmæssig personbefordring i eller fra kommunen. Ved regulativet kan fastsættes bestemmelser om antallet af drosker (hvorved forstås køretøjer, der søger hyre på vej eller på dertil af politiet anviste holdepladser) og om de krav med hensyn til køretøjernes indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger. Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet — eventuelt efter dettes begæring — tillade, at også andre køretøjer bestemt til erhvervsmæssig personbefordring, når de iøvrigt opfylder de for drosker fastsatte bestemmelser, søger hyre på vej i kortere eller længere tidsrum, hvori der skønnes at være behov for et udvidet antal køretøjer med fri hyreret. Kommunalbestyrelsen kan bemyndige politiet til at træffe sådan bestemmelse.“

Bemærkninger til ændringsforslaget:

Forslagsstilleren må formene, at afgørelsen af, i hvilket omfang fri hyreret skal tillades, bør overlades de respektive kommunalbestyrelser. Det skønnes, at disse har de bedste forudsætninger for ud fra deres mere indgående kendskab til de særlige forhold, der kan gøre sig gældende i de enkelte kommuner, specielt de større byer, at afgøre, i hvilket omfang fri hyreret, når alle forhold tages i betragtning, bør være tilladt.

Ved den foreslåede formulering af paragraffen vil der ikke ske nogen indskrænkning i den hidtil gældende frihed til at drive næring ved erhvervsmæssig personbefordring, men der vil opnås den fordel, at det ekstraordinære behov for vogne med fri

hyreret, som ved særlige lejligheder melder sig, f. eks. ved jule- og nytårstid, og som erfaringsmæssigt er et irritationsmoment for publikum, vil kunne tilfredsstilles, ligesom kommunalbestyrelsen vil have mulighed for, såfremt den finder det formålstjenligt, ved en ændring af droskereglativet at indføre fri hyreret.

Da den nu vedtagne lov om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsning hjemler monopoltilsynet adgang til at udøve den fornødne kontrol også med transportforhold, må det anses for uheldigt i færdselsloven at pålægge kommunalbestyrelserne pligt til at fastsætte taksterne for erhvervs-mæssig personbefordring, og det foreslås derfor, at bestemmelsen herom udgår.

Lovforslagets paragraffer, de stillede ændringsforslag og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

Ordføreren (Victor Gram): Færdselslovsforslaget har i udvalget været genstand for en særdeles grundig behandling, hvilket også den vægtige betænkning er udtryk for. Der har således været afholdt 38 møder, herunder et betydeligt antal samråd med ministeren. Der er modtaget et stort antal deputationer, hvoraf flere gentagne gange er mødt op. Udvalget har endvidere haft lejlighed til at besigtige færdselsforholdene i og omkring København. Resultatet af udvalgets arbejde findes i 69 ændringsforslag, af hvilke en del er af redaktionel karakter eller indeholder mindre væsentlige ændringer. Jeg skal forbigå en del af ændringsforslagene og holde mig til nogle af de mere betydende samt anføre visse synspunkter, der har været fremme i udvalget, og som er anført i betænkningen, men som ikke har givet anledning til ændringsforslag.

Der har været visse betænkeligheder overfor bemyndigelsen i § 10 for justitsministeren til at fastsætte yderligere bestemmelser om motorkøretøjers udstyr og indretning. Da man imidlertid også måtte nære betænkelighed ved at gøre bemyndigelsen for snæver, indskrænkede udvalget sig til at bemærke, at lovforslagets bestemmelse efter udvalgets opfattelse hviler på den forudsætning, at bemyndigelsen alene benyttes indenfor de ved loven iøvrigt givne

rammer, og at paragraffen f. eks. ikke indeholder nogen bemyndigelse for ministeren til at genindføre nummerplader for knallerter. Ministeren har erklæret sig enig i disse synspunkter og oplyser iøvrigt, at det er hans hensigt at afskaffe de forreste nummerplader på motorcykler, og at han ikke nærer noget ønske om at indføre nummerplader for knallerter.

Det har ikke i udvalget været muligt at opnå tilslutning til forslagets bestemmelse om bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte bestemmelser om fremstilling til eftersyn for indregistrerede eller godkendte køretøjer, som ikke i de sidste 5 år har været fremstillet til eftersyn.

Ændringsforslag nr. 10 giver derimod justitsministeren beføjelse til at fastsætte periodiske eftersyn af bestemte grupper af erhvervs-motorkøretøjer.

Det har heller ikke i udvalget været muligt at opnå tilslutning til forslagets bestemmelse om, at justitsministeren under visse forhold kan fastsætte en begrænsning af arbejdstiden for førere af erhvervs-motorkøretøjer. Man er enedes om, at bestemmelsen udgår, og at spørgsmålet løses udenfor færdselsloven.

Bestemmelserne i § 16 om spirituspåvirkning har givet anledning til en nøjere overvejelse af spørgsmålet om faste promillegrænser. Der har i udvalget været enighed om, at der må udvises den største strengthed overfor spirituspåvirkede førere, men der har ikke været enighed om, hvilke konkrete bestemmelser der burde danne grundlaget for bedømmelsen af de enkelte tilfælde. Et mindretal er af den opfattelse, at en fast promillegrænse på 0,60 vil være hensigtsmæssig, medens flertallet finder det rigtigst at bevare den almindelige frie bevisbedømmelse, bl. a. under henvisning til, at der allerede ved en alkoholpromille i blodet på 0,30—0,40 indtræder en svækkelse af den menneskelige reaktionsevne. I forbindelse med samme emne stiller et mindretal under nr. 14 forslag om adgang for politiet til at lade en embedslæge udtage blod- og urinprøve, såfremt en læge (sygehuslæge) nægter at gøre dette. Flertallet finder det imidlertid uheldigt at gennemføre en sådan bestemmelse, der kan give anledning til visse vanskeligheder, som ikke eksisterer i praksis i dag.

[Victor Gram.]

Der har i udvalget været enighed om, at kravene til den praktiske del af køreprøven bør skærpes, således at der foretages en grundig afprøvning af kørefærdigheden og landevejskørsel indgår som led i prøven. Det er vel ikke muligt i alle tilfælde at lade landevejskørsel indgå i prøverne, men det må være en forudsætning, at øvelse i landevejskørsel har fundet sted. Justitsministeren har erklæret, at det er hans hensigt at lade politifolk overtage køreprøverne, hvilket efter udvalgets opfattelse vil være en god foranstaltning.

Derimod har der ikke været enighed om lovforslagets bestemmelse om, at den, som ikke tidligere har haft kørekort, skal have taget undervisning hos en godkendt kørelærer forinden aflæggelsen af prøven. Et flertal, de socialdemokratiske medlemmer af udvalget og det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, indstiller bestemmelsen til vedtagelse, medens et mindretal, udvalgets øvrige medlemmer, under nr. 17 foreslår, at bestemmelsen udgår. I forbindelse med spørgsmålet om køreprøver har ministeren erklæret sig villig til at undersøge mulighederne for at lade køreprøver for de personer, der ikke opfylder færdighedsbestemmelserne, afholde i enkelte større provinsbyer.

Vedrørende afstribning på kørebanen og et eventuelt forbud mod at køre i strid med sådan afstribning har udvalget indhentet udtalelser fra færdselsudvalget. Færdselsudvalget har anført, at det på nuværende tidspunkt må anses for betænkeligt at søge præcise regler herom indført i lovtæksten, og at det må anses for heldigst, at spørgsmålet til sin tid, når de tekniske forskrifter, som for tiden er til overvejelse, foreligger i færdig skikkelse, løses i bekendtgørelsesform. Færdselsudvalget er dog efter en foreløbig drøftelse af den opfattelse, at det til sin tid bør fastsættes, at afstribning i kurver og på bakketop giver bindende anvisning for de kørende, som det under normale færdselsforhold vil være retsstridigt at tilsidesætte. Udvalget og ministeren var enige i disse synspunkter.

Udvalget er iøvrigt i forbindelse med § 25 af den opfattelse, at en smidigere udvikling af færdslen vil kunne opnås, hvis der i større udstrækning end nu anbringes lyssignaler med en grøn pil, der angiver, at

det er tilladt at svinge til højre, selvom der er rødt lys i færdselsretningen.

Vedrørende knallerternes placering i færdslen foreligger der to ændringsforslag. Flertallet foreslår under nr. 24, at kørsel med knallerter udenfor bymæssigt bebyggede områder skal ske på cykelsti og i bymæssigt bebyggede områder på kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Mindretallet foreslår under nr. 23 knallerterne henvist alene til kørebanen.

Ændringsforslagene nr. 27 og 28 tilsigter en smidigere udformning af bestemmelserne vedrørende de kørendes placering på kørebanen under svingning og vending.

Ved lovforslagets første behandling opstod en divergens mellem de oplysninger, den højtærede justitsminister og det ærede medlem hr. Thisted Knudsen gav om færdselsulykernes antal. Justitsministeren har overfor udvalget oplyst, at han i nævnte anledning har taget initiativet til at søge det statistiske materiale samlet hos een myndighed, og at det er besluttet, at statistisk departement fremtidig alene skal føre færdselsulykkesstatistikken. De af ministeren i udvalget forelagte oplysninger vedrørende færdselsulykker, der findes som bilag i betænkningen, har ikke givet flertallet anledning til nye overvejelser vedrørende hastigheden og dermed ændringer i de gældende bestemmelser, men man er af den opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, om der opsættes skilte med lokale hastighedsbegrænsninger på steder, hvor nedsættelse af hastigheden er særlig påkrævet.

Et mindretal stiller under nr. 41 forslag om indførelse af maksimalhastighedsgrænser på 80 km på landevej og 50 km i bymæssigt bebyggede områder.

Spørgsmålet om fuldt stop ved indkørsel på hovedvej har været behandlet i udvalget. Medens flertallet ikke har fundet anledning til at foreslå ændringer i de gældende bestemmelser, stiller et mindretal under nr. 30 forslag om fuldt stop ved indkørsel på hovedvej.

Vedrørende kørsel ind på eller over mere befærdet vej har der været enighed om at skærpe den foreslåede bestemmelse. Under nr. 31 foreslås det således, at den, der kommer fra den mindre befærdede vej, er pligtig til i god tid at nedsætte hastig-

[Victor Gram.]

heden og i rimelig udstrækning lade færdslen på den mere befærdede vej passere først.

Det almindelige forbud mod standsning og parkering i venstre side af færdselsretningen, som indeholdes i lovforslaget, har der ikke kunnet opnås enighed om. Ændringsforslag nr. 32—33 er udtryk for enighed om en modificeret form, der påbyder standsning og parkering i højre side af færdselsretningen bortset fra tider, hvor standsning og parkering i venstre side ikke vil være til ulempe for færdslen.

Hvad angår reglerne i § 45 vedrørende ejerens ansvar for overlæs, foreslår et mindretal under nr. 42 disse lempet, medens et flertal fastholder de i lovforslaget indeholdte bestemmelser.

Ændringsforslag nr. 45 åbner adgang til, hvor påhængsvogne benyttes skiftevis efter samme trækkende køretøj, at nummerpladen kan erstattes af påmaling.

Spørgsmålet om, hvorledes passagerer skal sidde på motorcykler, er afklaret ved ændringsforslag nr. 49, der bestemmer, at de skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen. Endvidere foreslås det under nr. 49 a, at for nyindregistrerede motorcykler skal eventuel sidevogn være anbragt på motorcyklens højre side.

Et mindretal har under nr. 53 foreslået, at det skal være tilladt gående at passere kørebanen mod rødt lys, såfremt den er fri for kørende færdsel. Flertallet har ikke kunnet medvirke til legalisering af en eventuel praksis på dette område.

Under nr. 55 foreslås det, at der gives justitsministeren beføjelse til efter forhandling med forsvarsministeren at fastsætte regler for militære posters og patruillers adgang til under visse omstændigheder at regulere færdslen.

Ændringsforslag nr. 56 vedrører hovedvejsordningen. Købstadforeningen har overfor udvalget fremsat ønske om, at hovedvej alene skal kunne etableres udenfor købstæderne, medmindre hovedvejen ikke be-

rører bykærnen. Udvalget forstår meget vel dette ønske, men har af principielle grunde ikke kunnet medvirke til en sådan bestemmelses indførelse i loven. Udvalget mener, at hensynet til den lokale færdsel i større udstrækning end hidtil vil kunne imødekommes gennem opsættelse af lyssignaler og gennem begrænsning af hastigheden ved opsættelse af tavler. Hvor sådanne foranstaltninger efter lokal opfattelse ikke er tilstrækkelige, har de lokale myndigheder adgang til at rejse spørgsmålet overfor de centrale myndigheder. Det er det, der nu fastslås i loven, uanset at det er gældende praksis.

Ændringsforslag nr. 57 indeholder en ny bestemmelse, som giver ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til i tøbrudsperioder midlertidigt at gennemføre visse begrænsninger i færdslen, hvor vejene skønnes særlig udsat for beskadigelser.

§§ 65—68 om erstatning og ansvarsforsikring indeholder ikke realitetsændringer i forhold til den gældende lov, idet man har ønsket at afvente resultatet fra arbejdet i det fællesnordiske udvalg, som for tiden søger at finde frem til ensartede regler for erstatningsansvar for uheld forvoldt af motorkøretøjer. Enkelte medlemmer af udvalget har ment, at man ikke burde afvente resultatet af det fællesnordiske udvalgs overvejelser, og har derfor stillet ændringsforslag nr. 60 om allerede nu at pålægge de motorkørende en selvrisiko, graderet fra 300 kr. ned til 50 kr. Flertallet er af den opfattelse, at spørgsmålet på nuværende tidspunkt er for uafklaret til, at man kan tage endelig stilling dertil, og at man derfor bør afvente resultaterne af de igangværende overvejelser. Udfra dette synspunkt har flertallet henstillet til justitsministeren at søge overvejelserne fremmet, således at der såvidt muligt i det kommende folketingsår kan fremsættes forslag til revision af de pågældende paragraffer.

Iøvrigt er udvalget enig om, at der bør gennemføres en skærpet kurs overfor overtrædelse af færdselsforskrifterne med det

[Victor Gram.]

formål at øge færdselssikkerheden og begrænse ulykkernes antal. Udvalget har i overensstemmelse hermed henstillet til den højtærede justitsminister at instruere anklagemyndigheden om at nedlægge påstand dels om skærpet strafudmåling indenfor de fastsatte strafferammer, dels om frakendelse af kørekortet, hvor der er tale om groft uforsvarlig kørsel.

Endelig har udvalget beskæftiget sig med § 73, der indeholder bestemmelser om erhvervsmaessig personbefordring. Udvalgets flertal har stillet ændringsforslag nr. 67 om, at lillebiler skal have fri adgang til at tage hyre på vej, samtidig med at den foreslåede adgang for de kommunale myndigheder til at begrænse antallet af lillebiler udgår. Adgangen til begrænsninger i antallet opretholdes kun for droskers vedkommende.

Et mindretal, udvalgets socialdemokratiske medlemmer, finder det særdeles betænkeligt at gennemføre et forslag af denne karakter og har derfor under nr. 68 stillet ændringsforslag, hvorefter der gives fri hyreret for lillebiler samtidig med, at man opretholder kommunalbestyrelsernes adgang til at foretage adgangs begrænsning af såvel lillebiler som drosker. Det noget usædvanlige, at et regeringsparti stiller mindretalsforslag, skal jeg tillade mig at vende tilbage til under mine bemærkninger som mit partis ordfører.

Betænkningens sidste ændringsforslag undtager Færøerne fra lovens virkeområde og udskyder lovens ikrafttræden til den 1. juli 1955.

Idet jeg undtager ændringsforslagene nr. 67 og 68, hvilken frihed jeg håber man indrømmer mig, skal jeg på udvalgsflertallets vegne anbefale flertalsændringsforslagene og henstille, at man forkaster mindretalsændringsforslagene.

Jeg vil derefter gerne på mit partis vegne gøre nogle betragtninger over de foreliggende resultater. Ingen, der har beskæftiget sig med de senere års udvikling på færdselsområdet, har været i tvivl om nødvendigheden af en grundig revision af motor- og færdselslovgivningen. Justitsministerens forslag var særdeles velegnet som grundlag for en sådan revision, og jeg skal også medgive, at udvalgsarbejdet på en række områder har betydet forbedringer i forslaget. Men

når dette er sagt, kan jeg ikke tilbageholde den bemærkning, at jeg på enkelte vigtige områder har savnet lidt god vilje i udvalget til at skabe en god færdselslov.

Jeg beklager, at det ikke lykkedes at skabe tilslutning til ministerens klare bestemmelse om, at standsning og parkering kun må ske i højre side af færdselsretningen. De ændringsforslag, hvorom der er opnået enighed, har vi tilsluttet os udfra den opfattelse, at det var ønskeligt i størst mulig udstrækning at skabe enighed, men forslaget åbner mulighed for stor vilkårlighed, når man overlader det til den enkelte at bedømme, hvornår parkering i venstre side er til ulempe for færdslen. En klar regel ville have fjernet mulighederne for de mange misforståelser, man nu risikerer, og som kan give anledning til mange alvorlige ulykker. Jeg ville ikke have været så betænkelig ved ændringsforslagets formulering, hvis det kørende publikum i bred almindelighed havde træning i og flair for at indordne sig under den stærkt stigende trafikks krav. Nu må vi håbe, at reglen virkelig fortolkes og efterfølges rigtigt, og at den må medvirke til en smidigere afvikling af trafikken, således som det er dens formål.

Det lykkedes i udvalget at skabe et lille flertal for, at ejeren af et køretøj anses for ansvarlig for overtrædelse af bestemmelserne om største tilladte vægt. Det må forekomme mig særdeles rimeligt, at ejeren her får et ubetinget ansvar. Ejeren må ikke kunne klare frisag i tilfælde af mangelfuld overholdelse af bestemmelserne. Det er et afgørende spørgsmål i forbindelse med færdselssikkerheden, at ansvaret er klart placeret, og at der ikke er mulighed for at lade ansvaret falde på andre og derved selv slippe billigt.

Et endnu mindre flertal er skabt om lovforslagets bestemmelse om, at man, såfremt man ikke har haft kørekort før, skal have taget undervisning hos en godkendt kørelærer, før man går op til prøven. Jeg er vel klar over, at nogle, navnlig på landet og på motorværksteder, har mulighed for at tilegne sig en vis rutine i behandlingen af et motor-køretøj, men de har ingen mulighed for at opnå rutine i by- eller landevejskørsel. Den eneste lovlige mulighed herfor er at tage undervisning hos en godkendt kørelærer, og ingen kan være interesseret i at ansøre til

[Victor Gram.]

ulovlig rutinekørsel blandt trafikanter, som har ret til at gå ud fra, at medtrafikanterne har i hvert fald en del rutine i at behandle et motorkøretøj i færdslen.

Jeg er godt klar over, at det, der har vakt irritation, er, at nogle kørelærere tvinger eleverne til at tage flere timer end nødvendigt ved kun at optage elever på kursus af et bestemt antal timers varighed eller til et bestemt samlet beløb, og jeg er ganske enig i, at en sådan fremgangsmåde ikke bør tolereres. Jeg vil også gerne være med til at gennemføre passende foranstaltninger, der kan forhindre, at dette system fortsætter, ligesom jeg har forstået, Dansk Kørelærer-Union gerne vil være med til at bremse denne uskik. Mindretallets forslag vil imidlertid ikke have nogen indflydelse på forholdet, og jeg håber derfor, flertalsforslaget vil blive vedtaget.

Endelig må jeg stærkt beklage, at det ikke i udvalget lykkedes at skabe flertal for lovforslagets løsning af forholdet mellem drosker og lillebiler. Det er en usædvanlig situation, at et regeringsparti stiller et mindretalsforslag, og det er heller ikke uden betænkelighed, vi gør det, men jeg vil finde det endnu mere betænkeligt, om det ikke lykkes at gennemføre en holdbar ordning i dette spørgsmål. I de senere års behandling af færdselsproblemer i det høje ting har disse problemer ikke været betragtet udfra politisk synsvinkel, lige så lidt som vi gør det i dag. Det centrale i dette lovforslag er at skabe grundlag for den størst mulige sikkerhed i færdslen under de givne vilkår, og afvigende opfattelser gør sig her gældende på tværs af partiliniere. Vi betragter altså ikke sagen udfra en politisk synsvinkel, men for en ordens skyld skal jeg understrege, at uanset forslagets skæbne vil det ikke få politiske konsekvenser; vi har blot ønsket i et ændringsforslag at understrege den betydning, vi lægger i en fornuftig løsning af dette vidtrækkende problem.

Om selve sagens indhold vil jeg gerne fremsætte følgende bemærkninger. Vi er af den opfattelse, at den gamle strid mellem drosker og lillebiler er uholdbar, og at man for at løse problemet må tage ondet ved dets rod, og ondets rod er, at der eksisterer to forskellige ordninger for samme erhverv. Det er let nok at give lillebiler fri hyreret;

det er bare ingen løsning, men indeholder tværtimod stor fare for, at striden bliver større. Det gælder derimod om at finde frem til faste og ensartede rammer for erhvervet som helhed. I vort ændringsforslag accepterer vi fri hyreret for lillebiler, men under den forudsætning, at der gives kommunalbestyrelserne adgang til at gennemføre en antalsbegrænsning, således som forholdet er for drosker. Får kommunalbestyrelserne ikke denne adgang, går spillet videre; erfaringerne fra Oslo og Stockholm, hvor man har måttet gennemføre en adgangs begrænsning, viser det. For de nuværende lillebiler vil flertallets forslag antagelig være en øjeblikkelig fordel, men hvor længe? Jeg er alvorligt bange for, at lillebilerne hurtigt vil opdage, at det var en Pyrrhussejr for dem. Med de lempelser, der er foreslået, må det påregnes, at et stort antal nye lillebiler melder sig på markedet i den kommende tid; det vil være et resultat, som hverken lillebiler, drosker eller publikum vil være tjent med.

Formanden for Odense Taxa har overfor udvalget oplyst, at man i Odense har prøvet en frivillig sammenslutning af drosker og lillebiler; resultatet er blevet et stort antal lillebiler. Allerede nu er forholdet det, at mange vognmænd har afskediget deres chauffører og selv kører fra 10 formiddag til 2 nat. Hvor megen sikkerhed for færdslen og for publikum ligger der i et sådant forhold? Må jeg videre pege på, at Taxa i København med 350 vogne beskæftiger ca. 2 200 organiserede chauffører, medens de 750 lillebiler beskæftiger ca. 300 organiserede chauffører. De betingelser, Taxa får under flertallets forslag, vil ikke kunne undgå at medføre betydelig arbejdsløshed blandt chaufførerne; selv lillebilerne vil efter min opfattelse blive tvunget til yderligere at spare arbejdskraft, hvis de skal redde sig igennem under den stigende konkurrence. Det er udfra disse betragtninger, jeg finder det særdeles betænkeligt, om flertallets forslag bliver lov, og jeg vil derfor stærkt anbefale tingets ærede medlemmer at tænke denne sag alvorligt igennem, før endelig stilling tages.

Jeg har bemærket, at det ærede medlem hr. Weikop har stillet et ændringsforslag til samme paragraf. Jeg må indrømme, at jeg ikke på nuværende tidspunkt er i stand

[Victor Gram.]

til fuldstændigt at overse rækkevidden af det fremsatte ændringsforslag; men jeg forstår det således, at det er hensigten at give kommunalbestyrelserne beføjelse til at iværksætte fri hyreret på visse bestemte tidspunkter, hvor man finder det særlig ønskeligt, at flere hyrevogne kommer på gaden. Jeg er derimod ikke klar over, om der heri ligger en beføjelse for kommunalbestyrelserne til at udtage et vist antal lillebiler og give dem hyreret, eller en sådan hyreret skal omfatte samtlige lillebiler. Jeg må indrømme, at jeg har forsøgt at finde ud af den egentlige kerne i dette ændringsforslag, og jeg vil være meget interesseret i, om det ærede medlem vil være i stand til at give yderligere oplysninger om indholdet af forslaget; jeg skal vente med at fremsætte yderligere bemærkninger om dette ændringsforslag, indtil jeg har hørt nærmere, men vil dog allerede på nuværende tidspunkt gerne understrege, at jeg finder den eneste effektive løsning i det ændringsforslag, mit parti har stillet.

Til mindretalsændringsforslagene iøvrigt har jeg ikke på nuværende tidspunkt yderligere at føje til, hvad jeg anførte under betænkningens forelæggelse. Derimod vil jeg gerne knytte et par kommentarer til det resultat, der nu som helhed synes at foreligge.

En god færdselslov er grundlaget for en smidigere løsning af de senere års færdselsproblemer. Jeg tror, vi er ved at nå et resultat, som i det væsentlige giver et sådant grundlag; der er visse skønhedsfejl, som jeg kunne have ønsket fjernet, men i det store og hele tror jeg, vi får en lov, hvormed et afgørende ord er sagt i dette spørgsmål. Tilbage står at føre den ud i livet på en sådan måde, at den bliver efterlevet i praksis. Færdselsoplysning er en god ting, og de midler, der står til rådighed på dette område, bør udnyttes bedst muligt. De forberedelser, Raadet for større Færdselsikkerhed har truffet på dette område, hilser jeg med glæde.

Jeg håber, foranstaltningerne, pædagogisk og psykologisk, må få den virkning, der er tilsigtet, og at myndighederne i givet fald må yde den økonomiske støtte, der eventuelt er nødvendig. Men jeg tror ikke, færdselsoplysning alene virker på alle ka-

tegorier af vejfarende; der findes også grupper, hvor negative foranstaltninger er nødvendige, og jeg vil gerne i denne forbindelse understrege udvalgets henstilling til den højtærede justitsminister om en skærpet strafforfølgning. Motorulykkernes antal må bringes ned, og færdselssikkerheden øges. De midler, vi har til at opnå dette, må bringes i anvendelse — herunder ikke mindst skærpet strafudmåling.

Jeg skal med disse ord på mit partis vegne anbefale flertalsændringsforslagene, undtagen nr. 67, til vedtagelse og mindretalsændringsforslagene, undtagen nr. 68, til forkastelse.

Helga Pedersen: Efter at dette lovforslag er blevet grundigt behandlet i et udvalg, har det fået en udformning, som vi i mit parti i det store og hele anser for en forbedring, og jeg kan tilsige mit partis støtte til lovens gennemførelse. Kun på nogle få områder har mit parti ikke kunnet følge den højtærede ministers forslag, eventuelt i dets ændrede form, for visse punkter dog således, at der ikke indenfor mit parti er enighed om standpunktet til det pågældende forslag. Jeg skal senere komme ind på disse enkelte lovbestemmelser, der vel kan rumme en vis principiel interesse, men dog ikke er af overvejende praktisk betydning for færdselsloven eller færdselssikkerheden som helhed.

De væsentligste problemer, der har været drøftet under udvalgsbehandlingen, er efter min formening følgende:

- 1) hastigheden,
- 2) bestemmelser om forholdsregler overfor spirituspåvirkede bilister,
- 3) hovedvejsproblemer med spørgsmålet om hovedvejskørsel gennem byerne, om stopreglen, om overhaling på hovedvej og om venstresving samt standsning og parkering som det, der særlig har optaget udvalget,
- 4) kørelærernes forhold, herunder undervisningens og køreprøvens betydning,
- 5) de motorsagkyndiges forhold,
- 6) droskeproblemet,
- 7) ansvars- og forsikringsbestemmelserne, herunder særlig spørgsmålet om selvrisko, og
- 8) færdselskontrollen og færdselspropagandaen.

[Helga Pedersen.]

Denne opregning viser, i hvor høj grad færdselsproblemerne i Danmark i dag er et problem om motorkørlens rette form.

Heri ligger *ikke* — det vil jeg gerne understrege så kraftigt, jeg kan — at andre vejfarendes interesser ikke er blevet tilgodeset — tværtimod. At fodgængere, cyklister og hestekøretøjer også er interessenter i færdselspuljen, er kommet frem og er erkendt, dels direkte ved udformning af særregler for disse trafikanter, f. eks. i §§ 8 og 9 og i §§ 52 og 53, dels indirekte, når begrænsninger og forskrifter gives for motorkøretøjer netop af hensyn til de gående, cyklisterne eller hestekøretøjerne. Men reglerne for disse trafikanter har ikke voldt os det samme hovedbrud, ikke været det samme problem for os som motorførselen — og jeg kunne tilføje: den stærkt stigende motorkørsel; thi vi har bestandig ved overvejelsen og vurderingen af enkeltreglerne haft for øje, hvorledes situationen er i dag, og hvorledes den tegner sig for fremtiden. Vi har søgt at skabe en lov med så meget perspektiv som muligt, når den også skulle dække situationen, som den er i dag, for så vidt angår antal og arten af motorføretøjer, vejenes beskaffenhed og andre forhold, der øver indflydelse på færdselsikkerheden.

Om hastighedsreglerne skal jeg ikke sige meget. Flertallet i mit parti er enig med mig i, at det ikke er hensigtsmæssigt at fastsætte en maksimalgrænse for almindelige personvogne — for motorcykler kunne det måske være ønskeligt, men er næppe gennemførligt. Den højtærede minister har indgående drøftet dette spørgsmål med udvalget; men jeg tror, det er rigtigt, at resultatet må blive, at motorcyklerne må følge reglen for personvogne. For lastvogne, rutebiler og busser har jeg hele tiden anset det for rigtigt at have en hastighedsgrænse, og jeg mener, det kunne tiltrænges, at der fra politiets side førtes en skærpet kontrol med disse køretøjer, herunder med sommerens store udenlandske turistbusser. Det kunne måske passende indskærpes ved landegrænsen, at maksimumsfarten er 60 km, og at overtrædelse vil medføre en kraftig bøde.

I denne forbindelse vil jeg også gerne nævne, at jeg af og til ude i landet har hørt

klager over den fart, DSBs rutebiler har kørt med. Var det ikke en betryggelse, hvis færdselspolitiets ledelse fik lejlighed til at se DSBs og andre rutebilejeres køreplaner, så at man kunne danne sig et skøn over den afsatte tids forsvarlighed, samtidig med at man har i erindring, at maksimumsgrænsen 60 km ikke betyder pligt til at køre 60 km, og at vejene, hvor de store rutebiler kører, meget vel kan være så smalle og krogede, at en betydelig lavere hastighed er ønskelig eller endog nødvendig.

Om de foreslåede hastighedsregler skal jeg iøvrigt kun henvise til betænkningens bemærkninger herom, til den ærede udvalgsordfører hr. Victor Grams udtalelser herom og til, hvad jeg selv har sagt ved dette lovforslags første behandling — det står sp. 1053 i folketingets forhandlinger — og jeg vil gentage, at de argumenter, der er fremført af tilhængere af hastighedsgrænser, ikke har overbevist mig om rigtigheden af dette standpunkt. Det viser sig gang på gang — synes jeg — at disse argumenter bygger enten på forkerte taloplysninger eller på forkerte vurderinger af iøvrigt rigtige oplysninger.

Flertallet i mit parti kan tiltræde forslagens formulering om spirituspåvirknings betydning for føring af motordrevet køretøj. Den frie bevisbedømmelse bør altså fastholdes ved vurderingen af det af anklagemyndigheden tilvejebragte bevis vedrørende førerens tilstand i den givne retssag, ligesom jeg mener, at disse sager bør behandles under medvirken af domsmænd. Man må være klar over, at det *kan* ske, at en skyldig smutter gennem nettet, men alligevel — når vi har en retspleje, hvori lægmænd medvirker, og vi synes, det er en god orden, så bør sager af denne art, hvor indgrebet og sanktionen overfor borgeren kan virke meget hårdt, ikke undtages fra domsmandsrettens område. Det har betydning, tror jeg, også færdselspolitisk set, at borgerne som domsmænd får lejlighed til på nærmeste hold at følge, hvor streng loven er på dette område.

Siden lovforslagets første behandling har man jo søgt spørgsmålet om alkoholpromillen som lovbestemt bevismiddel yderligere uddybet og underbygget. Jeg kan imidlertid ikke tiltræde, at de nye forsøg skulle være afgørende; der er stadig kun

[Helga Pedersen.]

tale om en grov gennemsnitsregel, der rummer ikke ubetydelige fejlmuligheder. Livet er mangfoldigt, og den enkelte retssag viser så mange nuancer, at det ikke vil virke retfærdigt ubetinget at binde en retsafgørelse til retsmedicinsk instituts afgørelse. Skyldspørgsmålet må afgøres af retten på dens ansvar, og ved vurderingen af skyldspørgsmålet bør i fremtiden som nu den foretagne blodprøve være et bevis af meget stor betydning, men ikke altid det eneste bevismiddel. Det forslag, et mindretal har stillet som ændringsforslag nr. 13, må jeg derfor tage afstand fra. Jeg gør det iøvrigt også, fordi jeg tror, at den præventive betydning af straf for spirituskørsel måske bliver svækket, når et stort antal sager afgøres med ubetydelige bødestrafte; thi det virker stærkere, at folk ved, at de såkaldte spritbilister får frihedsstraf altid og ubetinget; og iøvrigt synes jeg, at domsmænd, som ikke kan være fortrolige med retspraksis, ikke bør fristes til at stemme for bødestraf i disse sager.

Flertallet i mit parti kan altså gå ind for den højtærede ministers forslag til § 16. Vi er helt enige i, at kørsel i spirituspåvirket tilstand er en meget grov lovovertrædelse og bør behandles derefter. Det har igennem mange år været aldeles fast praksis at afslå benådning i disse sager, og jeg går ud fra, at denne praksis fortsat følges i justitsministeriet.

Ved ændringsforslag nr. 12 har ministeren foreslået, at det i lovtæksten siges, at den pågældende person skal kunne føre køretøjet på „fuldt betryggende måde“; det er ikke mere nok, at måden er „betryggende“. Dette ændringsforslag er i sandhed udtryk for ministerens gode forhandlingsvilje.

Til trods for at et flertal i udvalget formentlig var enig om, at det var uheldigt at devaluere ordene i det danske sprog ved i lovtæksterne at indføje superlativer af denne art, og uanset at domstolene selvfølgelig altid har stillet de krav til betryggende kørsel, som nu engang skal stilles, for at færdselssikkerheden varetages, og vil stille de samme krav i fremtiden, er det altså nu foreslået af den højtærede minister, at denne ændring, der er af rent proceduremæssig karakter, skal indføres. Jeg forstår, at der på en eller anden måde,

omend i det skjulte, må have været ligesom en bro direkte fra mindretallet til ministeren, og jeg beder den højtærede minister modtage min tilslutning til denne ligegyldige ændring som udtryk for min beundring for ministerens gode vilje overfor udvalget.

Jeg skal dernæst sige lidt om hovedvejsproblemerne. Det har voldt udvalget en del vanskelighed at komme igennem hovedvejsproblemerne. Flertallet for at bevare den i 1953 indførte regel om indkørsel på hovedvej er dog så overvældende, at jeg ikke vil ofre tid på argumentation på dette område. Lad mig røre ved et par detailspørgsmål, som har særlig interesse ved kørsel på hovedvej. Det første spørgsmål er dette, om man skal give tegn ved overhaling. Jeg er enig i, at det i mange tilfælde vil være hensigtsmæssigt at gøre det som vejledning, lige så vel som ved kørsel udenfor hovedvej. Forslagets regel i § 39, stk. 3, er jo i og for sig ikke en hovedvejsregel, men den får særlig betydning dér, fordi forslaget nævner et eksempel på tegngivningspligt, nemlig ved kørsel over i en anden vognbane, og flere vognbaner findes jo på de nyere hovedveje. Jeg er imidlertid betænkelig ved, at det påbydes, at tegngivning ubetinget skal ske i disse tilfælde. Undladelse ville altså medføre bødestraf, hvis bestemmelsen skulle forstås således, og det kan virke urimeligt. I mange tilfælde synes jeg færdslen på hovedvej vil virke for urolig, hvis vinger eller blinklys ustandselig er i funktion ved en så selvfølgelig ting som at overhale, når betingelserne herfor iøvrigt er tilstede. Jeg er derfor godt tilfreds med ændringsforslag nr. 37 til § 39. Jeg synes ligeledes, vi har nået en bedre formulering ved ændringsforslag nr. 27 om venstresving, selvom jeg forudser adskillige retssager, hvor venstresving er årsag til ulykker.

Udvalget har nøje overvejet, om forbud mod standsning og parkering på hovedvej skulle indføres, i hvert fald i lygtetændingstiden, men jeg tror, vi skal nøjes med de foreslåede regler om standsning og parkering i § 38, hvor en række konkrete faresituationer nævnes, og hvor man iøvrigt slår fast, at man aldrig må standse eller parkere, hvis det er farligt, eller hvis det volder ulempe for færdslen. Kombineres

[Helga Pedersen.]

denne regel med tilstrækkelig mange politi-patrouiller på vejene, tror jeg, vi når så megen sikkerhed her, som man i praksis kan nå.

Hovedvejskørsel gennem byerne er nævnt i udvalgets betænkning. Vort standpunkt er, at de lokale myndigheder naturligvis som hidtil sket må tages med på råd i disse sager, men afgørelsen må ligge hos central-myndigheden. Det følger vel egentlig af selve hovedvejens principielle karakter som led i et samlet vejsystem.

Dernæst nogle bemærkninger om kørelærerne. Ved ændringsforslag nr. 17 går et mindretal, hvortil mit parti slutter sig, imod regeringsforslagets bestemmelse om, at kørekortaspiranter skal undervises af en godkendt kørelærer. Vi mener ligesom eksperterne i færdselsudvalget, at der ikke er tilstrækkelig grund til en sådan undervisningstvang. Selvfølgelig bør det også i fremtiden være og vil blive det sædvanlige, at en aspirant får undervisning hos en godkendt kørelærer; men vi mener, at i visse tilfælde er en sådan undervisning ikke påkrævet, og i nogle tilfælde har misbrug fundet sted ved, at der af kørelæreren er forlangt og givet for mange undervisningstimer. Vi var fra vor side meget villige til at forhandle om en ordning, hvorefter der kunne tages noget hensyn til vore synspunkter, og det lå i virkeligheden sådan i udvalget, at vi stort set var enige om realiteten i denne sag. Men da det nu har vist sig, at en hensigtsmæssig ordning ikke har kunnet foreslås — og jeg tror, at den højtærede minister er enig med mig i, at de regler, der af justitsministeriet blev skitseret med maksimalpriser eller minimumsantal for undervisning i forskellige kategorier af kørsel, ville være uheldige eller dog besværlige at administrere — synes vi, resultatet må blive, at kørelærertvangen må bortfalde. Om eleven så opnår kørefærdighed, må konstateres ved køreprøven, og vi er indforstået med, at kravene til selve kørefærdigheden skærpes. De fleste i mit parti er også tilfredse med, at den højtærede minister påtænker at lade køreprøven afholde af politifolk. Herved mildnes måske i nogen grad problemet vedrørende de motorsagkyndige, hvis forhold vi iøvrigt skal se nærmere på i næste folketingssamling.

Det spørgsmål, hvorom der har været virkelig uenighed i udvalget, er som bekendt spørgsmålet om drosker og lillebiler. Ved dette forslags første behandling gav jeg på mit partis vegne udtryk for, at mit parti nu som tidligere, når dette problem har været fremme, således i 1947, havde den opfattelse, at antalsbegrænsning af lillebiler var et unødigt indgreb i erhvervsfriheden og farligt af hensyn til konsekvenserne i andre fag. Vi fastholder det standpunkt. Vi kan gå med til, at kommunerne fortsat begrænser antallet af drosker og lader dem beholde visse rettigheder med hensyn til holdepladserne, men antallet af lillebiler bør ikke begrænses. Der må være mulighed for nye folk også i dette fag.

Vi har i udvalget gennemdrøftet hele spørgsmålet, men resultatet er dog blevet, at flertallet i udvalget går imod en antalsbegrænsning, og jeg synes, det er ganske interessant. Vi står her overfor et tilfælde, hvor det liberale flertal slår igennem på et erhvervsmæssigt område. Et hensyn til færdselssikkerheden kan ikke med føje anføres imod vort forslag. Vi vil alle varetage færdselssikkerheden på bedste måde, både liberalister og ikke-liberalister. Det er slet ikke spørgsmålet her. Man kunne jo iøvrigt diskutere, hvorvidt denne bestemmelse hører hjemme i færdselsloven, men nu er den der, og spørgsmålet må løses. Jeg håber, at udvalgets flertal må blive understreget ved afstemningen, og at vi også i fremtidige lovspørgsmål om erhvervsmæssige forhold må se næringsfrihedens princip understreget.

Vi mener også, at samtlige vogne til erhvervsmæssig personbefordring må have fri hyreret. Den gældende ordning er et dagligt irritationsmoment for publikum og giver anledning til uværdige skænderier og retssager mellem Taxa- og lillebilchauffører. Den medfører spild af benzin og tid og dermed af penge. Men selvfølgelig må erhvervsmæssig kørsel med personer sikres så meget som muligt, og vi giver gerne den højtærede minister bemyndigelser i så henseende. Jeg peger på kontrollen med køretøjet efter § 13, stk. 3, og kontrollen med chaufføren efter § 18, stk. 5. Man har fortalt mig, at det i dag er muligt for personer straffet for vold eller røveri at køre lillebil. Det er da ganske klart, at den slags

[Helga Pedersen.]

ting må bremses, hvis det virkelig er rigtigt. Publikum har krav på, at enhver person, der har fået lov til at befordre andre erhvervsmæssigt, opfylder et vist mål af pålidelighed. Jeg minder den højtærede minister om mit forslag i udvalget om, at enhver hyrebil indvendig ved siden af vognens nummer bærer et skilt eller kort, hvoraf chaufførens billede og identitet i det hele fremgår. Det er en nem foranstaltning, som jeg synes virker tiltalende. Jeg har set den flere steder i udlandet.

Vi er af den opfattelse, at kommunerne alene bør regulere droskernes takster, ikke lillebilernes. Det hænger sammen med, at vi mener, at kravene vedrørende vognens udstyr eller udsmykning, om man vil, ved lillebiler bør begrænses til sikkerhedskravene. Men jeg understreger igen myndighedernes ret og pligt til at stille krav vedrørende vognens og chaufførens sikkerhed.

Endelig skal jeg også nævne problemet om omsætningsafgiften. Det er ikke nævnt i betænkningen, fordi det ikke hører ind under selve færdselsloven som sådan. Vi mener, at drosker og lillebiler bør ligestilles. Det vil være vort udgangspunkt ved de kommende forhandlinger om motorkommissionens betænkning.

Jeg ser, at det ærede medlem hr. Weikop i dag har stillet et ændringsforslag til lovforslagets § 73. Jeg skal ikke komme ind på det i enkeltheder. Jeg skal kun sige, at jeg egentlig er overrasket over, at netop min kollega i den foregående regering, som jeg lærte at kende som den frie købmand, der gik ind for afskaffelse af restriktioner, hvor og når han kunne, stiller dette forslag, som jeg egentlig synes indeholder flere begrænsningsmuligheder end mindretallets forslag.

Om selvriskoproblemet skal jeg kun bemærke, at jeg personlig er enig med udvalgets flertal i, at det er betænkeligt nu at indføre en regel om dette forhold. Vi har efter min mening ikke tilstrækkeligt overblik over de betragtninger, der kan anføres for og imod, og jeg synes ikke, sagen haster så meget, at der ikke skulle være tid til en grundig undersøgelse. Vi skal jo alligevel senere diskutere hele afsnittet om ansvar og erstatning.

Om færdselskontrollen og færdselspropagandaen har der været enighed i udvalget i alle væsentlige spørgsmål. Jeg har med

interesse bemærket mig den højtærede ministers oplysning til udvalget om, at der er stor sandsynlighed for, at skolerens færdselsundervisning bliver intensiveret, og at den daglige undervisning i færdsel skal foretages i skolerne, således at politiets bistand skal bestå alene i visse praktiske demonstrationer. Hermed tror jeg denne sag er kommet derhen, hvor den rettest hører hjemme, altså i skolerne.

Endelig har jeg endnu en bemærkning af mere generel karakter. Det er vedrørende de i lovforslaget indeholdte bemyndigelser til administrationen. De er blevet vejret og vurderet, vendt og drejet, og jeg håber, vi har ramt nogenlunde det rette både i de tilfælde, hvor vi har opretholdt en eventuel vidbemyndigelse som i lovforslagets § 10 om køretøjets tekniske indretning m. v., og i de tilfælde, hvor vi har foreslået en indskrænkning som ved ændringsforslag nr. 18 om domstolsprøvelse, hvis politiet administrativt inddrager en persons kørekort, fordi den pågældende ikke skønnes at være ædruelig, og endelig i de tilfælde, hvor vi har anmodet den højtærede minister om at skærpe gældende administrative regler f. eks. vedrørende køreprøven og betingelserne for erhvervsmæssig personbefordring.

Til slut skal jeg gøre nogle bemærkninger til forskellige enkelte regler.

I ændringsforslag nr. 14 foreskrives pligt også for sygehuslæger til at følge politiets ordrer, når det drejer sig om udtagelse af blodprøver. Jeg slutter mig ikke personligt til dette forslag; jeg synes, det er af ringe praktisk betydning, og det kan skabe unødigt konfliktstof.

I ændringsforslag nr. 23 foreslår en del af venstres medlemmer, at spørgsmålet om placering af cykler med hjælpemotor på færdselsbanen afgøres med en klar regel for hele landet, nemlig den, at de må henvises til kørebanen. Jeg er klar over, at vi er et mindretal i udvalget såvel som her i salen, men jeg tror, vi har mange tilhængere ude i landet, og jeg synes dog, de skal se, at vi holdt ved til det sidste.

I ændringsforslag nr. 31 har vi søgt at forbedre reglen om kørsel fra mindre befærdet til mere befærdet vej, således at den i nogen grad tillempes reglen for kørsel ind på hovedvej. De to situationer ligner jo hinanden meget, og med den stigende trafikin-

[Helga Pedersen.]

tensitet i byerne tror jeg, en særregel er nødvendig.

I ændringsforslag nr. 36 om, hvornår man skal give signal og tegn, er udvalget i enighed gået ind for en regel, som jeg ikke synes lyder særlig godt, og den er også teknisk uheldigt placeret. Jeg har ved at slutte mig til ændringsforslaget dokumenteret min påskønnelse af det ærede medlem hr. Tholstrups gode bidrag til færdselslovens behandling og derved overvundet min modvilje mod at forringe den højtærede ministers oprindelige forslag.

I ændringsforslag nr. 42 har et mindretal, hvortil jeg ikke kan slutte mig, foreslået, at arbejdsgiverne alene skal have ansvar for chaufførens kørsel med overlæs i de tilfælde, han ikke kan antageliggøre, at han er uvidende om overtrædelsen; og at overtrædelsen er uden økonomisk fordel for ham. Der er ikke stor forskel i praksis på ændringsforslagets og regeringsforslagets regel, men personlig mener jeg, det er rigtigt i disse tilfælde, som foreslået af den højtærede minister, at pålægge ejeren et objektivt ansvar. Vi står her overfor tilfælde, hvor den generalpræventive trang til at ramme skjult uagtsomhed er særlig stærk, og hvor det generalpræventivt er ønskeligt, at der skabes tilskyndelse hos arbejdsgiveren til kontrol- og afværgeforanstaltninger. Man må være klar over, at der er tale om overtrædelser, der næsten altid vil tilføre virksomheden økonomisk fordel, og som på den anden side kun medfører forholdsvis små bøder, der i hvert tilfælde ikke rammer ejerens sociale agtelse. Der er tale om en økonomisk driftsrisiko, der i det offentlige, nemlig i færdselssikkerhedens, interesse pålægges visse virksomheder til fremme af en særlig påkrævet agtpågivenhed. Der er ikke alene tale om et individuelt strafansvar; de reale hensyn, der her kommer i betragtning, nærmer sig det beslægtede spørgsmål om erstatning uden skyld, som jo er anerkendt i en række tilfælde, og vi kender i øjeblikket det objektive bødestrafansvar i flere

ældre love; vi kender det i forskellige afgiftslove, f. eks. smørloven af 1926, og vistnok i hundeloven fra 1937. Jeg personlig er altså ikke betænkelig ved regeringsforslagets regel om også at anvende det her.

Traktorreglerne er blevet forbedret ved reglerne i ændringsforslagene nr. 44 og 46 om, at en traktor må trække to påhængsvogne eller een vogn og eet påhængsredskab, og jeg takker den højtærede minister for hans imødekommenhed på dette område.

Må jeg i denne forbindelse pege på endnu et forhold af interesse for landbruget, nemlig reglerne om husdyrs færden på offentlig vej. Regeringsforslagets § 23 indeholder den regel, at heste og kreaturer skal føres under tilstrækkelig bevogtning, og dyr, der følger moderen, undtages ikke fra denne regel. Dette sidste betegner en nydannelse, men jeg tror, det er rimeligt; vi kan ikke have løsgående føl på de stærkt befærdede veje. Iøvrigt er de gamle regler bibeholdt, thi selvfølgelig må landmændene have lov til at færdes med deres dyr på vejene, når det sker på betryggende måde.

Endelig vil jeg fremdrage problemet om invalidernes kørsel, der omhandles i regeringsforslagets § 18, stk. 3. Her har den højtærede minister stillet i udsigt, at den prøve, invaliderne skal aflægge, eventuelt kan decentraliseres noget, og jeg udtaler min tillid til, at ministeren naturligvis gør, hvad der er muligt indenfor færdselssikkerhedens rammer for at lette køreprøverne for disse medborgere, for hvem selve prøven tit er en uforholdsmæssig stor psykisk belastning.

Jeg skal ikke trætte med en gennemgang af flere enkeltheder. Om de foreslåede ændringer under eet synes jeg man har lov til at sige, at de er blevet båret frem af forhandlingsvilje fra alle medlemmers side. Nogle af bestemmelserne præges ganske vist af kompromissets svaghed, således reglen i ændringsforslag nr. 32—33 om, hvorvidt parkering i venstre side skal være tilladt, en regel, jeg tror vil være mere nyttig som vejledning end som rigoristisk ordensforskrift; men gennemgående synes jeg vi

[Helga Pedersen.]

har fået talt os tilrette på en sådan måde, at enhver kritik af mangel på positivt samarbejde partierne imellem falder til jorden, hvis den gøres gældende vedrørende arbejdet omkring dette lovforslag.

Jeg skal slutte med på mit partis vegne at anbefale, at der stemmes ja til de ændringsforslag, den højtærede justitsminister har stillet, og som er tiltrådt af hele udvalget, samt til ændringsforslagene nr. 17 om kørelærertvangen og nr. 67 om hyrebilerne, og at der stemmes nej til ændringsforslag nr. 68 om samme problem. For egen regning, men i de fleste tilfælde med flere partifællers støtte, vil jeg med hensyn til de øvrige ændringsforslag anbefale, at der stemmes ja til ændringsforslag nr. 23 om placeringen af cykler med hjælpemotor og nej til ændringsforslagene nr. 13, 14, 30, 41, 42, 53, 60—64 og 66, ligesom jeg skal anbefale, at der stemmes nej til det ændringsforslag, som er stillet af det ærede medlem hr. Weikop.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Det kan være svært efter en så strengt juridisk gennemgang af lovforslaget, som vi her har fået, at sige noget, der ikke forlængst er sagt bedre, end man selv kunne sige det; men jeg vil gerne gøre nogle mere almindelige bemærkninger.

Som det fremgår af betænkningen, er langt den overvejende del af de 69 ændringsforslag stillet af justitsministeren efter forhandling i udvalget og tiltrådt af udvalget, således som det er omtalt af de to tidligere ærede talere. Det har været et slidsomt, men uhyre interessant udvalgsarbejde, og hvis jeg turde, ville jeg gerne gøre det samme, som de store kanoner gjorde forleden, da de henvendte nogle særdeles venlige ord til formanden i udvalget angående monopollovforslaget, men det tør jeg ikke af hensyn til konsekvenserne, for selvom det måske synes utroligt i den side af salen, der er til venstre for mig, kan man jo i udvalgene komme ud for udvalgsformænd også fra den side, der fjumrer slemt i det, og hvad skal man så sige til dem? Derfor vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Horn, at jeg har uhyre megen sympati for ham på grund af hans ledelse af udvalgsarbejdet, men jeg tør bare ikke offentligt

give udtryk for den af hensyn til konsekvenserne. Det er altså ikke den gode vilje, der er noget i vejen med, men det er frygten for, hvad der kan komme efter en anden gang.

Når nu lovforslaget her vedtages, er der ingen tvivl om, at mange vil mene, at en eller anden paragraf skulle være skrevet anderledes. Sådan er det jo altid. Når man er udenfor noget, synes man, at man kan gøre det bedre end de, der har med det at gøre. Jeg vil gerne for mit personlige vedkommende sige, at i de 16 år, jeg har siddet her i huset, har jeg været med til mange udvalgsmøder; men jeg har aldrig tidligere været med til, at lovparagraffer er blevet vendt og drejet, og at argumenter og modargumenter er blevet vejlet mod hinanden på en sådan måde, så flittigt, som det er sket her. Alligevel er resultatet blevet, at det kun er ganske enkelte paragraffer, vi er uenige om. Udvalget som sådant må så tage den kritik, der vil komme, under fælles ansvar, naturligvis med reservation for de mindretal, der ikke har vundet tilslutning til deres tanker på ganske enkelte områder.

Det er i grunden sørgeligt, at færdselskulturen her i Danmark, således som hele udvalget er enig om, er sådan beskaffen, at den eneste mulighed for virkelig at få den forbedret synes at være mere politi på vejene og en betydelig strengere domspraksis overfor hensynsløse trafikanter. På den kategori af medborgere, der er grebet af fartbacillen, og som lader hånt om hensynet til andres liv og lemmer bare for at jage en bil gennem luften, alene af den grund at de vil jage, virker hverken propaganda eller hastighedsgrænser; men trist er det altså, at vi i dette ellers så fredelige land skal bede om mere politi på vejene, men vi må have det.

Nu er det forøvrigt også efter min opfattelse billigere med mere politi på vejene end flere indlæggelser på sygehusene. Det er desværre en kendsgerning, at mange hospitaler lørdag og søndag må holde visse stuer til disposition, fordi man venter, at hensynsløs kørsel kan foranledige, at tilskadekomne må lægges ind til isoleret og hurtigt behandling. Jeg har selv været i det tilfælde, at lægen bad mig om at vente et par dage, for lørdag og søndag turde han

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

ikke tage mig ind til undersøgelse af hensyn til, at det var nødvendigt, at man havde rum, som man kunne benytte til det, jeg her har talt om.

Må jeg i denne forbindelse spørge den højtærede minister, om ikke det var en idé at lade landpolitiet medvirke lidt mere, end tilfældet er, når det alligevel triller rundt i distriktet. Mere betænksom parkering kunne man måske også interessere sig for. Jeg mener ikke, at man skal knalde hver vogn, der holder forkert; men hvis den samme person flere gange viste sig at have uheldige tilbøjeligheder, kunne en bøde måske gøre sin nytte.

Jeg traf for ikke så forfærdelig længe siden en mand, som havde været i England i mange år. Vi talte om Englands færdselskultur, og jeg sagde til ham: Hvordan kan det være? Hvad er forskellen? Jo, sagde han, forskellen er den, at i England lever man efter den gamle regel: som I vil mennesker skal være mod jer, sådan bør I også være mod dem. Her i Danmark synes man med hensyn til færdselskulturen nærmest at leve efter recepten: gå væk, her kommer jeg, jeg skal frem, og så må du sørge for at flytte dig. Det ville være rart, om man kunne få ændret denne mentalitet noget.

Om den såkaldte frie hastighed, som altså er den efter forholdene forsvarlige hastighed, vil jeg sige, at hvis jeg overhovedet troede på, at en hastighedsgrænse på 80 km havde nogen som helst virkning, ville man finde mig som en ivrig tilhænger af en sådan bestemmelse; men de mennesker, som den skulle hemme, er jo fuldstændig upåvirkelige af den slags ting. De respekterer ikke andet end en ordentlig afklapsning for uforsvarlig kørsel under hensyn til forholdene. De skal efter min opfattelse ikke kunne dække sig bag en hastighedsgrænse; de skal simpelthen afrettes til at opføre sig ordentligt udfra den betragtning, at med de afstande, vi har her i landet, vindes der ikke noget ved at fare frem på den måde, som mange har tilbøjelighed til.

Jeg kan altså ikke følge de ærede medlemmer hr. Vagn Bro og hr. Heising. Det er hensynet til meget andet end farten lige ud ad en landevej med frit udsyn, der er afgørende for sikkerheden i færdslen.

Et andet spørgsmål, der har optaget udvalget meget, er som nævnt de såkaldte spritbilister. Vi er alle enige om, at der må følges en betydelig strengere kurs ved strafudmålingen, og håber, at det må lykkes at påvirke domstolene i den retning, men udvalgets store flertal, hvortil jeg hører, mener ikke, at vi bør ændre det nuværende bedømmelsesgrundlag. Det er strafudmålingen, ikke mindst med fradømmelse af kørekort, der skal rettes på uden blødsødenhed. Jeg læste forleden dag i en avis et referat, som under forudsætning af rigtighed synes mig forfærdende. En ung mand havde stjålet — ja, nu hedder det vist afreageret — 9 gange ved at tage en bil og køre med den, og så ramler han i beruset tilstand sammen med en anden, og det bliver til 4 måneders fængsel. Det er meget svært for mig at se, hvordan det, som jeg kalder tyveri — men som altså i det moderne sprog hedder afreagering — og så beruselse og uforsvarlig kørsel skal kunne dækkes med 4 måneders fængsel, hvis der skal blive noget til hver af delene. Jeg tror, man må tage helt anderledes fat på disse ting.

Inden jeg omtaler nogle af de ændringsforslag, hvorom enighed ikke har kunnet opnås, vil jeg nævne et par ting, som vi har drøftet indgående, bl. a. Købstadforeningens henvendelse. Jeg mener ikke, at vi kan afbryde hovedvejene alle vegne, hvor disse går gennem byerne; men jeg tror, det er aldeles nødvendigt, at man får adgang til i større udstrækning, end tilfældet nu er, at opsætte skilte, der fastsætter en begrænsning af hastigheden. Samtidig kunne jeg måske bede den højtærede justitsminister overveje, om ikke tidspunktet var inde til at fjerne de skilte, hvorpå der står: 20 km. De er i almindelighed kun til grin for de motorkørende. Man ser dem ved jernbaneoverskæringer og andre steder. Jeg tror ikke, det er den slags hastighedsbegrænsning, tiden kræver, med de moderne vogne og de bremseapparater, man har nu.

Dernæst vil jeg også gerne bede om, at man er velvilligt indstillet overfor at opsætte flere lyskurve ved vejene, hvor de skærer hovedfærdselsårer i byerne. Byernes erhvervsliv kan nu engang ikke leve af den gennemgående trafik; det skal også være muligt, at byernes erhvervsliv kan fungere nogenlunde normalt, selvom man har en

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

hovedvej løbende gennem byen. Jeg har også forstået på den højtærede minister — jeg håber, jeg har forstået det rigtigt — at ministeren er velvilligt indstillet overfor dette og vil tage vidtgående hensyn til kommunalbestyrelsernes ønsker.

Jeg vil også gerne takke den højtærede minister for hans forståelse for ændringen til § 38 om standsning og parkering i venstre side. Jeg er altså ikke enig i de betragtninger, der før blev gjort gældende om, at det var beklageligt, at man ikke havde opretholdt det ubetingede påbud om altid at parkere i højre side. Jeg bor ude vest for Valby Bakke, og det er min bestemte opfattelse, at en så rigoristisk regel som denne på mange måder ville genere en fuldstændig normal afvikling af den erhvervsstrafik, som nu engang skal afvikles, for erhvervslivet skal jo fungere også i automobilismens tidsalder.

Med hensyn til vigepligten tror jeg vi har fundet en god formulering ved at benytte det, som jeg vil kalde den norske regel. Jeg kan altså ikke være enig med de ærede medlemmer hr. Vagn Bro, hr. Ninn-Hansen og fru Marie Antoinette von Lowzow om fuldt stop alle steder ved indkørsel på hovedvej. Jeg tror ikke, at man de steder, hvor der er fri oversigt til alle sider, vil være i stand til at håndhæve en sådan regel, og derfor mener jeg, det er forkert at indsætte den. Derimod er jeg tilhænger af, at der bliver anbragt mange flere tavler med „fuldt stop“, som bliver respekteret og skal respekteres på de steder, hvor der — jeg havde nær sagt — er nogen som helst grund til overhovedet at sætte dem op.

Jeg vil også nævne ændringsforslaget til § 18, om undervisning hos godkendt kørelærer. Vi er enige om allesammen, at køreprøven skal skærpes, men hvis nu en person har kørt flere år i udlandet og kommer hjem uden at have fået kørekort, fordi man ikke havde kørekort dér, hvor han kom fra, så synes jeg, det vil være rimeligt, om den pågældende kan gå op til køreprøven og selv tage ansvaret for, om han dumper, uden hensyn til om han har taget undervisning hos en godkendt kørelærer. Jeg kan også nævne mekanikerlærlinge, for hvis der er nogen, der kan køre bil, er det dem; de er sikkert mange gange dygtigere end dem, der skal

kontrolere, om de kan køre forsvarligt. Her er min partifælle, det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, ikke enig med mig; jeg er derimod enig i den udførelse, som færdselsudvalget har givet lovforslaget. Jeg kan altså anbefale dette ændringsforslag.

Med hensyn til knallerternes plads vil jeg gerne sige, at det er min absolutte opfattelse, at hvis man færdes på de lidt større veje, møder man efterhånden betydelig flere knallerter end cykler, og derfor vil det efter min opfattelse være fuldkommen rimeligt at henvise disse køretøjer, disse cykler med hjælpemotor, de langsomt kørende knallerter, til cyklestierne, der som regel er bygget i en sådan bredde og lavet således, at disse køretøjer uden nogen risiko kan færdes dér sammen med de almindelige cyklister. Jeg tror, det er langt farligere at have dem ude på landevejen, dér hvor der køres med den store fart.

Med hensyn til § 45, om vognmandens eller vognejerens ansvar for chaufføren, tilslutter jeg mig den formulering, som det af justitsministeriet nedsatte færdselsudvalg har givet: at man anvender det, som juristerne kalder den omvendte bevisbyrde. Det mener jeg må være sikkerhed nok for, at der ikke finder nogen overtrædelse sted her.

Og så endelig det prekäre spørgsmål, hvor det ærede medlem hr. Victor Gram var så ked af, at han var kommet i mindretal i udvalget — jeg håber, at han også vil komme det her i salen ved den endelige afstemning.

Udvalgets flertal, hvortil jeg hører, mener, at færdselssikkerheden må være tilstrækkeligt tilgodeset ved de krav, der kan stilles til vognens kvalitet og til chaufførens habilitet. Her vil jeg gerne understrege de bemærkninger, som det ærede medlem frk. Helga Pedersen gjorde, at man sikkert skal være meget streng på begge disse punkter. Men jeg tror ikke, det vil være muligt at sammenkoble nogen antalsbegrænsning med den fri hyreret, som hele udvalget nu er enig om, i hvert fald ikke en antalsbegrænsning, der kan håndhæves. Kommunerne skærer jo ind i hinanden, og det vil være meget vanskeligt for politiet at se, om den vognmand, der kører i en eller anden kommune, hvor han ikke hører hjemme, tager hyre på vej til en anden

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

kommune. Og hvis ikke alle kommuner kan blive enige om at foretage en begrænsning, hvem skal så bestemme, hvor de pågældende skal have lov at få deres vogne indregistreret og holde til? Hvis man tænkte sig hele Storkøbenhavn i een kreds, kan jeg ikke rigtig se, hvordan man ville være i stand til at håndhæve en bestemmelse om begrænsning af køretøjernes antal samtidig med fri hyreret, hvis ikke alle kommuner var enige om at lave en begrænsning; det måtte føre til en diskussion om, i hvilken kommune de pågældende, der fik tilladelse til at køre lillebil, skulle bo eller ikke bo. Begrebet fri hyreret er nøje knyttet sammen med begrebet fri næring, og jeg tror ikke, man kan have en antalsbegrænsning, hvis man vil — og det er hele udvalget enigt om — gennemføre fri hyreret.

Jeg skal ikke gå mere i detaljer, men anbefaler det høje ting at stemme for de af justitsministeren med udvalgets tilslutning stillede ændringsforslag samt stemme for ændringsforslagene nr. 17 til § 18, nr. 24 til § 32, nr. 42 til § 45 og nr. 67 til § 73 og at stemme imod de ændringsforslag, som er stillet af forskellige mindretal, nemlig nr. 13, 14, 23, 30, 53, 60—64, 66 og 68.

Jeg skal af hensyn til tiden ikke gå ind i en diskussion med mindretallene om de ting, som jeg ikke allerede har nævnt, kun vil jeg sige angående ændringsforslag nr. 60 om selvrisko, at det absolut har min sympati; men jeg tror ligesom det ærede medlem frk. Helga Pedersen ikke, at forholdene er således afklaret, at det vil være rimeligt på nuværende tidspunkt at indføre en selvrisiko som den, mindretallet her har stillet forslag om. Jeg håber imidlertid, at man snart kan få udarbejdet et lovforslag, som omfatter alle de paragraffer, der har med dette forhold at gøre. Jeg må også anbefale, at man stemmer imod det store mindretals ændringsforslag, nr. 68 til § 73, udfra de betragtninger, jeg allerede har gjort gældende.

Jeg er ked af, at spørgsmålet om de motorsagkyndiges aflønning ikke har kunnet nå at blive afklaret. Jeg tror, det havde været rart, om man havde kunnet få en ændring af den aflønningsform, som eksisterer i øjeblikket, og som efter manges opfattelse er forkert, fordi man — mange

gange med urette — beskylder de motorsagkyndige for at lade de pågældende dumpe, for at de motorsagkyndige kan tjene nogle flere penge ved at få dem op til prøve igen. Det er i almindelighed forkert, og jeg håber, at det snarest kan lade sig gøre ved en særlig lov at få dette forhold bragt i orden; i og for sig hører det vel heller ikke hjemme i en lov, som har med færdslen og med færdselssikkerheden at gøre.

Må jeg så lige komme med en henstilling til den højtærede minister på grundlag af en oplevelse, jeg havde i lørdags i Odense. Jeg gik på fortovet og funderede over færdselslov og færdselsproblemer, og pludselig hører jeg en velskolet stemme sige: „Gamle fjols“. Det gibbede selvfølgelig i mig; jeg troede, det var til mig. Imidlertid viste det sig at være henvendt til en mand, der var stået af en bus og var gået om foran vognen, og i det øjeblik, han kommer til vognens venstre forkant, kommer der en cyklist farende forbi og når at svinge udenom og aflevere denne velanbragte bemærkning. Hvis det havde været en bil, havde der sikkert været en indbygger mindre i Danmark i dag. Derfor vil jeg gerne henstille til den højtærede justitsminister, som nu gentagne gange har fået ros for sin forhandlingsvilje, om man ikke mellem anden og tredje behandling skulle foretage nogle overvejelser med hensyn til absolut forbud mod at gå frem foran busser, der holder, hvor man er stået af, og det samme gælder vel næsten i endnu højere grad rutebiler. Det er jo ikke så sjældent, der sker komplikationer på dette område, og jeg ville tro, man burde tænke på det. Med sporvogne er det noget helt andet, de kører midt i gaden; men busser og rutebiler holder inde til højre, og i det øjeblik man bevæger sig frem foran vognen, er man straks ude i noget, man ikke kan overse, og ude for en risiko, man egentlig ikke burde ud for.

Endvidere vil jeg bede den højtærede minister bekræfte, at det er rigtigt, når jeg har opfattet det sådan, at man mener administrativt at kunne klare det problem, vi gentagne gange har drøftet med hensyn til anvendelse af alternerende traktorer ved kørsel med vogne fra et skib til en plads. Det ændringsforslag, der er stillet herom, dækkede efter udvalgets opfattelse ikke helt,

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

men jeg har forstået på ministerens udtalelser, at man mener, man kan ordne det administrativt. Jeg vil gerne bede ministeren bekræfte, at det er tilfældet; jeg håber, jeg har opfattet det rigtigt.

Når nu denne lov bliver vedtaget, må vi håbe, at vi ved hjælp af propaganda, mere politi og strengere straffe kan tvinge det danske folk til den bedre færdselskultur, vi burde have tilegnet os ad frivillig vej. Må jeg iøvrigt med hensyn til politiets gerning sige, at vedrørende motorbøllerne tror jeg, politiet kan regne med mere medvirken fra publikums side, end når det opererer med bøllerne på Rådhuspladsen. Jeg skal slutte med at udtale håbet om, at den lov, vi nu får vedtaget, må være medvirkende til på betydelige områder at forbedre færdselsforholdene her i landet.

Jeg håber, jeg har givet udtryk for, hvorledes man bør stemme, når ændringsforslagene nu kommer til afstemning, og iøvrigt skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse, således som det kommer til at foreligge, når vi engang kommer til tredje behandling.

A. C. Normann: Hvis denne færdselslovs værdi står i forhold til de anstrengelser, der er gået forud for dens skabelse, vil den blive en god færdselslov. Den er resultatet af adskillige års indgående arbejde, først i den sagkyndige kommission, dernæst i justitsministeriet og senest gennem flere måneders intensivt arbejde i udvalget, dygtigt ledet og fulgt op af en levende og for udvalgets medlemmer inciterende interesse fra befolkningens, pressens og organisationernes side.

Færdselsloven angår alle, næsten alle interesserer sig for den, alle kan tale med om enkeltheder i den, og derfor har vi følt os sat under streng bevogtning af offentligheden under arbejdet. Det er klart, at der i udvalget som udenfor dette har været uenighed om mangfoldige af forslagens enkeltheder; men den røde tråd, der forbandt parterne, var et fælles ønske om at komme en af vor tids største ulykker til livs: drabet af mange hundrede mennesker i færdslen hvert år og lige så mange tusinder lemlæstede.

Det overvejende antal af de nye bestem-

melser er præget af ønsket om større færdselssikkerhed, samtidig med at hensynet til trafikken afvikling har måttet tilgodeses. Selvom den højtærede justitsminister på mange måder har forsvaret sit forslags principielle indhold som en drage, således som en minister bør gøre det, har han dog også udvist en smidighed i bestræbelsen for at opnå størst mulig enighed indtil enkeltheder, der gør en reverens overfor ministeren berettiget.

Jeg vil også gerne, inden jeg går over til at omtale nogle enkeltheder, rette en tak til et enkelt medlem af udvalget, nemlig det ærede medlem frk. Helga Pedersen, for en særlig utrættelig indsats og juridisk vejledning igennem den næsten uendelige række af lange udvalgsmøder — en indsats, der har lettet arbejdet for os alle overordentligt.

Udvalgets ærede ordfører har på en udmærket måde gjort rede for forslagens systematik og opbygning samt for mange enkeltheder, som der er opnået enighed om. Det vil derfor være naturligt, at jeg nøjes med at hæfte mig ved de vigtigste spørgsmål og iøvrigt ved de enkeltheder, hvorom mit parti har været med til at stille ændringsforslag.

Størst opmærksomhed har vel samlet sig om hastighedsbestemmelserne, om kørsel i spirituspåvirket tilstand, der desværre for vort almindelige omdømme har taget et sådant omfang, at problemet indtager en stor plads i diskussionen, endvidere om droske- og lillebilordningerne og endelig om nogle af de foreslåede færdselsregler.

I forbindelse med spørgsmålet om hastigheden er det egentlig beklageligt, at man i den almindelige debat anvender udtrykket „fri hastighed“, da det er egnet til at forøge uansvarligheden og forvirringen hos dem, der ikke læser loven. Sagen er jo faktisk, at i næsten enhver tænkelig situation, hvor komplikationer kan opstå, forbyder de foreslåede bestemmelser netop fri hastighed og det endda på en måde, som gør overtrædelser lettere kontrolable, end det tidligere har været tilfældet.

Der finder altså en hastighedsbegrænsning sted i denne lov i forhold til gældende lov, og det tror jeg er lykkeligt, samtidig med at vi nu er ved at bevæge os ind i den større personlige ansvarligheds tankegang, hvad

[A. C. Normann.]

vi skulle have gjort for længe siden. De nu foreslåede bestemmelser ligner bestemmelserne i en række stater, hvor det relative ulykkestal er langt lavere end vort. Jeg for min del vil være med til at begrænse den effektive hastighed, når der peges på veje og midler hertil, men jeg har endnu ikke set nogen plan, der vil få en bedre virkning undtagen på papiret — og desværre måske til en vis grad også på demagogiens over-drev.

Jeg har lyst til at minde om, at 60 km grænsen, som vi jo kendte indtil for kort tid siden, ikke overholdtes af nogen, men forårsagede omfattende skade hvad angår den almindelige lovrespekt, noget, vi vil komme til at lide under i årevis, og som viser sig ved, at andre færdselsregler selvfølgelig nu ignoreres på samme måde, i modsætning til f. eks. i Sverige og England, hvor færdselslovsrespekten ikke er blevet undergravet på samme måde som her. At der stod 60 km i loven betød på landevejene en gennemsnitsfart på f. eks. 80 km, og kommer der til at stå 80 km i loven, som foreslået af et mindretal, vil det efter min bedste overbevisning sige 100 km eller en eller anden hastighed der i nærheden ude på landevejen. Men selv de 90 km, under hvilken hastighed politiet i henhold til mindretallets forslag ikke ville notere hurtigkørere, da man altid må regne med en margin, er en ganske uforsvarlig fart mange steder, også udenfor byerne.

Man kan så sige: ja, men lovens andre paragraffer forbyder altid en i det enkelte tilfælde uforsvarlig kørsel, hvilket er rigtigt, men en hastighedsgrænse ved 80 km, legaliseret af politiet til 90 km, svækker de andre paragraffer betydeligt. En maksimalgrænse har en tilbøjelighed til at trække minimumshastigheden op mod sig og dermed til at forøge gennemsnitsfarten i stedet for at nedsætte den. Skal vi have en hastighedsgrænse, må den altså, hvis ikke den skal koste menneskeliv, sættes lavere end til 80 km og så overvåges af et flere hundredtalletigt korps af betjente.

Med hensyn til straf for kørsel under farlig fysisk påvirkning, d. v. s. påvirkning af spiritus eller narkotika — svenskerne har nu et meget bedre udtryk end vi, i hvert fald et meget stærkere udtryk, når talen

er om spritbilister, de kalder dem „rattfyllerister“ — ja, jeg kunne også medtage træthed, da er bestemmelserne blevet skærpet, hvad jeg tror vil vække tilfredshed i befolkningen, ikke mindst den betydeligt strengere kurs overfor sprittrafikanter,

Jeg har været inde i mange overvejelser af, om jeg skulle gå med til at anbefale faste promillegrænser, hvad egentlig flere i det radikale venstre havde sympati for, men efter at det er oplyst, med hvilken vægt alkoholpromillen indgår i domsafgørelserne allerede nu, og efter at have fået den opfattelse, at fejltagelser ikke kan afvises, samt efter at have fundet, at den kliniske prøve sammen med blodpromillen udgjorde det sikreste bedømmelsesgrundlag, har gruppens flertal — enkelte medlemmer af gruppen reserverer sig deres stilling eller vil stemme for mindretallets forslag — ment det rettest at støtte regeringsforslaget, idet vi iøvrigt har været med til at kræve kursen skærpet. Ulykkernes antal viser, at noget sådant er en nødvendighed.

Vi har sluttet os til det ret betydelige mindretal, der støtter de sagkyndiges betænkning med hensyn til de krav, der må stilles for at opnå førerbevis. Af principielle grunde samt af en række praktiske hensyn mener vi ikke, det bør være statsmagtens interesse at afgøre, hvorledes en aspirant til førerbeviset har lært sine færdigheder. Hovedsagen bør være, at det dokumenteres tilbørligt overfor statens ansvarlige repræsentant, den motorsagkyndige eller politiet, at eleven faktisk kan køre tilstrækkelig sikkert. Og for at forbedre kørekortets betydning er vi i udvalget enedes om, at kravene til selve køreprøven bør skærpes. Det har været en alvorlig mangel ved prøverne hidtil, at eleverne ikke i tilstrækkelig grad er blevet prøvet i egentlig landevejskørsel, overhalinger o. s. v. Det er jo egentlig uforsvarligt, at elever sendes ud i færdslen uden nogensinde at have kørt med mere end 30—35 km hastighed og ofte uden praktisk vejledning i at undgå de egentlige risikokilder.

Jeg tillod mig ved første behandling at kaste den tanke ind i debatten, at man som et led i lovens forsikringsbestemmelser skulle gøre en vis selvrisiko obligatorisk, fordi jeg fandt det forkert, at man kan forsikre sig på en sådan måde, at man ganske gratis for en selv kan kvæste mennesker og molestere

[A. C. Normann.]

andre menneskers køretøjer. Jeg har fået den opfattelse bestyret, at en vis selvrisiko vil give større ansvarlighed. Og da den højtærede justitsminister — der ikke på noget punkt er vejet tilbage for at tilvejebringe det bedst mulige grundlag for en bedømmelse af medlemmernes synspunkter — rettede forespørgsel til udvalget angående erstatning for motorkøretøjer, fremsatte udvalget et forslag til en selvriskoordination, samtidig med at det utvetydigt udtalte, at en sådan ordning ville have en vis præventiv virkning overfor ulykker. Men det kan ikke nytte, at vi siger, at vi vil af med ulykkerne, hvis vi ikke også vil tage de skridt, der kan bidrage dertil. Derfor har et mindretal bestående af de ærede medlemmer hr. Vagn Bro, hr. Holmberg, hr. Tholstrup samt det radikale venstres medlem af udvalget stillet et ændringsforslag til § 66, som jeg stærkt vil anbefale at stemme for. Vi har ikke fulgt erstatningsudvalgets forslag om en selvrisiko på 200 kr., fordi vi fandt, at det ramte for hårdt nedefter, men vi har foreslået en selvrisiko efter følgende skala: 300 kr. for tunge biler, 200 kr. for lette biler, 100 kr. for motorcykler og 50 kr. for knallerter. På et medlems foranledning understreger jeg, at der her selvfølgelig er tale om maksimumsbeløb, således at skader, der andrager mindre beløb, naturligvis medfører tilsvarende mindre effektiv selvrisiko. Det er klart, at der i forbindelse med en sådan ordning vil blive tale om en væsentlig nedsættelse af præmien til gavn for de trafikanter, der kører ansvarsbevidst og skadefrit.

Jeg vil dernæst gerne i korthed nævne baggrunden for enkelte ændringsforslag, der støttes af mit parti eller af flertallet i mit parti.

Ændringsforslag nr. 14 til § 16, som desuden de ærede medlemmer hr. Vagn Bro, hr. From, hr. Holmberg og hr. Tholstrup er medforslagsstillere til, udtrykker, at politiet kan lade en embedslæge foretage blodprøve, såfremt en læge, her især en sygehuslæge, nægter at foretage den. Vi har lagt vægt på, at prøven kan udtages af en anden end sygehuslægen i de specielle tilfælde, hvor en patient nægter at lade sig underkaste blodprøven — hvad ulykkelig meget, meget sjældent forekommer — fordi det af erfaring overlæger overfor os er blevet understreget,

at betydningen af patientens tillid til og tryghedsfølelse overfor den læge, der har ham til behandling, i mange sygdomstilfælde er aldeles afgørende for behandlingens gode resultat.

Skal sygehuslægen imod patientens protest, og mens denne eventuelt holdes fast af et par betjente, foretage blodprøven, vil en del patienter — selvom det måske ikke forekommer normale mennesker rimeligt — komme i en sådan psykisk tilstand, at de bagefter vil betragte lægen med fjendtlighed. Vi har som følge af dette lægelige synspunkt fundet det praktisk i disse tilfælde at pege på embedslægen til blodprøveudtagningen.

Ændringsforslag nr. 53 til § 53, stk. 2, er udtryk for, at det ærede medlem hr. Holmberg og jeg mener, at lyskurvenes signaler som hidtil skal være til større byrde for de kørende end for fodgængerne. Det kan for en overfladisk betragtning synes rimeligt at give fodgængerne pligt til altid at vente på grønt lys. Men der synes ikke her at have foreligget en mangel, der forårsager ulykker — hvorfor så gribe ind med flere reguleringer end nødvendigt? Hvis en gade er fuldstændig tom for færdsel, vil den ventende fodgænger næppe finde det rimeligt, at han ikke må gå frem. Det hænder jo daglig, når mange fodgængere lukkes ud i færdslen på een gang fra biografer, koncerter, stævner og møder, at de små sidegader, de skal passere, er helt fri for færdsel, men fortovene er overfyldt af fodgængere. Det vil desuden være mindst lige så let for politiet at konstatere en overtrædelse ifølge mindretallets forslag, hvori er anvendt den enkle klausul: „såfremt kørebanen er fri for kørende færdsel“, som ifølge flertallets på dette punkt langt mindre klare forslag. I alle de lande og byer, vi har fået oplysninger fra, herunder også byer som Paris og London — ja, vi har endog været så heldige at kunne få oplysninger fra Moskva — gælder da også en regel som den, mindretallet her foreslår.

Jeg kan ikke gå ind for den ændring i § 57, som ændringsforslag nr. 55 indeholder, og som går ud på, at militære poster og patruller fremtidig skal have lovfæstet adgang til at regulere færdslen. Hvis adgangen hertil udvides i praksis, vil det betyde irritation hos befolkningen, der er vant til ho-

[A. C. Normann.]

vedsagelig kun at skulle rette sig efter politiets anvisninger, men er uvant med at skulle lade sig dirigere af befalingsmænd og hjemmeværnsfolk. Disse folk udviser jo ikke altid den takt, som politiet er indstillet på og uddannet til, og det er ikke ret længe siden, der i bladene omtaltes grelle uoverensstemmelser mellem hjemmeværnets folk og civile trafikanter i forbindelse med en øvelse. Jeg tror — uden at tillægge sagen større vægt — at den hidtidige ordning stort set har virket tilfredsstillende for begge parter, og at der ville være noget mere visdom i at undgå nye kilder til gnidninger.

Med hensyn til spørgsmålet om knallerternes placering i færdslen har det desværre ikke været muligt at finde en løsning, der tilfredsstillende alle parter. Det er jo ikke muligt at benægte, at knallerternes plads på cyklestien er en kilde til gene og irritation for de øvrige cyklister, navnlig måske for ældre cyklister, der i forvejen kun med betænkelighed bevæger sig ud i stærk trafik; i sandhedens navn må det indrømmes, at knallerterne ikke har været den årsag til ulykker, mange af os havde frygtet, men der er efter min opfattelse grund til at ængste sig for en stigning i antallet af ulykker, hvis knallerter med 25—30 km fart skal dele kørebane med køretøjer, der bevæger sig med en hastighed, der er 50—75 km hurtigere.

Det er jo i selve denne hastighedsforskel, livsfaren i kollisionstilfælde ligger, og den mellemvej, ministeren nu er gået med til: at knallerter i byerne skal køre på kørebanen og på landevejen på cyklestierne, hvor sådanne findes, er et kompromis mellem hensynet til cyklisterne og hensynet til sikkerheden. Jeg tvivler om, at nogen bedre udvej kan findes nu, og jeg vil anbefale ministerens og flertallets forslag.

Det radikale venstres stilling til § 73, den omstridte paragraf om droskernes og lillebilernes forhold, har været bestemt af det principielle synspunkt her som på andre områder i erhvervslivet at tilstræbe den

størst mulige næringsfrihed og ønsket om at lægge færrest mulige hindringer i vejen for den almindelige befolkning, når det gælder udøvelse af dens erhverv. Der kan jo altid anføres gode argumenter for at begrænse adgangen til dette eller hint fag, især hvis almindelige samfundshensyn træder i baggrunden overfor hensynet til den specielle branches interesser, og sådanne gode argumenter har det da heller ikke skortet på her. Jeg tror dog, det er rigtigt, at næringslovmæssige synspunkter ikke kommer til at dominere i færdselsloven på dette område, men at færdselslovens bestemmelser såvidt muligt kun bør omfatte rene færdselshensyn. Det kan være en fordel for dem, der er så lykkelige at have fået fodfæste indenfor en branche, at få lov til at trække stigen op efter sig, så konkurrencen begrænses, men de, der må blive udenfor, vil efterhånden være ringe stillet, hvis folketinget velsigner adgangs begrænsning til det ene fag efter det andet. Vi bør vistnok i stedet ofre en del mere opmærksomhed på at få adgangen til mange brancher lettet.

Man kan så i forbindelse med den frie hyreret også for lillebiler, som både flertallet og ministeren nu foreslår indført, spørge, om den forrettighed, droskerne beholder til de offentlige holdepladser, er tilstrækkelig til at berettiggende de pligter, der pålægges droskeejerne, men det spørgsmål må vel finde sin løsning i de kommunale droskeordninger. I alt fald stod det vist for de fleste som en uholdbar og meget uøkonomisk tilstand, at lillebilerne var henvist til med tab af benzin og tid at køre hjem med tomme vogne, medens ventende borgere forgæves vinkede stop til dem fra fortovet.

Jeg kan godt forstå socialdemokratiets stilling ud fra dets særlige forudsætninger og under hensyn til den taxaordning, borgerrepræsentationen i København har foreslået, men jeg indrømmer, at jeg har lidt vanskeligt ved at forstå, at det ærede medlem hr. Weikop, hvis liberalistiske opfattelse jeg kender, bl. a. fordi jeg har den ære at sidde

[A. C. Normann.]

som medlem af næringslovskommissionen sammen med det ærede medlem, går imod fri adgang til en branche, efter at sikkerhedskravene til materiel og chauffører iøvrigt er varetaget i andre af lovens bestemmelser, således at sikkerhedsmæssige hensyn ikke længere kan påberåbes. Jeg vil anbefale at stemme imod det ærede medlems ændringsforslag udenfor betænkningen.

Jeg vil gerne slutte med et par generelle bemærkninger om lovforslaget som helhed.

Det er muligt, at motorkørerne og navnlig bilisterne vil hævde — det har jeg allerede hørt nogle hævde — at et flertal af lovens nye bestemmelser går hårdest ud over dem. Eksempelvis hastighedsbegrænsningerne, de stramme færdselsregler, en række nye forbud, skærpede strafudmålinger, skærpede bestemmelser om fratagelse af førerbevis o. s. v. Det skyldes i så fald ikke fra nogen side ønsket om at genere de motorkørende, men skyldes vel slet og ret den kendsgerning, at disse mere og mere dominerer veje og gader, og at deres større fart gør bestemmelser overfor dem mere nødvendige af sikkerhedshensyn. De øvrige trafikanter føler sig jo i forvejen trykket af det vældige omfang, motorkørslen har fået.

Omvendt synes jeg dog, at vi også overfor de andre trafikanter, fodgængere og cyklister, måske har været lidt for nidkære i vore indgreb, især hvor det drejer sig om bestemmelser, der slet ikke eller kun i meget ringe udstrækning har forbindelse med færdselssikkerheden. Jeg har allerede nævnt spørgsmålet om fodgængernes pligter i forbindelse med lyssignalerne, der tager sig underligt ud på baggrund af den, såvidt jeg ved, tilfredsstillende sædvane, der har dannet sig, og som blot vil få en del fodgængere til at passere gaden nogle meter borte fra fodgængerovergangen, hvor det er lovligt, men meget farligere. Jeg synes også, tendensen viser sig i småting som krav om, at cykler, der henstilles, uanset hvor det er, og hvor værdiløse de er, ja, selv på landet, nu skal forsynes med låse til sammenlagt måske 1 mill. kr. Kunne man ikke lade cyklisterne selv om det ansvar, i alt fald i landdistrikterne?

Et andet eksempel er forbudet mod, at cyklister medbringer en tom cykel ved siden

af sig. Jeg har i udvalget foreslået, at man skulle lade dette være lovligt udenfor byerne, fordi der jo her ikke er tale om en ulykkeskilde, der er værd at nævne i sammenligning med så meget, der er tilladt. Det er blot en af de bestemmelser, der vil blive overtrådt af den simple grund, at den, der skal hente et af familiens medlemmer ved stationen eller andetsteds, ikke vil give afkald på den fordel, det er at kunne tage en anden cykel med sig, så meget mere som han jo ikke ser sig i livsfare af den grund. Det vil være meget besværligt at få ham til at tro på, at han af den grund befinder sig i akut livsfare.

Jeg har nøjedes med at nævne dette her i salen i stedet for at stille ændringsforslag, da der ikke var interesse for sagen i udvalget. Lovens indgreb her er jo ikke meget væsentligt, men dog efter min mening til gene for en del mennesker, der nødigt ser helt selvfølgelig handlinger kriminaliseret.

Det er jo iøvrigt klart, at de mange hundrede forskellige bestemmelser, der her er tale om, ikke hver for sig kan samle enighed i befolkningen, folketing eller udvalg, men der er ikke tvivl om, at loven som helhed er et vældigt fremskridt.

Nu knytter der sig vel hos os alle det ønske til loven, at dens regler må blive fulgt i højere grad end reglerne i de to love, den afløser. Det er mit håb, at myndighederne vil bidrage hertil både ved en omfattende vejledning og ved en udvidelse af kontrol-tjenesten, og det tvivler jeg iøvrigt ikke om at myndighederne vil gøre med al mulig støtte fra ministeriet. Mere færdselspoliti er ikke noget populært krav, men når der årlig dræbes henvend 600 mennesker i færdslen og allerede nu lemlæstes det tidobbelte antal, er det et uomgængeligt krav — og det deles af befolkningens store flertal — at vi må have den tilstand ændret, og at midlerne må skærpes, indtil det sker.

Det blev med rette fremhævet fra flere sider ved lovforslagets første behandling, at færdselskulturen i Danmark står på et så lavt niveau, at vi i den henseende er at betragte som et underudviklet folk, og jeg er ganske enig med det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) i de bemærkninger, han i den anledning gjorde.

Jeg håber inderligt, at den ulykkelige, ja, det er ikke for stærkt at sige den blodige

[A. C. Normann.]

baggrund, på hvilken denne sag diskuteres, må medføre, at alle ansvarsbevidste trafikanter nu af al magt vil understøtte myndighederne i deres forsøg på at redde dem, der ellers vil blive ansvarsløshedens ofre.

Lynnerup Nielsen: Det er åbenbart for os alle og også for mig, som ikke har deltaget i dette udvalgsarbejde, at der forud for afgivelsen af den foreliggende meget omfattende betænkning er gået mange møder og har været udført et stort arbejde i udvalget. Der har været holdt ikke mindre end 38 møder og er modtaget mange henvendelser og deputationer med vidt forskellige interesser. Alt dette har affødt en række ændringsforslag her til anden behandling, således at vi nu skal tage stilling til ikke mindre end 69 ændringsforslag. Jeg føler trang til at sige, at det selvsagt har været vanskeligt for den kommunistiske gruppe i løbet af den korte tid mellem afgivelsen af betænkningen den 21. april og denne anden behandling at få denne betænkning med de mange ændringsforslag så grundigt gennemdrøftet, som det kunne være ønskeligt, så meget mere som vi ikke har været med i udvalgsarbejdet og derfor ikke er orienteret om de særlige punkter, hvorom striden har stået. Men når nu det er sagt, føler jeg også trang til at sige, at betænkningen, så omfattende den nu engang er, er opstillet på en så klar og let overskuelig måde, at jeg personlig ville ønske, at denne betænkning måtte blive et eksempel til efterfølgelse for fremtidige omfattende udvalgsbetænkninger, som måtte fremkomme her i tinget, og ikke mindst kan jeg anerkende de klare bemærkninger, der ledsager de enkelte ændringsforslag, uanset om de er stillet af et mindretal eller af et flertal, og om de er tiltrådt af ministeren eller ikke.

Min gruppe og jeg mener, at mange af de stillede ændringsforslag tjener til at klarlægge og forbedre det fremsatte lovforslag, og en række af disse ændringsforslag har der jo for den sags skyld også været enighed om i udvalget, og de er tiltrådt af ministeren. Vi kan som sagt gå ind for langt de fleste af de foreslåede ændringer, men der er på den anden side også ændringer, vi vil vende os imod, idet vi betragter dem som forringelser af lovforslaget.

Jeg vil gerne begynde med ændringsforslag nr. 11 til § 15, der er stillet af hele udvalget og tiltrådt af ministeren og går ud på, at stk. 2 i § 15 udgår. Ifølge lovforslaget skulle justitsministeren have adgang til efter forhandling med socialministeren og ministeren for offentlige arbejder at fastsætte begrænsninger i arbejdstiden for erhvervschauffører. Vi finder, at det betyder en væsentlig forringelse af lovforslaget, at denne bestemmelse udgår. Chaufføren er nu engang den svageste part overfor sin arbejdsgiver eller sin foresatte. Netop derfor burde der i loven findes det værn for erhvervschaufføren, som lovforslaget tilsikrede ham, et værn mod at måtte lade sig byde en urimelig lang arbejdsdag. Hvis en erhvervschauffør nægter at fortsætte sin kørsel efter at have haft sin 8 timers arbejdsdag, fordi han føler sig træt og udkørt, tror jeg ikke på, at enhver arbejdsgiver vil vise hensynsfuldhed og hensyntagen. Naturligvis findes der undtagelser — bevares — men det er vist tvivlsomt, om der er ret mange af dem. Nej, resultatet bliver nok snarest det, at den pågældende chauffør ved første givne lejlighed får at vide, at nu er der ikke længere brug for ham, han bliver arbejdsløs, og en kollega overtager hans arbejde. Han bliver naturligvis en erfaring rigere, men han har mistet sit udkomme. Derfor vil det let gå sådan, som det netop ikke skulle gå, at den overanstrengte chauffør ved næste lejlighed betænker sig to gange, før han vægrer sig ved at opfylde et krav om forlænget arbejdstid på en travl dag, hvor overarbejde måske nok kunne være påkrævet, thi i de fleste tilfælde vil han vide, at hvis han siger nej, er den dag ikke fjern, da klokken falder i slag og han er kastet ud fra den arbejdsplads, hvor han indtil nu har tjent sit brød.

Under diskussionen om dette lovforslag er der blevet talt om den ønskede begrænsning af trafikulykkerne; efter min og min gruppes opfattelse betyder det en meget stor fare, at hele udvalget slapper af på dette vigtige område. Ulykkernes antal er så sandelig stort nok; over 600 mennesker er dræbt i trafikken i året 1954. Det er et tal, som maner til at bringe enhver sikkerhedsforanstaltning i anvendelse, hvor mulighederne herfor er tilstede. Derfor vil det også være naturligt, at ingen trætte og

[Lynnerup Nielsen.]

overanstrengte erhvervschauffører får plads i trafikken, som vi kender den i dag. Jeg tror ikke, ret mange erhvervschauffører vil være på højde med situationen i det myldrende trafikliv efter det, vi må kalde en almindelig 8 timers arbejdsdag.

Vi er imod, at denne bestemmelse vedrørende erhvervschaufførers arbejdstid tages ud af lovforslaget, da vi mener, den bør have sin plads i vor færdselslovgivning. Vi kan ikke føle os tilfredse med, at spørgsmålet henvises til afgørelse på andet sted. Hverken erhvervschaufføren eller hans medtrafikanter eller samfundet kan være tjent hermed. Jeg beder derfor den højtærede formand om, at der må blive foretaget afstemning om ændringsforslag nr. 11 til § 15, idet min gruppe vil stemme imod, at denne forringelse finder sted.

Under nr. 13 stiller et mindretal forslag om en efter vor opfattelse betydningsfuld tilføjelse til § 16, stk. 1; den tilsigter en skærpelse af bestemmelsen i stk. 1 om kørsel efter nydelse af spiritus, og der foreslås fastsat en grænse på 0,60 promille. Vi kan gå ind for denne ændring. Det er en skærpelse af loven, det indrømmer vi, men vi ville også mene, at denne skærpelse er både naturlig og rigtig. Vi kan ikke have sprittere siddende ved rattet af motor-køretøjerne i den trafik, vi har. Vi finder det rimeligt, at man stiller sådanne krav til mennesker, der fører motorkøretøjer, og disse krav kan forhåbentlig tjene som advarsel mod at føre motorkøretøj efter spiritusnydelse og også til at forebygge de mange ulykker, som spritbilister udsætter sig selv og andre trafikanter for.

Ændringsforslag nr. 24 til § 32 forekommer os også temmelig vigtigt. Vi kan tiltræde flertallets ændringsforslag; det drejer sig om knallertkøreres placering i trafikken. Vi finder også, at i byer og bymæssigt bebyggede områder må det absolut være at foretrække, at disse specielle trafikanter henvises til kørebanen, medens de udenfor byområderne henvises til cyklestierne. Det er i hvert fald allerede praksis nogle steder, ved jeg, og er ved at vinde frem overalt. Udenfor byerne er knallerternes fart meget begrænset i forhold til de andre motorkøretøjs, og derfor vil knallertkørerne være til stor gene ved overhalinger på lande-

vejene. De bør henvises til en cyklesti, hvor der findes en sådan. Hvor cyklestier ikke findes, er de knallertkørende naturligvis som alle andre cyklister nødt til at benytte vejbanen. Vi vil stemme for dette ændringsforslag.

Vi føler os tiltrukket af ændringsforslag nr. 30 til § 37, som er stillet af et mindretal. Ændringsforslaget går ud på indførelse af fuldt stop før indkørsel på hovedvej. Dette er en ordning, der er klar, enkel og ligetil. Efter justitsministerens forslag forekommer det mig at den kørende på hovedvejen aldrig kan føle sig helt sikker for den trafik, der kommer fra sidevejen, selvom den kommer i langsomt tempo. For mig at se er reglen om fuldt stop at foretrække, og derfor vil jeg også ved afstemningen stemme for, at denne regel kommer til at indgå i vor færdselslov.

Ændringsforslag nr. 32—33 til § 38 er stillet af ministeren og tiltrådt af hele udvalget. Jeg kan ikke se rettere, end at den klare regel om standsning og parkering i højre side af vejen i selve færdselsretningen, som ministeren oprindeligt foreslog, er at foretrække fremfor det, der nu er opnået enighed om. Vel foreslås det, at standsning og parkering kun må finde sted i højre side af vejen, men så kommer det uklare, det vilkårlige, at der dog på mindre befærdede veje og til visse tider kan ses bort fra bestemmelsen. Min gruppe finder, at denne bestemmelse er behæftet med altfor mange vilkårligheder, og at der vil opstå kiv og spektakler vedrørende fortolkningen af den. Jeg vil derfor gerne bede den højtærede formand om, at ændringsforslag nr. 32—33 må komme til afstemning, idet min gruppe vil stemme imod denne ændring af § 38.

Parkeringen er et stort og vigtigt spørgsmål. Jeg omtalte her ved lovforslagets første behandling, at problemet er særlig aktuelt for storbyen, og at det trænger sig på i næsten enhver af vore købstæder. Vi har for dårlige parkeringsforhold; der er for få parkeringspladser, og der indtræder tit og ofte store vanskeligheder for erhvervschauffører, som skal have deres varer læsset af lastvogn; de må ofte bære varen meget langt, når de ikke kan komme til at parkere det rigtige sted, fordi der langs gaderne parkeres næsten hele dagen igennem; det

[Lynnerup Nielsen.]

er til stor gene for chaufførerne, forårsager meget ekstraarbejde og giver anledning til megen irritation.

Et mindretal har stillet et ændringsforslag om hastighedsbegrænsning; det er ændringsforslag nr. 41 til § 44. Mindretallet har her fundet frem til en hastighedsgrænse på 80 km i timen ved kørsel på veje udenfor bymæssigt bebyggede områder, medens hastigheden i byer og bymæssigt bebyggede områder ikke må overstige 50 km i timen. Jeg har ved lovforslagets første behandling udtalt mig til fordel for en begrænsning af hastigheden, og jeg kan ikke komme bort fra, at der køres altfor stærkt. Jeg skal ikke gentage, hvad jeg sagde dengang om de forholdsregler, jeg mente der måtte tages for at hindre ulykker ved kørsel i store hastigheder. I øjeblikket tillader færdselsloven fri hastighed, men efter min mening må denne løsslupne kørsel stå i et rimeligt forhold til landevejenes tilstand; vore veje er jo ikke tilstrækkeligt udbygget til de hastigheder, der køres med. Næsten overalt i landet går hovedvejene igennem landsbyerne; det frembyder fare for ulykker, og ulykkernes antal er jo i forvejen stort. De mange dræbte, de tusinder af lemlæstede og de omfattende samfundstab synes jeg taler stærkt for en hastighedsbegrænsning. Jeg er ikke i stand til at påvise, at der efter indførelsen af den såkaldte frie hastighed er forekommet et forholdsvist større antal færdselsdrab, end man skulle vente efter stigningen i motorkøretøjernes antal, men jeg tror på, at indsættelse af en hastighedsgrænse vil reducere de dræbtes antal. Noget andet er, at de ulykker, der finder sted ved sammenstød og påkørsel under den hurtige fart, ganske naturligt altid vil være langt mere alvorlige end med en hastighedsbegrænsning som foreslået. Vi vil derfor stemme for det af mindretallet stillede ændringsforslag om en begrænsning af hastigheden.

Derimod kan vi ikke stemme for den — ved ændringsforslag nr. 42 — foreslåede ændrede affattelse af § 45. Dette ændringsforslag vil fratage ejeren af et køretøj et vist ansvar, når køretøjet føres af en anden. Jeg kan ikke se rettere, end at — som ministeren foreslår — ejeren må være medansvarlig for, om der køres med overlæs,

og for, om vognen i det hele taget er i den forfatning, som loven foreskriver. Jeg kan ikke se rettere, end at ejeren ikke må kunne unddrage sig et ansvar, når der er tale om fragtmandskørsel, hvor han vitterlig kan være interesseret i, at der køres med overlæs; ansvaret bør ikke væltes over på chaufføren, der her som alle andre steder er den svage part i arbejdsforholdet. Vi vil derfor stemme imod det af mindretallet stillede ændringsforslag, da vi anser det fremsatte lovforslags bestemmelser herom for at være helt rigtige.

Ændringsforslag nr. 53 til § 53, stillet af et mindretal, vil vi stemme for, da vi er helt enige med mindretallet i, at det må forekomme noget meningsløst, at gående ikke som hidtil skulle have lov at passere over en gade mod rødt lys, når kørebanen iøvrigt er helt fri for kørende trafik; et forbud herimod kan efter min opfattelse kun virke irriterende og synes meningsløst.

Ved ændringsforslag nr. 60 til § 66 har et mindretal stillet forslag om en vis selvrisiko i forhold til forsikrings-selskabet, idet mindretallet mener, at en sådan ordning vil have en præventiv virkning mod ulykker. Dette forslag kan på sin vis være meget besnærende, men jeg er ikke så sikker på, at det vil have nogen større betydning i retning af færre ulykker. Vi kan ikke så godt gå ud fra, at ulykker og sammenstød forøges i kraft af visheden om, at man har tegnet en forsikring, og at selskabet derfor må betale, og der er da slet ikke noget grundlag for en sådan opfattelse, når man tager i betragtning — hvad der oplyses i betænkningen — at langt de fleste forsikringer bygger på en såkaldt bonusordning, hvorefter der gives bonus til alle forsikrings-tagere, som i årets løb har kunnet undgå ulykker og sammenstød; jeg tror, det er oplyst, at 75 pct. af alle de motorkørende har en sådan forsikring. Og mon ikke det blev selskaberne, der, hvis en ordning som den foreslåede blev gennemført, løb med profitten? Vi har ingen vished for, at selskaberne vil nedsætte præmierne, og gør de ikke det, bliver det jo de velbeslåede selskaber, der får gevinsten.

Et flertal indenfor udvalget har tilsluttet sig ændringsforslag nr. 67 til § 73. Dette ændringsforslag går ud på, at der for lillebilerne gennemføres fri hyreret på vejene.

[Lynnørup Nielsen.]

Denne indrømmelse overfor lillebilerne kan der være god mening i; den hidtil gældende ordning har afgjort været til irritation, først og fremmest for lillebilerne, men også for publikum; men når det samme flertal ved samme ændringsforslag går ind for, at antallet af lillebiler iøvrigt ikke må kunne begrænses af kommunalbestyrelsen, kan mit parti ikke være med.

Vi har den opfattelse, at ligesom vi i færdselslovens mange andre paragraffer, hvor loven griber ind overfor den kørende trafikant, må have faste regler at gå efter, hvis kaos skal kunne undgås, således må der også på dette punkt være bestemmelser, hvorefter kommunalbestyrelserne sammen med de stedlige politimyndigheder kan begrænse antallet, alt efter som det nu må anses for nødvendigt i den pågældende by. Det kan ikke på et område som dette være rigtigt eller forsvarligt, at faktisk alle og enhver, der måtte ønske det, skal kunne lade sin vogn indregistrere til personbefordring og måske have lillebilvirksomhed som aftenbeskæftigelse eller som en slags bi-beskæftigelse. Hvis en sådan ordning gennemføres, vil det undergrave de nuværende erhvervsdrivende på dette område. Sporene skræmmer, det viser erfaringerne fra en række byer, både her i landet og i udlandet, hvor en sådan ordning har været praktiseret og er gennemprøvet. Vi mener med andre ord, at hvis flertallets ændringsforslag vedtages, vil resultatet let blive en piratordning med tilstande, som hverken trafikanter eller erhvervet kan være tjent med. Vi mener derfor, at hverken Taxa eller lillebilerne og allermindst det kørende publikum kan være tjent med gennemførelsen af den af flertallet foreslåede ordning. Den tryghedsfølelse, publikum stadig har haft, når det drejede sig om Taxa og de rutinerede chauffører, skulle jo gerne fortsat være tilstede. Vi vil derfor stemme imod flertallets ændringsforslag, men for mindretallets, der dækker det syn på Taxa- og lillebilordning, som vi nærer.

Jeg er glad for, at den højtærede minister nu vil søge at skabe mulighed for, at de mennesker ude i provinsen, som ikke fyldestgør de almindelige førlighedsbetingelser, og som skal aflægge køreprøve, fremtidig kan aflægge denne i provinsen. Det vil

være en fordel for disse mennesker, så meget mere som det kan have en vis psykisk virkning, hvis køreprøven skal aflægges her i storbyen. Jeg vil derfor tro, at den foreslåede ordning vil blive hilst med tilfredshed af de pågældende, idet de vel ofte, om jeg så må sige, spiller bedst på egen boldbane.

Det står for mig sådan, at det af det ærede medlem hr. Weikop stillede ændringsforslag ligger meget nær op ad det af mindretallet stillede forslag angående Taxa- og lillebilordningen, og jeg vil faktisk — ligesom det ærede medlem frk. Helga Pedersen — bedømme det således: det er faktisk mindre liberalt end det, der er foreslået af mindretallet. Jeg kunne egentlig tænke mig, at man muligvis mellem anden og tredje behandling nåede frem til en ordning, således at der skabtes mulighed for, at det flertal, som nu går ind for ændringsforslag nr. 67, blev til et mindretal.

Må jeg så til slut sige følgende. Jeg har stort set den opfattelse, at denne lov på mange områder får et bedre udseende end den nugældende færdselslov; der er jo heller ingen tvivl om, at den nye lov vil være at foretrække for den, vi nu har. Men der er ting og problemer i den nye lov, som der stadig i den kommende tid vil være grund til at tage op til behandling. Efterhånden som trafikken udvikler sig, vil der sikkert blive grund til at tage loven op til revision og ajourføring, så den til enhver tid kan stemme overens med de faktiske forhold, den skal passe for.

Tholstrup: Efter den grundige udvalgsbehandling i ikke mindre end 38 udvalgs-møder, hvori hver eneste paragraf er blevet nøje afvejet og målt, hvori der er foreslået og gennemdrøftet utallige ændringer, som for en stor del er resulteret i positive ændringsforslag, er der med dette lovforslag skabt et grundlag for den højnelse af færdselskulturen, som efter min mening er den eneste mulighed for at nå frem til hovedformålet: en hurtig og smidig afvikling af trafikken uden at forvolde uheld eller ulykker af større omfang.

Med det propagandaapparat, der bliver sat i gang samtidig med lovens ikrafttræden, og hvorved hver eneste borger i landet får lejlighed til at læse de nye regler, skulle der efter min mening endog være store mulig-

[Tholstrup.]

heder for at nedbringe ulykkernes antal og omfang betydeligt. Jeg vil endda gå så vidt, at jeg vil spå, at tallet på tilskadekomne og dræbte i trafikken for sidste halvdel af indeværende år vil blive mindre end tallet for sidste års sidste halvdel til trods for de sørgelige erfaringer i første halvår og den stigende intensitet i trafikken med de mange nye motorkøretøjer, især de mange nye motorcykler og knallerter, som skal og bør køres med større fornuft, end nybegynderne normalt lægger for dagen. Det er jo i disse to kategorier, døden henter de fleste ofre.

Jeg støtter disse forhåbninger på en rapport fra De Forenede Stater, som viser, at antallet af trafikulykker med dødelig udgang gik ned fra 38 300 i 1953 til 36 500 i 1954, efter at de i 1941 havde været oppe på 40 000. I 1935 var der i USA indregistreret 26 mill. motorkøretøjer, og da havde man det samme antal dræbte som i 1954, men i de 19 år, der var gået, var antallet af biler steget med mere end 100 pct., til 58 mill. køretøjer. Desuden er bilernes fart på landevejene steget fra 70 km i gennemsnit i 1946 til 83 km i gennemsnit i 1953, og alligevel viser dødelighedsprocenten i forhold til antal gennemkørte kilometre sig at være faldet fra 15,9 dødsfald pr. 100 mill. miles i 1935 til 6,4 dødsfald pr. 100 mill. miles i 1954.

Det kan altså lade sig gøre at få ulykkeskurverne til at gå den modsatte vej af den, som det ærede medlem hr. Vagn Bro forudsiger, idet han stiller i udsigt, at ulykkesantallene vil stige jævnt med stigningen i trafikken.

Jeg vil derfor på forhånd udtrykke min tak til Rådet for større Færdselssikkerhed, som gang på gang har øvet en nyttig indsats takket være dygtig og idérig administration af de midler, som private med stor offervilje har skænket til det gode formål. Der kan være særlig grund til at takke de firmaer, som nu bekoster den pjece, der skal udsendes. Ganske vist får de annoncer for pengene, men der er ikke mange reklamefolk, der tror på, at annoncerne er så meget værd, som de koster i dette tilfælde. Det må derfor betragtes som en offervilje for den gode sag, som navnlig vi, der sidder i udvalget, må takke de pågældende firmaer for, idet de også befrier os for det meget vanske-

lige hverv at få vore partier med til bevilninger til dette uhyre nyttige, for ikke at sige nødvendige formål.

Nogle af de mest rigoristiske bestemmelser i lovforslaget er blevet lempet, medens andre under udvalgsarbejdet er blevet skærpet. Jeg har været med til begge dele, men er iøvrigt af den formening, at for skrappe regler er vanskelige at få overholdt, og at færdselskulturen, som jeg mener vi bør lægge hovedvægten på, bedst fremmes ved oplysning — mere end ved skrap justits.

I modsætning til de to foregående ærede ordførere, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) og det ærede medlem hr. A. C. Normann, vil jeg påstå, at færdselskulturen er større i dag end for blot et par år siden, og der er måske grund til også på dette punkt at takke Rådet for større Færdselssikkerhed for dets indsats for netop at højne færdselskulturen. Jeg noterer det som en kendsgerning. Jeg har drøftet det med mange, og jeg forstår slet ikke, at det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) og det ærede medlem hr. A. C. Normann kan udtale sig, som de gør: at færdselskulturen her i landet ligger på et lavt niveau. Vel ligger vi ikke så højt som f. eks. England, men der er for mig ingen tvivl om, at vi ligger i den bedste halvdel i Europa.

Jeg vil gerne kommentere enkelte af ændringsforslagene, som jeg mener har særlig betydning.

Det fremgår ikke af noget ændringsforslag til § 11, at den forreste nummerplade på motorcykler nu falder væk, men det er ikke desto mindre en kendsgerning, at ministeriet ved administrationen af loven agter at løse problemet på denne såre fornuftige måde. Ikke engang jeg havde opfindsomhed nok til at gå så vidt som den højtærede justitsminister, men begrænsede mig til at foreslå nummerpladen sat på tværs ligesom i Sverige og få den bragt ned i størrelse ligesom den forreste nummerplade i Italien. Dette kan altså ordnes rent administrativt, og jeg takker den højtærede minister for denne særdeles gode løsning af problemet, så vi i fremtiden bliver fri for de knivagtige nummerplader. Jeg vil så håbe, at vi senere administrativt kan få gennemført den lille besparelsesforanstaltning ved anskaffelse af nummerplader til automobiler, at man foran

[Tholstrup.]

på bilerne nøjes med en langt mindre plade ligesom italienerne. Det er ikke alene alverdens automobilfabrikanter, der gang på gang kan hente impulser hos de smarte italienere; myndighederne kan også lære noget af dem.

Det har været hele udvalgets ønske at skærpe kravet om større ædruelighed. Ændringsforslag nr. 12, som det ærede medlem hr. Vagn Bro har foreslået, er medvirkende hertil, men et mindretal bestående af det ærede medlem hr. Heising, det ærede medlem hr. Holmberg og mig har ønsket at understrege dette stærkere ved ændringsforslag nr. 13. Vi kan nemlig ikke komme udenom, at altfor mange overvurderer, hvad de kan tåle af spiritus, uden at det nedsætter deres manøvreevne. Spiritus, selv i små kvanta, nedsætter reaktionsevnen, kort sagt slører blikket, hvilket ofte har haft skæbnsvangre følger. I de 0,60 promille er der indbefattet en sikkerhedsmargin. I Norge sætter man endda maksimum til 0,50 promille, men når vi har sat den til 0,60, er det i det håb at kunne samle et flertal for den opfattelse, at man med 0,60 promille spiritus i blodet har overskredet grænsen.

Overfor svagere sjæle har de, der skænker i glasset, et stort ansvar; det gælder både private og beværttere, og jeg finder derfor anledning til at fremdrage stk. 2 og 3 i beværterlovens § 33.

Stk. 2 siger: „I bevärtninger eller gæstgiverier er det forbudt enhver at skænke eller lade skænke stærke drikke for personer, der må antages at være berusede, og for personer, der ikke er fyldt og heller ikke kan antages at være fyldt 18 år.“ Det er navnlig den sidste sætning, man skal lægge mærke til.

Stk. 3 siger: „Næringsdrivende eller brugsforeninger, der sælger eller fordeler stærke drikke, må ikke udlevere sådanne til personer, der må antages at være berusede, og ej heller til de i stk. 2 nævnte unge personer, forsåvidt der er grund til at formode, at de pågældende agter at anvende varerne til eget forbrug.“

Jeg er overbevist om, at en bedre overholdelse af beværterlovens § 33 ville være til umådelig gavn for færdselssikkerheden; men det er min opfattelse, at der ikke lægges altfor stor vægt på denne paragraf. Jeg vil anbefale den højtærede justitsminister at

lade denne paragraf trykke med store typer og anbringe på iøjnefaldende steder i alle udsæknings- og salgssteder i Danmark, og jeg håber, at Rådet for større Færdselssikkerhed vil medtage denne paragraf i propagandaudsendelsen.

Til ændringsforslag nr. 17, som går ud på, at det ikke skal være obligatorisk, at kørefærdighederne skal læres hos en autoriseret kørelærer, men at hovedvægten skal lægges på selve prøven, som til gengæld bliver skærpet, vil jeg bemærke, at langt den overvejende del af kørelærerne er hæderlige og samvittighedsfulde medborgere; men der er jo brodne kar i alle lande, og der har overfor udvalget været nævnt adskillige eksempler på misbrug af autorisationen, således at elever er blevet påtvunget flere kostbare køretimer end nødvendigt. Man er for tilbøjelig til at ville bruge samme læst til alle sko, f. eks. er det efterhånden et indgroet begreb, at der helst skal køres en time for hvert leveår; skal det dække alle personer, er det klart, at timetallet bliver for højt for de særlig vakse og klarøjede unge mennesker med et lille stænk benzin i blodet såsom mekanikere, vognmandssønner og landmandssønner; de sidste er ofte vant til at omgås maskiner og traktorer og har kørt disse i flere år. Vi håber derfor at få flertal for, at 4. punktum udgår, således at der ikke opstår eller befestes uønskværdige monopoler.

I modsætning til et mindretal, der stiller ændringsforslag nr. 23 til § 32, hvorefter knallerter skal køre på kørebanen, mener jeg, at der, navnlig ude i landdistrikterne, meget ofte er bedre plads til de langsomt kørende knallerter på cyklestierne, og færre ulykker vil ske, hvis de ikke kommer ud i den hurtigtgående automobiltrafik, men holder sig på cyklestierne. Derfor må jeg anbefale at stemme for den højtærede ministers ændringsforslag nr. 24.

Jeg er meget glad for ændringsforslagene nr. 26 og 36, fordi det heri på en bedre måde slås fast, at man skal se sig for, inden man ændrer kørselsretning. Altfor mange ulykker er sket, fordi den gamle færdselslov er blevet opfattet forkert. Hovedvægten har dèr ligget på, at man skal vise af, når man svinger, og dette finder så sted på et altfor sent tidspunkt, så den bagvedkørende ikke kan nå at bremse op. Altfor mange

[Tholstrup.]

cyklister er på denne måde blevet kørt ned bagfra i samme øjeblik, som de er svinget. Kunne man få indprentet — og her stiller jeg store forhåbninger til den kommende pjece — at det først og fremmest gælder om at se sig for, ville meget være nået. Som det er gået hidtil, har altfor mange haft lovlig ret til at svinge, når de havde vist af, men hvad hjælper det, at disse mennesker efter den gamle færdselslov havde ret, når de ikke kom til at opleve retskendelsen.

Jeg må anbefale at stemme imod ændringsforslag nr. 30, stillet af et mindretal. En lovregel om fuldt stop på bestemte steder er ikke nødvendig og bliver i praksis overtrådt gang på gang, dels fordi skiltene er anbragt således, at de ikke kan ses, dels fordi det forekommer ganske urimeligt at skulle stoppe, når man kører ud på en hovedvej, hvor der er fri bane. Man skal undgå at lave bestemmelser, som man i forvejen ved vil blive overtrådt, fordi de forekommer urimelige. Det er da også karakteristisk, at man ikke har sat skilt op med krav om fuldt stop i visse tilfælde, hvor man har erfaring for, at alle bilister i forvejen standser helt op, altså ved uoverskuelige udmundinger eller vejkryds, og man har ødelagt virkningen af det gode advarselsskilt, den nedadvendte trekant, foran udkørsel til hovedvej, som betyder, at man skal stoppe helt op, hvis der er tværgående færdsel, men som giver ret til fortsat kørsel, når banen er fri. Fejlen har blot været den, at disse skilte blev anbragt på en ofte lidet iøjnefaldende måde. Lad os blive fri for fuldt stop-skiltene og lad os få genoprettet respekten for den nedadvendte trekant, og det kan lade sig gøre, når denne bliver anbragt på mere synlig måde, navnlig hvad angår højden, som ikke bør være over lygternes lyskegle om natten. I det hele taget stiller jeg store forventninger til de fremtidige skilte og anvisninger, efter at udvalget har haft lejlighed til et samvær med færdselspolitiet og de motorsagkyndige,

som bistår justitsministeren i den praktiske løsning af spørgsmålet om trafikens hjælpemidler, skiltene, de hvide vejstriber o. s. v. Alle disse hjælpemidler skal først og fremmest være vejledende.

Ændringsforslag nr. 31 til § 37 er jeg særdeles tilfreds med. Her er nemlig et af de synlige tegn på, at vi i Danmark er ved at få en højere færdselskultur. Det, der nu lovfæstes herigennem, er nemlig blevet praktiseret af de fleste efterhånden: en hensyntagen til hinanden, en videre forståelse af, hvorledes en smidig afvikling af trafikken kan finde sted. Uden at denne regel gror ind i befolkningens bevidsthed, vil det ikke være muligt med de altfor smalle gader, vi har i byerne, at få afviklet trafikken smidigt og gnidningsløst.

Ændringsforslag nr. 37 til § 39 er jeg også tilfreds med. Man bør ikke opretholde den tidligere blinkning, når forankørende biler skal overhale andre forankørende biler, det er en uskik, visse bilister er kommet ind på, og bedst var det helt at forbyde den form. Jeg er derfor glad for, at det i hvert tilfælde ikke bliver obligatorisk.

Til ændringsforslag nr. 41 er det nødvendigt at knytte et par bemærkninger. Jeg håber, at det ærede medlem hr. Vagn Bro vil idømme sig selv en bøde for letsindig omgang med slagord. Medens vi andre har gået og vredet vore hjerner for at finde et bedre udtryk end „fri hastighed“, som jo i realiteten betyder ansvarlig hastighed, har det ærede medlem lanceret et udtryk, som hedder „den fri fart“. Det er meget uheldigt, eftersom der ikke er fri fart, og eftersom der ikke engang er fri hastighed.

I praksis gælder kun ansvarlig hastighed, men det står den kørende frit selv at bedømme, hvad der må anses for at være forsvarligt i de givne situationer. I modsætning til andre trafikmidler har motorkøretøjerne den fordel, at de kan variere hastighederne efter de forhåndenværende forhold, som er så mangfoldige, at det er umuligt at opstille faste regler. Det er netop farligt at fastsætte bestemte kilometerangivelser og

[Tholstrup.]

så frigøre sig for alt det øvrige ansvar blot ved at holde sig denne regel efterrettelig. Det var en erfaring, man gjorde, dengang vi havde den begrænsede hastighedsansættelse, at den ikke betød, at man kørte langsommere, end man kører i dag. Der køres praktisk taget akkurat ligesom dengang, blot har man en bedre samvittighed, og man har hele tiden opmærksomheden henvendt på selve trafikken i stedet for at spejde efter en eventuel færdselsbetynt eller politimester, som er ude for at se, om loven bliver overtrådt.... (*Vagn Bro*: Det er en glimrende tale!).... Hvordan går det iøvrigt med at få overholdt de maksimale hastigheder, der gælder i dag? Lastbilerne må kun køre 60 km i timen, men hvordan køres der? På Roskildevejen blev jeg i søndags overhalet af en 5 t tankbil, som jeg så for sjovs skyld fulgte efter for at kontrollere dens hastighed. Selvom der var nogenlunde fri bane, lå den dog konstant på 80—90 km; vejbanen var tør og vognen formodentlig tom, på intet tidspunkt forekom farten mig at være uforsvarlig, men jeg er overbevist om, at chaufførens firma ikke er glad for den fart. De fleste firmaer indprenter deres chauffører at køre under de 60 km, der er tilladt, fordi de høje hastigheder med lastvognene koster for megen benzin og for meget i gummiforbrug. Får vi nu indført en 80 km grænse med den sædvanlige tolerance på 10 pct., bliver det meget vanskeligt at bedømme, om en vogn har overtrådt denne med 10—20 pct., og vi kan regne med, at grænsen i hvert tilfælde ikke vil blive overholdt af letsindige bilister, og det er dem, vi skal prøve på at få lært lidt færdselskultur.

Et mindretal har stillet ændringsforslag nr. 42 til § 45, som især vedrører overlæs på lastvogne. Jeg er enig med flertallet i, at ansvaret for overlæs først og fremmest ligger hos ejeren. Det forpligter at bære gyldne kæder, og vi skal væk fra den uskik, at lastvognene ofte kører med store overlæs. Det er også noget, som har været påtalt, når vi har diskuteret andre love, f. eks. konkurrencen mellem statsbanerne og lastbilerne og småskibsfarten. For statsbanerne og småskibsfarten gælder meget strenge regler, medens lastbilerne gang på gang til stor risiko for færdselssikkerheden

kører med overlæs. Jeg er også tilfreds med, at bødeordningen fungerer på den måde, at bøden for overlæs stiger stærkt progressivt med overlæsprocenten.

Til § 45 iøvrigt må jeg sige, at den totale vægt, der kan opnås med et akseltryk på 8 t, må betragtes som det maksimale, man kan tillade sig på vore veje udenfor tøjbrudstiden. I tøjbrudstiden er det jo særlig uheldigt med den store vægt.

Der har været henvendelse fra nogle af benzinfirmaerne om at måtte få lov at køre med større akseltryk, og det ville i og for sig heller ikke være så betænkeligt, når det netop drejer sig om tankbiler, da sådanne ikke kan overlæsses; de er bygget til den vægt, de må tage. Det er de andre lastbiler, der er farlige. Hvis vi sætter akseltrykket op her og vognene så er overlæssede med indtil 100 pct., som jeg har set adskillige eksempler på, vil mange af vore veje blive kort sønder og sammen.

Jeg har grund til i særlig grad at takke den højtærede minister for ændringsforslag nr. 57, idet jeg allerede for et par år siden fremsatte et sådant ønske fra denne talerstol. Jeg foreslog, at myndighederne skulle kunne påbyde, at lastvognene kun måtte køre med halvt læs i den korte periode, det her drejer sig om, i tøjbrudstiden. Det drejer sig ofte kun om en uges tid. På den tid af året ville ulampen ved at skulle køre med halvt læs være minimal, da der netop på den tid er en hel del ledige lastvogne at fordele den nødvendige daglige transport på. Det er naturligvis en særlig belastning for de firmaer, der ikke kan udnytte deres køretøjer fuldtud i tøjbrudstiden, men til gengæld slipper de for eventuelle store omkørsler og for at køre på hullede veje, som ødelægger styretøj og fjedre. Endvidere vil der spares en hel del i skat. Det er jo ikke gratis at gøre vejene i stand, når de først er blevet ødelagt. Forleden dag blev det meddelt, at det vil koste 5 mill. kr. blot at gøre vejene nødtørftigt i stand, i dag er det blevet til 7 mill. kr. Det er altså en meget nyttig paragraf, der er kommet med i sidste øjeblik.

Jeg er medforslagsstiller til ændringsforslag nr. 60 til § 66 udfra den betragtning, at en lidt større økonomisk risiko ved sammenstød får folk til at passe bedre på.

Jeg vil anbefale at stemme imod det ærede

[Tholstrup.]

medlem hr. Weikops ændringsforslag til § 73 og anbefale at stemme for ændringsforslag nr. 67 til § 73. Jeg anbefaler altså også, at der stemmes imod ændringsforslag nr. 68 til samme paragraf.

Der var i udvalget ønske om, at man skulle have med i loven, at omsætningskatten skulle være ens for taxaer og lillebiler. Det blev imidlertid klart, at det ikke hørte under denne lov; men der er enighed om, at når omsætningskatten skal diskuteres — det kommer i forbindelse med motor-kommissionens betænkning — må der ske en ændring. Jeg henstiller imidlertid til regeringen, at der sker en ændring allerede nu. Når der bliver ligestilling mellem taxaer og lillebiler, bør det også gælde omsætningskatten. På den sidste biludstilling i Forum så vi med hensyn til en hyrevogn et eksempel på, at omsætningskatten for en taxa og en lillebil varierede med ikke mindre end 3 000 kr. Det er ikke udtryk for, at der er fri næring.

En del af de problemer, der har været drøftet, fremgår ikke af nærværende lovforslag og betænkning, men vil først blive klarlagt gennem bekendtgørelserne om vejregler og politimæssige bestemmelser. Der er under udvalgsarbejdet givet udtryk for, at vejskiltene bør anbringes på en mere synlig måde, helst så langt nede, at de bliver belyst af lygterne efter mørkets frembrud, og at fodgængerovergangsskiltene bør være lige så tydelige som dem, man har i England, hvor de ikke alene tiltrækker sig de kørendes opmærksomhed, men også de gåendes, så at flere benytter dem. Jeg vil anbefale dem, der har lejlighed til at gå hen ad Vesterbrogade, at lægge mærke til et barberskilt, som er stillet op på fortovet foran Vesterport. Det er et eksempel på, hvorledes en synlig afmærkning af fodgængerovergange bør være. Jeg har hørt noget om, at man i det udvalg, som har med skilte at gøre, også har den tanke at ville sætte et blink oppe i toppen af disse fodgængerovergangspæle — hvad skal man kalde dem — og det tror jeg er en god idé. Så vil mange flere fodgængere søge fodgængerovergangene, og så vil også mange flere bilister tage hensyn til dem.

Det har været kritiseret, at man af helt andre grunde end de sikkerhedsmæssige

forbyder at sætte interimistiske sæder fast i de varevogne, der har lov til at køre med personer mod halv omsætningssskat. Det er både mod sund fornuft og mod sikkerheden, og der har ikke været eet medlem i udvalget, der har villet forsvare de løse sæder.

Der kan være grund til også at nævne, at det skillerum, som er påbudt i hyrevogne, nu bliver frivilligt.

Der har været udtrykt ønske om, at der skal være stænkskærme på lastbiler og påhængsvogne, hvor det ikke er teknisk umuligt — altså hvor det drejer sig om entreprenørkøretøjer med tippelad — så at de ikke i samme grad som nu tilstænker forruden på den efterfølgende bil og derved nedsætter sigbarheden for denne.

Jeg har foreslået, at der anbringes et synligt, helst hvidt bælte, f. eks. af elastik, mellem hovedvogn og påhængsvogn, således at man kan undgå, at cyklister kører ind umiddelbart efter den forreste vogn uden at se den bagved kommende påhængsvogn.

Der har været forslag om, at biler, i hvert fald lastvogne, skal medbringe en lygte eller et refleksgivende skilt, f. eks. en trekant, til opstilling i passende afstand bagved en havareret vogn for at undgå påkørsel, fordi den stilleholdende vogn ikke ses tydeligt nok, navnlig om natten.

Det ville være ønskeligt, om det færdselspoliti, der kører på motorcykle, blev udstyret med hvidt skråbælte, og at ligeledes det bilkørende færdselspoliti blev udstyret med et skilt, således som enkelte københavnske biler har det. En afmærket færdselsbetjent ses af hundrede, måske tusinde, for hver een, han ser. De penge, der gives ud til færdselspolitiet, vil derved opnå en langt bedre forrentning. Politiet vil komme til at gøre langt større nytte, hvis det ses af langt flere personer. Det er en kendsgerning, at en færdselsbetjent virker beroligende på trafikanterne, navnlig hvis de har lidt for travlt. Den vejledende betjent vil gøre mere gavn end den, der bruger for megen tid til at stå og notere.

I § 2, IV., indføres begrebet „påhængsredskab“. Der var i udvalget enighed om, at arbejdsskure, beboelsesvogne og de såkaldte campingvogne lovmæssigt ikke kunne placeres andre steder end her. En beboelsesvogn og en campingvogn kan ikke betragtes som en påhængsvogn, idet en sådan

[Tholstrup.]

efter definitionen er beregnet til person- eller godsbefordring, og en beboelses- eller campingvogn transporterer hverken gods eller personer og må heller ikke gøre det. Efter den sidst offentliggjorte statistik er det på høje tid, at vi får den nye færdselslov.

Jeg vil til slut slå et par enkelte ting fast. Det må være et mål at opnå højere færdselskultur i modsætning til færdselsdisciplin; det er mere pædagogik, der er brug for, end justits. Vi må i stærkere grad have ansvaret lagt på de kørende, som ikke med loven i hånd skal kunne sige: vi har overholdt reglerne, men ulykken skete alligevel. Derfor må ansvaret f. eks. fortrinsvis ligge hos den svingende trafikant, den, der ændrer kørselsretning. Det er mere vigtigt at undgå uheldene ved hjælp af færdselskultur end ved hjælp af strikte love at være i stand til på retsgyldig måde at kunne udrede trådene, når ulykken er sket. Selvom jeg erkender, at det er nødvendigt at kunne udrede trådene, så er det dog det sekundære. Derfor skal alle skilte, afstribninger etc. helst kun være vejledende i trafikken, således at det bliver lettere at færdes. Der er det bemærkelsesværdige ved kultur, at den kun trives under frihed, frihed under ansvar — og så er det endda god sport at køre pænt.

Vagn Bro: Jeg er ganske enig i den betragtning, at dette lovforslag ikke skal behandles udfra nogen panikstemning. De meget alvorlige tal, der ligger for os, skal vi jo søge gennem de lovregler, der nu vedtages, at formindske. Men det forekommer mig nu alligevel, at det stærkt skal slås fast, at sidste år — det er kendsgerningen — omkom der 618 herhjemme, medens det noget større Sverige klarede sig med 900. Ikke desto mindre satte de derovre meget kraftige foranstaltninger ind på at undersøge, om de ikke skulle ændre deres lovgivning på et særligt punkt, og såvidt jeg ved, samlede de sig om et regeringsforslag, der formentlig har udsigt til at blive gennemført. Endvidere er det en kendsgerning, at et antal som indbyggerantallet i en mellemstor dansk provinsby, nemlig 14 026, blev sværere eller lettere såret i trafikken. Det er grundlaget.

Det ærede medlem hr. Tholstrup var her

den eneste, der fremsatte en profeti, nemlig at når vi nu til 1. juli fik denne lov, ville ulykkestallene i det kommende halvår blive mindre end i sidste års sidste halvår. Ja, hvis det ærede medlem får ret i denne profeti, vil jo hele folketinget stå bagved ham, det er givet, men må jeg spørge det ærede medlem: Hvis nu det går helt anderledes, vil De så revidere Deres opfattelse? Vil det ærede medlem så indtage det standpunkt at sige: ja, jeg troede, at sådan ville resultatet blive, men det blev noget helt andet.

Da vi sidst drøftede færdselsloven — på det tidspunkt var jeg ikke medlem af det høje ting — og indførte den såkaldte frie hastighed — jeg ved egentlig ikke, hvorfor det ærede medlem hr. Tholstrup er så irriteret over, at jeg siger den frie fart; jeg forsikrer, at for mange af dem, der kører, er der i virkeligheden tale om en ganske fri og uhemmet fart — da sagde man, at hvis det blev alvor med ulykkestallene, var man rede til at vende tilbage til hastighedsbegrænsning. Hvis det nu ikke holder stik, at denne lov hjælper, hvis det ikke hjælper, at politiet kommer på gaden i højere grad, hvis det ikke holder stik, at propagandaen og oplysningen hjælper, men der skal skrappere midler til — jeg håber, at det virkelig skal lykkes at forbedre tilstandene. — men hvis det ikke sker, ja, så kunne vi måske få en erkendelse af, at det simpelthen er en nødvendighed, at denne kurve standses, idet vi ikke i et land med 4 mill. indbyggere kan blive ved at se på, at hver gang vi får 50 000 motorkøretøjer mere, stiger ulykkestallene med ca. 100 døde og 1 600—1 700 sårede, og så ville vi også derefter kunne forhandle sagligt om dette spørgsmål i udvalget.

Jeg skal nu kun gøre et par enkelte bemærkninger, idet jeg kan slutte mig til det ærede medlem frk. Helga Pedersens udtalelser på alle de punkter, hvor vor gruppe er enig. Jeg vil gøre en bemærkning om ændringsforslag nr. 14. Jeg må ærlig talt sige, at det forbavser mig, at man om et sådant, efter min mening selvfølgelig forslag ikke kan få fuldkommen enighed. Vi er dog vist alle enige om, at retssager af en så alvorlig beskaffenhed, hvor folk sigtes for at have kørt i spirituspåvirket tilstand, bør oplyses på bedst mulig måde, og her er vi

[Vagn Bro.]

en række medlemmer, der stiller forslag om, at hvis lægen, eventuelt sygehuslægen, ikke vil, må man sikre sig, at statens læge foretager undersøgelsen. Se, nu kan en sygehuslæge have to grunde til ikke at ville. Den ene kan være den, at han føler, at han kommer til at miste patientens tillid, hvis han foretager undersøgelsen; men når så embedslægen gør det, bevarer sygehuslægen jo tilliden. Den anden grund kan være, at lægen mener, at patienten ikke kan tåle det af lægelige hensyn; i dette tilfælde forekommer det mig rimeligt, at amts- eller kredslægen bliver opmand mellem lægen og politiet; det er dog den metode, vi plejer at bruge i dette land. Lægen får i alle tilfælde tilbudet om at foretage undersøgelsen, og hvis han nægter at foretage den, må han kunne fremføre grunde af lægelig art derfor. Men når forholdet er sådan, finder jeg det beklageligt, at nogle retssager — jeg har nævnt to i udvalget — ikke er blevet oplyst på en helt tilfredsstillende måde.

Med hensyn til ændringsforslag nr. 24 vil jeg gerne sige, at når jeg ene mand fra den gruppe, jeg tilhører, har sluttet mig til flertallet og den højtærede minister i spørgsmålet om, hvor knallerterne skal køre, har jeg gjort det af den grund, at alle vi praktiske politifolk, som bevæger os ude i færdslen, uden undtagelse finder, at det er en selvfølgelig, at knallerterne må henvises til cyklestierne under den frie fart. Det ville da være helt urimeligt f. eks. i søndagstrafikken at skulle have disse tusinder af knallerter ude på kørebanen, det kan da kun gå ud over de svage knallerter og bringe besvær for den øvrige trafik. I de bymæssigt bebyggede distrikter kan der derimod navnlig på visse tider af dagen være en så stærk cykeltrafik, at knallerterne må henvises til at køre ude på gaden, men dertil er at bemærke, at inde i byerne køres der af den øvrige trafik ganske naturligt meget mere stilfærdigt. Jeg gør altså opmærksom på — men det overbeviser måske ikke dette høje ting — at alle politifolk i landet uden undtagelse — også politimesterforeningens udtalelse på dette punkt henviser jeg til — stiller sig på dette standpunkt.

Jeg skal om spørgsmålet fuldt stop på hovedvej kun sige, at det forekommer mig, at når vi — og det gør vi med rette — opret-

holder hovedvejsordningen, bør folk kunne pålægge sig den pligt at standse i al almindelighed, men da navnlig, hvis vi her i Danmark opretholder den såkaldte frie hastighed. Jeg takker ministeren for, at der, hvis den frie hastighed opretholdes, vil komme en række nye fuldt stop-skilte. Den højtærede minister udtalte sig til gunst herfor under første behandling; jeg ser til min beklagelse, at det ikke har fundet udtryk i betænkningen, men jeg går ud fra, at ministeren står ved sine udtalelser. Jeg forstod på den konservative ordfører, at han havde den samme anskuelse.

Jeg skal derefter på grund af min korte taletid kun gøre et par enkelte bemærkninger om ændringsforslag nr. 41 til § 44, der drejer sig om farten herhjemme. Der bliver sagt, at vore argumenter er de samme som før. Ja, det er muligt, men det kunne jo skyldes, at argumenterne er udtømmende og rigtige. Det ærede medlem frk. Helga Pedersen sagde også, at argumenterne var ikke anderledes end tidligere. Jeg må dog have lov at sige, at der er kommet et argument til, siden vi sidst drøftede fartsspørgsmålet her i Danmark. I Norge er det jo således, at man har en meget begrænset hastighed. De har der endogså en bestemmelse om, at man i de almindelige byer ikke må køre hurtigere, end at man kan standse på 10 m. I Sverige har man i mange, mange år haft fuldkommen fri hastighed. Her i Danmark har vi derimod haft begrænset hastighed, men gik i 1953 over til den såkaldte frie fart, og med hensyn til resultatet kan man i bedste fald — jeg må anerkende den rolige måde, hvorpå justitsministeriet har udtalt sig på dette punkt, da det havde fået de rigtige oplysninger om tallene — ikke drage nogen slutning. I Sverige, som altså i over 20 år har haft fri hastighed, er der nu fremsat et regeringsforslag — og man tør vel nogenlunde sikkert gå ud fra, at det bliver gennemført — om indførelse af fartbegrænsning i alle Sveriges byer.

Nu kan man selvfølgelig godt sige, at disse argumenter har man også kendt tidligere, de betyder ingen verdens ting, det er ligegyldigt, hvad modstanderne siger, og man kan som det ærede medlem hr. Tholstrup tale om det gode, der vil ske til efteråret; men her er der altså et land, Sverige, som man dog nok i nogen måde kan kalde et

[Vagn Bro.]

velordnet rige, som efter at have haft den frie hastighed i mange år gennemfører begrænsninger af hastigheden, der svarer til den ene halvdel af det ændringsforslag, som det ærede medlem hr. Heising og jeg har stillet, og som nu har fået tilslutning fra et af de andre partiets ordfører. Det er dog et argument, som man efter min mening ikke helt kan se bort fra.

I fremtiden vil det altså være således, at man i Norge kører med en meget begrænset fart, og i de svenske byer må der ikke køres med over 50 km's fart. Men uanset at vore tal for både dræbte og sårede er forholdsvis højere end de tilsvarende tal i Sverige — her i Danmark var tallet for dræbte sidste år 618, i Sverige var det 900 — fastholder vi den frie fart.

Jeg vil så forfærdelig nødig gøre brud på den gode, takkende diskussionsform, der har gjort sig gældende til alle sider i dag; men her har vi en række ordførere, som alle har talt for den frie fart, og jeg tvivler ikke om, at de en dag igen vil komme til at tage dette spørgsmål op til diskussion. I denne sag er det altså i virkeligheden et spørgsmål om at indtage en stad eller overvinde sig selv. Jeg tror ikke, diskussionen standser, og det er kun godt, at vi fortsat kan diskutere dette problem sagligt, for der bliver udvalgs møder igen om denne sag, hvis ikke det ærede medlem hr. Tholstrup får ret; i så tilfælde skal jeg forstumme, det kan jeg love. Hvis det bliver resultatet, er alt i orden; hvis ikke, er det, jeg mener, at man, sådan som man har gjort det i Sverige, må tage problemet op til en realitetsdrøftelse.

Man vil lære folk at køre under ansvar. Jeg tillader mig at sige, at der findes — og nu taler jeg som praktisk politimand — 10—15 pct., som overhovedet ikke føler ansvar, og som jeg tvivler på vil føle ansvar, før der kommer et ordentligt korrektiv. Hvad betyder forøvrigt ansvar i denne forbindelse? Hvad er det for en ansvarsfølelse, man viser, når manden ligger dræbt? Ansvar kommer jo først bagefter.

Det lyder så udmærket at tale om fri fart og handling under ansvar, men hvad med alle dem, som vi her i denne sal kalder motorbøller, har de et ansvar? Hvis ulykkerne kun gik ud over dem selv, kunne vi tage det nogenlunde roligt, men de går også

ud over passagerer, andre trafikanter, ja, fuldkommen private personer, og det er derfor, det ærede medlem hr. Heising og undertegnede ikke alene har stillet forslag om en hastighedsgrænse, men også om øget straf. Efter vor opfattelse bør bestemmelserne gælde ikke alene selve maksimalfarten, men alt, hvad der omfattes af § 35, således at en mand, hvis han ifølge lovforslagets § 35 har kørt stærkere, end han burde, og det ved dom er slået fast to gange, tredje gang noget sådant sker, skal miste kørekortet.

Jeg kan anbefale til vedtagelse dels de ændringsforslag, det ærede medlem frk. Helga Pedersen har omtalt, dels de ændringsforslag, som jeg har været med til at stille.

Weikop: Det er ikke så underligt, at sine dem kan komme i bevægelse i forbindelse med spørgsmålet fri hyreret; der spiller jo både erhvervsmæssige og kommunale interesser ind og sidst, men ikke mindst, folks krav om altid at kunne blive befordret, når de måtte ønske det. Nu er jeg ikke politimand, men kommunalmand bl. a., og derfor har dette spørgsmål stor interesse for mig, selvom jeg er ganske klar over, at den afgørelse, der træffes i det høje ting, alene tager sigte på, hvad der er bedst for helheden.

Jeg er enig i, at fri hyreret er det mål, der skal stræbes efter. Når jeg alligevel ikke kan stemme for flertallets ændringsforslag om at lovfæste den frie hyreret på den måde, forslaget angiver, skyldes det, at jeg mener, at man, inden man påtvinger kommunerne den fri hyreret, bør forsøge at overlade det til den enkelte kommune at træffe afgørelse med hensyn til, om den vil indføre fri hyreret. Derigennem kunne man så erfare, om ikke kommunerne selv er i stand til at løse dette noget vanskelige spørgsmål.

Jeg kan heller ikke stemme for mindretallets ændringsforslag om fri hyreret, fordi der til det er knyttet en antalsbegrænsning af alle køretøjer, der bruges til personbefordring. Jeg er afgjort modstander af, at en kommune skal bestemme, hvor mange vognmænd der, forsåvidt angår personbefordring, skal være i en by. Det vil efter min mening ende i et rent bevillingssystem, noget i retning af et kommunalt monopol, og monopoler er jo ellers noget, som i hvert fald ikke normalt tiltaler mindretallet.

[Weikop.]

Da jeg således hverken kan stemme for flertallets eller mindretallets forslag, har jeg fremsat mit eget ændringsforslag udenfor betænkningen. Mit forslag åbner adgang for kommunerne til at gennemføre fri hyreret eller delvis fri hyreret, med andre ord: hyreret i det omfang, forholdene måtte betinge. Det er vist ret åbenbart, at forholdene i Hobro eller Svendborg er noget anderledes end forholdene i København. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det i mange byer vil være muligt at indføre fri hyreret fra den ene dag til den anden, medens der i andre byer måske må en overgangstid til, en vis tilpasningsperiode.

Jeg tror, at en pludselig overgang til fri hyreret her i København vil føre adskillige vanskeligheder med sig, som jeg i hvert fald ikke helt kan overse. Mit forslag åbner derfor adgang til at prøve sig frem, således at man, uden at der opstår ubehageligheder for publikum, kan nå frem til fri hyreret, hvis forholdene taler derfor. Der er erfaringsmæssigt bestemte dage, perioder og måneder, hvor droskeejerne er ude af stand til at klare kørslen på tilfredsstillende måde. Efter mit forslag kan kommunalbestyrelserne bemyndige politiet til at lade alle forskriftsmæssige køretøjer tage hyre i disse perioder og derved sætte hele vognparken ind til betjening af publikum. Med den rette organisering vil det altid være muligt at sætte alle køretøjer ind til dækning af behovet og derved netop fjerne det irritationsmoment, der er tale om, og som fremkaldes ved, at man ser en vogn køre tom forbi i de perioder, hvor alle er enige om at alle vogne burde have lov til at tage tur.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen mente, at det forslag, jeg her har fremsat, ikke havde så meget med liberalisme at gøre; jeg forstod nærmest, at jeg svigtede mine liberale idealer. Ja, jeg må nu sige, at der er også andre hensyn at tage her. Jeg har forstået på alle de øvrige ordførere, at man først og fremmest skal tage færdselsmæssige hensyn i denne sag. Jeg erkender, at jeg er liberalist; jeg er tilbøjelig til at tro, at jeg sommetider kan hamle op med det ærede medlem frk. Helga Pedersen, også med hendes parti i så henseende; jeg tror i alt fald ikke, at man endnu har fundet noget

punkt, hvor jeg er en dårligere liberalist end det ærede medlem frk. Helga Pedersen.

Det kan godt være, at det ærede medlem mener, at mit standpunkt her ikke er så liberalt, men der er jo forskellige opfattelser af dette begreb netop i færdselsmæssig henseende. Jeg ved ikke, om det ærede medlem vil sige, at f. eks. „Berlingske Aftenavis“ er en særlig protektionistisk avis. Jeg synes, det er en liberal avis; jeg synes, det er en avis, der kæmper for friheden. Jeg skal læse, hvad der har stået i „Berlingske Aftenavis“ den 14. april i år i en artikel, der omtaler hele forholdet med lillebilerne i København. Efter at man har omtalt, at det ville være til den største gene for den øvrige færdsel, hvis lillebilerne skulle køre rundt i gaderne og kapre kunder eller holde og kapre, skriver man — jeg beder om formandens tilladelse til at citere et par linier —:

„Og alt dette vil man gøre af hensyn til nogle forældede dogmer om næringsfrihed, medens man gør droskevæsenet til en politisk katebald uden hensyn til konsekvenserne. Det er i sandhed et kønt udslag af folkestyre.

En lignende ordning med fri droskenæring prøvedes i Berlin en tid efter den første verdenskrig, og det førte hurtigt ud i det store kaos. Vi ved, at det vil gå ligesådan her, hvis man virkelig vover dette eksperiment.“

Se, jeg læser med stor interesse, hvad der står rundt omkring, og jeg forstår også, at færdselsudvalget har læst, hvad der er sket i udlandet, ja, endog i Moskva. Jeg lærer også noget af det, jeg læser, jeg tager det i hvert fald ind i min vurdering. Men det forstår jeg at det ærede medlem frk. Helga Pedersen ikke gør; man skal være liberalist, og når det drejer sig om færdsels-hensyn, skal man lade dem vige til fordel for liberalismen.

Jeg tror, at en pludselig overgang til fri hyreret i København vil føre adskillige vanskeligheder med sig, og at man derfor skal være noget varsom dermed. Men jeg tror også, man skal gøre sig klart, at ligegyldigt hvilken ordning der træffes, vil det aldrig blive muligt, hvor stor en liberalist man end er, at tilfredsstille alle med vogne i dårligt vejr eller ved særlige lejligheder,

[Weikop.]

alene fordi det ikke er muligt at have tilstrækkeligt med vogne til at klare en spidsbelastning, vel at mærke hvis kravene til en ordentlig personbefordring skal indfries, og hvis driften skal være nogenlunde rentabel.

Sendes alle vognene på gaden i dårligt vejr, må virkningen jo blive, at det bliver vanskeligt at få vogne gennem telefonen; så nytter det ikke at rive i telefonen. Man kan ikke lade alle vogne tage tur på gaden uden at formindske mulighederne for at få vogne pr. telefon. Derfor vil telefonvognene få deres store chance, hvis forholdene bliver som nævnt i mit ændringsforslag. Folk på gaden vil f. eks. en regnvejrsfredageftermiddag have større chance for at få fat i en vogn end de folketingsmænd, der ringer efter en vogn for at nå toget hjem. Sådan må den friere hyreret virke.

Jeg tror som sagt ikke, det vil blive muligt at løse spørgsmålet til hundrede procents tilfredshed i det skiftende klima, vi har; men jeg tror, det vil være muligt at afhjælpe forholdene, hvis man kan sætte alle personvogne ind på de tider, hvor det kan forventes eller forudses, at der bliver brug for dem. En sådan fremgangsmåde vil sikkert virke selvregulerende med hensyn til antallet af vogne og indebære gode muligheder for at gennemføre fri hyreret; i hvert fald vil man så ikke kunne beskyldte myndighederne for at lægge hindringer i vejen for, at folk kan blive befordret. Mon ikke erhvervet nu vil forstå, at det gælder ikke mere om at bekriige hinanden, men at samarbejde til gavn^o for de kunder, erhvervet skal betjene.

Det vil bl. a. ikke nytte, at droskejerne modsætter sig rimelige krav om hyreret udenfor deres egen kreds, eller at lillebiler stiller langt større krav, end hensynet til publikum nødvendiggør. Det gælder om at nå frem til den rette balance, og det vil gavne alle parter at bane vej for smidigere og friere hyreretsforhold. Jeg har den liberalistiske tro, at erhvervene kan klare problemerne selv; det er nu engang det bedste at skabe en rammeordning, indenfor hvilken erhvervene ordner tingene selv, og det vil mit forslag åbne adgang til.

Heroverfor vil man så kunne indvende, at mit forslag forudsætter, at kommunal-

bestyrelserne praktiserer forslaget, som jeg har tænkt mig det. Jeg mener, der er gode muligheder for, at kommunalbestyrelserne vil praktisere forslaget efter de retningslinier, jeg har skitseret, fordi jeg ikke tror, at kommunalbestyrelserne vil tilsidesætte befolkningens ønsker. Jeg tror, at der vil blive et sådant pres på kommunalbestyrelserne, at det vil være udelukket for en kommunalbestyrelse at formene forskriftsmæssige køretøjer kører, når der er behov derfor. Jeg tror på, at kommunerne også på dette område kan ordne tingene selv, og jeg er meget betænkelig ved, således som både flertals- og mindretalsforslaget gør det, at tilsidesætte kommunernes indflydelse på spørgsmålet. Jeg ved ikke, om det ærede medlem frk. Helga Pedersen og det ærede medlem hr. A. C. Normann ikke gerne ønsker selvstyret indenfor kommunerne bevaret i så vidt omfang som overhovedet muligt.

Kommunen og dens borgere nærer almindeligvis stor interesse for byens gader og veje, som de også bidrager til gennem deres kommuneskat. Det er vist ligeledes en almindelig opfattelse i en kommune, at gader og veje ikke må udnyttes erhvervsmæssigt. Man har selvfølgelig ikke noget imod, at der gives tilladelse til at stille salgsboder og vogne eller studepladser på gaderne hist og her, hvis berettigede interesser ikke trædes for nær, men der våges som regel over, at ingen råder over gadeareal. I København går det så vidt, at man ikke kan opsætte et skilt, der rager lidt ud over gadearealet, uden tilladelse; en restauratør kan knap nok hænge et menukort udenfor uden tilladelse. Det er at gå vel vidt. Man kan i denne forbindelse rejse det spørgsmål, om fri hyreret kan tendere henimod udnyttelse af gadeareal til erhvervsmæssigt formål, selvfølgelig ikke fordi en vogn kører gennem en gade, standser og tager en passager op at køre mod betaling, men måske ved en cirkelkørsel for at kapre passagerer. Jeg tror, de fleste kan lide at få en vogn, når de har brug for den, men de ønsker sikkert ikke at blive udsat for kapping.

Herudfra er det, jeg er betænkelig ved, således som både flertals- og mindretalsforslaget gør det, ganske at unddrage kommunen indflydelse på personbefordringen i kommunen, og derfor er det, jeg ganske enkelt foreslår, at man skal prøve at give

[Weikop.]

kommunerne bestemmelsesretten og se, hvordan det går; går det ikke, ja, så indrømmer jeg, at der ikke er andet at gøre end at lovgive på dette område.

Må jeg til slut sige, at i mit forslag — der er måske ingen, der har opdaget det, for det er ikke omtalt, men det kan være, man vil vente med at drøfte det, indtil man har hørt, hvad jeg har at sige om det — findes der ingen bestemmelse om, at kommunerne skal fastsætte taksterne for personbefordring med drosker. Hvorfor? Fordi jeg finder, at monopolloven giver tilstrækkelig beskyttelse mod utilbørlige takster. Det er efter min mening dobbelt lovgivning først i en lov at give bestemmelser om tilsyn og kontrol med aftaler o. lign. og derefter i en anden lov at tillægge kommunerne beføjelser, som allerede er givet et andet organ, monopoltilsynet. Monopoltilsynet har også langt flere beføjelser til at foretage undersøgelser af, om taksterne er rimelige, end kommunerne har eller vil få. Monopoltilsynet kan kræve alle oplysninger, regnskabsmateriale, adgang til regnskabsbøger og kan endog på stedet foretage de fornødne undersøgelser. Københavns kommune har væsentlig nogle kontroldroskers regnskaber at støtte sig til. Et sådant kontrolapparat vil blive overflødigt, hvis mit forslag gennemføres, og samtidig har droskøjerne den fordel, at de, hvis de er utilfredse med monopoltilsynets afgørelse, kan indbringe sagen både for ankenævn og domstole. Jeg synes, at de, der slutter aftaler om befordring af personer, bør være ligestillet med andre, der slutter aftaler.

Selvom ordførerne her ikke har været meget venligt stemt overfor mit forslag og ønsker ganske at tilsidesætte kommunernes indflydelse på, hvorledes kørslen skal foregå i byerne, tror jeg alligevel, at jeg vil få følge af mange i denne sal.

Johs. Christiansen: Det fremgår af den nu afgivne betænkning, at der i udvalget er foretaget et stort og grundigt arbejde, og

dette vil jeg for mit vedkommende meget gerne yde fuld anerkendelse. Når jeg desuagtet ikke kan acceptere forslaget, som det foreligger, ønsker jeg at motivere dette lidt nærmere.

For det første er jeg i tvivl om forsvarligheden af den bestemmelse, at knallerter henvises til at køre på cyklestierne, hvor den slags findes. Jeg er bange for, at denne bestemmelse i altfor høj grad vil blive til gene for cyklister. En knallert er efter min opfattelse ikke en cykle i dette ords gængse betydning, men et motordrevet køretøj. Når sådanne motorredne køretøjer ved lovbud dirigeres ind på cyklestierne, vil de ustandselige overhalinger, som herefter bliver følgen, medføre en ikke ringe fare for cyklisterne, navnlig på stærkt befærdede cyklestier. Jeg tror, en anden ordning bør søges truffet.

I samme forbindelse vil jeg mene, at bestemmelsen i § 18, stk. 2, burde have omfattet også knallertkørere. Den for disse foreslåede aldersgrænse på 16 år finder jeg overordentlig betænkelig, navnlig hvis der intet ændres i den bestemmelse, at knallerter kun må køre på cyklestierne. I disse synspunkter vil erfaringen fremover ganske afgjort give mig ret.

For det andet — og her har jeg min største betænkelighed — er vejnettet i Danmark endnu langt fra udbygget sådan, at fri hastighed lader sig betegne som forsvarlig. Jeg har naturligvis mærket mig bestemmelsen såvel i § 24 som i §§ 35—37, hvori fastslås, at farten til enhver tid skal være afpasset efter forholdene og aldrig være større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over sit køretøj. Men jeg er stadig ikke blevet overbevist om, at disse selvfølgelig grundregler lader sig overholde lige let, hvadenten farten er 120—130 km eller den f. eks. kun er 70. Når det hævdes, at den lovfæstede maksimumsgrænse for hastigheden er farlig derved, at de motorkørende i givet tilfælde vil skyde sig ind under, at de har holdt sig indenfor grænsen, og derfor vil påstå sig sagesløse, kan jeg ikke godkende et sådant

[Johs. Christiansen.]

ræsonnement. Også ved begrænset hastighed skal de grundregler, jeg her har nævnt, naturligvis iagttages. Det er blot ulige lettere at gøre det under den mindre hastighed end under den voldsomme. Indlysende må det under alle omstændigheder være, at en pludselig opdukkende vanskelighed, af hvad art den er, vil betyde en større fare ved den store hastighed end den mindre. Tages yderligere i betragtning, at føreren i et sådant tilfælde kan være uøvet eller måske endog tilhøre kategorien ubesindig, ja, da vil der, når der ingen hastighedsgrænse forefindes, efter de hidtil gjorte erfaringer være lagt op til den store ulykke; med andre ord, jo hurtigere der køres, jo vanskeligere er det at udvise den agtpågivenhed, som er nødvendig for at undgå ulykken eller dog begrænse den til det mindst mulige.

Jeg beklager meget, at der ikke i udvalget er arbejdet med den tanke, at vejnettet i hvert fald burde udbygges helt, før man lovfæstede princippet om fri hastighed i fuld udstrækning. Man kunne, som jeg tog til orde for ved første behandling, have gået gradvis frem, d. v. s. i takt med vort vejnets udbygning. En sådan ordning ville ganske have været på linie med bestemmelsen om begrænset fart gennem tæt bebyggede dele. Når man læser i sine aviser og studerer de periodiske statistikker over færdselsulykker — ja, tænk, at en påske nu skal koste op til en snes mennesker livet — forstår man ikke den frimodighed, hvormed ministeren og udvalgets flertal skyder alle argumenter mod den frie hastighed fra sig. Man forstår det så meget mindre, forekommer det mig, som kravet om fuldt stop-reglens indførelse samtidig afvises. Havde ministeren og flertallet endda bøjet sig for dette krav, ville de, synes jeg, med en noget bedre samvittighed have kunnet fremture i deres hastighedsekstase. Henvisningen til, at der agtes gennemført en mere effektiv opsætning af færdselstavler o. lign., er næppe holdbar eller tilstrækkelig i denne forbindelse.

Den virker i alt fald ikke overbevisende på mig. Unge fyre, der, som i skildringen i „Information“ i går, drøner af sted med en fart på op til 150 km på en motorcykel, har næppe større sans for at mærke sig,

hvad der står på færdselstavler. Med den fart vil de ikke engang være i stand til at gøre det.

Desværre tør man vel ikke gøre sig større håb om, at flertallet i denne sal besinder sig nu i den tolvte time. Så meget mere grund er der da til at spørge den høje regering, der formentlig bakker op bag justitsministeren og det færdselspolitiske flertal, om den er rede til at tage de finansielle konsekvenser af den lov, man nu foreslår vedtaget. (Horn: Det er den, vi har i dag!). Jeg ved ikke, hvad det ærede medlem mener. Det er loven om færdselsreglerne, der er til behandling her, såvidt jeg ved; følgelig må det være den lov, vi taler om.

Jeg har påpeget, at landets vejnet langt fra er udbygget for de hastigheder, som nu tillades. Skal der derfor være mindste mening i galskaben, bør vejmyndighederne snarest muligt i gang med et omfattende udbygningsprogram i store dele af landet. Der bliver med andre ord brug for vejmillionerne. Men hvad siger regeringen? Hvad siger navnlig finansministeren dertil? Man kan måske sige, at ministeren for offentlige arbejder forsåvidt allerede har antydnet, hvad indholdet af svaret vil blive, idet han nylig har stillet forslag om at ned-sætte vejbevillingen til godt 90 mill. kr. På mit partis initiativ er der formentlig håb om, at bevillingen kommer op på 120 mill. kr., men vil man tage den fulde konsekvens af færdselsloven, som den vel sagtens nu kommer til at se ud, vil ikke engang de 120 mill. kr. slå til. Det kan næppe være meningen at vælte hovedbyrden ved en forsvarlig udbygning af vejnettet over på amts- og sognekommunerne. Jeg er meget vel klar over, at hensynet til landets økonomi og hensynet til færdselssikkerheden her vil komme til at kollideres, men medens det førstnævnte hensyn drejer sig om penge, drejer det sidste sig om menneskers liv eller førlighed. Dette kunne man have betænkt i tide og faret noget varligere frem med hensyn til færdselslovgivningen; meget ville da efter mine begreber have set anderledes og bedre ud.

Jeg vil gerne anbefale, at man stemmer for ændringsforslag nr. 41, der er stillet af de ærede medlemmer hr. Vagn Bro og hr. Heising, og jeg vil ligeledes anbefale,

[Johs. Christiansen.]

at man stemmer for det af det ærede medlem hr. Ninn-Hansen m. fl. stillede ændringsforslag vedrørende fuldt stop.

Løvrigt må jeg sige, at jeg ikke kan tage medansvaret for gennemførelsen af dette lovforslag som helhed.

Heising: Jeg har taget ordet for at gøre nogle bemærkninger om de mindretalsforslag, hvortil jeg er medforslagsstiller, nemlig ændringsforslag nr. 13, stillet af de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Tholstrup og mig, og de ændringsforslag, der knytter sig dertil, nemlig ændringsforslagene nr. 62 og 64 — det drejer sig om fastsættelse af en promillegrænse for alkoholkoncentrationen i blodet for bilister — og endvidere ændringsforslag nr. 41, stillet af det ærede medlem hr. Vagn Bro og mig, om indførelse af en maksimalhastighedsgrænse for personautomobiler, hvortil knytter sig ændringsforslagene nr. 63 og 66.

Hvad angår spørgsmålet om fastsættelse af en bestemt nedre alkoholpromillegrænse for klart at fastslå, om føreren af et motor-køretøj i hvert fald skal betragtes som påvirket af alkohol, ønsker jeg at sige for det første, at jeg anser det for ubetinget nødvendigt at skærpe færdselslovgivningens bestemmelser på dette område og at skærpe praksis, for det andet, at jeg anser det for overordentlig vigtigt her at have så klare og utvetydige bestemmelser som muligt. Jeg tøvede i og for sig længe med at gå ind for indførelsen af en promillegrænse, idet jeg håbede, at det skulle være muligt på anden måde i lovgivningen at få indført bestemmelser, der var tilstrækkeligt enkle, tilstrækkeligt strenge. Da jeg ikke mener, at flertallet har foreslået gennemført foranstaltninger, der opfylder dette krav, må jeg anbefale mindretallets ændringsforslag nr. 13 og de to ændringsforslag, der knytter sig dertil.

Dernæst er der spørgsmålet om en maksimalhastighedsgrænse for personautomobiler, som det ærede medlem hr. Vagn Bro og jeg foreslår genindført. Det kan vist ikke stærkt nok understreges, at vort lille, men uforfædede mindretal ikke mener og ikke tror, at det i praksis ville komme til at betyde, at maksimalgrænsen blev den almindelige kørehastighed på alle veje og

alle gader eller endog skulle blive en minimalgrænse, sådan som det i dag er hævdet af en taler. Det er i og for sig ret almindeligt, at denne indvending gøres overfor forslaget om maksimalhastighedsgrænse, men hvis ræsonnementet var rigtigt, måtte det efter min opfattelse betyde, at man ej heller kunne have bestemmelser i færdselsloven om en maksimalhastighedsgrænse for lastvogne. Enhver, der kender til færdslen på veje og gader, ved, at der er en tendens til at sætte hastigheden op også for lastvogne. Derfor er det i virkeligheden det samme som at bide sig selv i halen, hvis man argumenterer med, at fastsættelsen af en maksimalgrænse for personbiler betyder, at man samtidig gør den til en minimalgrænse. Ingen, ikke engang det ærede medlem hr. A. C. Normann, har så meget som antydnet under forhandlingerne i udvalget, at man var inde på tanken om fri hastighed for lastvogne. Jeg vil gerne sætte en tyk streg under, at jeg naturligvis er af den opfattelse, at hvad jeg vil kalde den primære hastighedsbestemmelse i lovforslaget: at enhver, der færdes i køretøj, skal tilpasse sin fart efter forholdene, er meget, meget vigtig.

Jeg anser imidlertid ikke dette for tilstrækkeligt, for til syvende og sidst indgår der i det, at motorførere skal tilpasse hastigheden efter forholdene, en lang række skøn, og navnlig bilister, der færdes under forhold, der er nye for dem, er i virkeligheden ude af stand til at skønne rigtigt og forsvarligt. Dertil kommer, at færdes man på steder, hvor man hyppigt kommer, virker vanen sløvende; dette er et ganske almindeligt anerkendt fænomen. Og så vil jeg gerne understrege een ting, og det er, at færdselslovens hastighedsbestemmelser skal gælde både for den hensynsfulde og den hensynsløse bilist. De skal gælde for den øvede og erfarne motorfører, men de skal også gælde for den, der fik kørekortet i går og i dag begiver sig ud på vejene uden at have erfaring og uden at have mulighed for at danne sig et virkeligt skøn over, hvad forholdene kræver af ham med hensyn til hans hastighed.

Tilhængere af bestemmelsen om fri hastighed skyder ofte os andre, som mener, at det er fornuftigt med en maksimal hastighedsgrænse, i skoene, at vi lader os lede af

[Høising.]

følelsesmæssige argumenter og følelsesmæssige overvejelser. Ja, jeg mener i og for sig ikke, der er noget forkert i, om man gjorde det, fordi der i sådanne overvejelser virkelig indgår ting, som i højeste grad kalder på følelserne. Enhver af os ved vel, hvordan forældre med børn faktisk hver dag går og ryster for, om de nu også ser børnene hjemme igen, og jeg tør ikke bestride, at følelsesmæssige overvejelser for adskillige kan være afgørende, men jeg vover at hævde, at rent konkrete, fornuftmæssige overvejelser kan føre til den opfattelse, at der under de nuværende forhold med de veje, som vi har i størstedelen af landet, bør være en maksimalhastighedsgrænse. Jeg ved meget vel, at for den, der sidder bag rattet af en god, moderne vogn, føles en hastighed på 80 km i timen ikke som nogen høj hastighed, men det er virkelig heller ikke det, der er problemet i denne sag. Problemet er simpelthen i første række hastighedens betydning for andre trafikanter, der færdes på gader og veje, og dertil kommer, at en hastighed på 80 km i timen er en høj hastighed. Lad os ikke glemme, at en bil, der kører med en hastighed af 80 km i timen, flytter sig mere end 22 m pr. sekund, hvilket vil sige, at før en motorfører overhovedet kan reagere på en uventet situation, vil bilen have flyttet sig over 20 m. En højere hastighed forøger i virkeligheden heller ikke vejenes kapacitet, vejenes muligheder for bedre at afvikle trafikken, men vil måske snarere nedsætte vejenes kapacitet. Hermed er der allerede angivet en række konkrete, fornuftmæssige argumenter, der taler for at fastsætte en øverste grænse for hastigheden. Dertil kommer, hvad der allerede fra forskellig side er blevet sagt, at jo højere hastigheden er, des værre bliver de følger, som en indtrædende ulykke får for dem, der er indblandet i den, ikke alene den, der fører automobilet, men også dem, der måske sagesløst kommer ud for påkørsel.

Man har forsøgt at opstille en statistik for den indflydelse på færdselsulykkerne, som ophævelsen af hastighedsgrænsen pr. 1. juli 1953 skulle have haft, og man har ment, at frigivelsen af hastigheden kun har betydet en beskedent stigning i antallet af

indtrufne færdselsulykker. Jeg kan ikke tillægge de fremlagte talmæssige oplysninger nogen værdi. Udgangspunktet er nemlig ulykkestallene for året 1. juli 1952—30. juni 1953, et tidsrum, hvori vi vel formelt havde en øverste hastighedsgrænse, men reelt ikke havde det, fordi enhver ved — og det har selv tilhængere af den frie hastighedsansættelse i dag indrømmet — at denne bestemmelse ikke blev overholdt, og man har endog tilkendegivet, at de færdselskontrollerende myndigheder ikke satte virkelig kraft ind på at få bestemmelsen overholdt. Der har åbenbart hos vore myndigheder hersket den opfattelse, at bestemmelserne i en lov var tilstrækkelige. I dette forhold er det så afgørende vigtigt, at man gør sig klart, at der må være et effektivt virkende organ, der sørger for, at lovgivningens bestemmelser bliver overholdt. Derfor har vi i den seneste tid set en udvidelse af færdselspolitiets kapacitet, men denne udvidelse tror jeg først er ved sin begyndelse. Erfaringerne fra mange andre lande viser, at vi må have et langt mere effektivt færdselspoliti, end vi råder over i Danmark i dag.

Til slut vil jeg nævne, at man fra adskillige sider hævder, at det er et forholdsvist lille antal færdselsulykker, der indtræffer f. eks. som følge af alkoholpåvirkede bilisters kørsel eller som følge af kørsel med for høj hastighed, og at en skærpelse på disse områder derfor næppe vil betyde ret meget. Jeg må mene, at disse synspunkter beror på en fejlvurdering. Forholdet er jo reelt set det, at ingen enkelt bestemmelse i den gældende færdselslov — så lidt som i det lovforslag, vi nu behandler — alene og afgørende betyder alt for nedbringelse af færdselsulykkerne — eller positivt sagt: for forbedring af færdselsikkerheden. Det er jo simpelthen virkningerne af samtlige bestemmelser, der skal ses på, og kan en klar og streng bestemmelse om spirituspåvirkede motorførere og en maksimal hastighedsgrænse blot hver for sig nedsætte ulykkernes antal med nogle få procent, vil jo meget være vundet og megen menneskelig sorg og megen fortræd kunne undgås.

Jeg henstiller til det høje ting at stemme for ændringsforslagene nr. 13, 62 og 64 og nr. 41, 63 og 66.

Rasting: Jeg skal ikke på nuværende sene tidspunkt forlænge forhandlingen væsentligt. Grunden til, at jeg tager ordet, er, at medens jeg sidste gang, vi stod overfor færdselslovens revision, stemte for indførelse af det, man betegner som fri hastighed, må jeg nu erkende, at de erfaringer, vi har indhøstet siden 1953, da denne reform blev gennemført, har været en skuffelse. Jeg havde netop håbet, at det skulle vise sig, at — som enkelte af talerne i eftermiddag har villet gøre gældende — når den frie hastighed blev indført, når folk blev henvist til at køre blot på deres eget fulde ansvar efter reglen om forsvarlig kørsel, ville dette bervirke en nedgang i tallet på uheld og ulykker. Det blev også gjort gældende af det ærede medlem hr. Tholstrup, at med en videre udvikling på dette grundlag ville forholdet komme til at se anderledes ud om et halvt år. Jeg synes ikke, der er reelle holdepunkter for denne spådom; efter at have set de tal, der nævnes i betænkningens bilag, har jeg måttet erkende at være blevet skuffet, og herved er jeg kommet til at tænke nærmere over, hvorvidt jeg kan påtage mig et fortsat medansvar for tingenes tilstand, og det synes jeg ikke jeg kan. Når man ser på danske forhold i almindelighed, ser på landets udstrækning, på vejenes beskaffenhed, ja, selv hovedvej 1's beskaffenhed mellem Slagelse og Korsør, og man ser på den hurtige udvikling af bilismen efter krigen, synes jeg, man får betænkelighed og ønsker nedsat hastighed. Er der virkelig noget behov for så store hastigheder som dem, der ligger oppe på mellem 80 og 90 km i timen? Man påberåber sig undertiden erfaringer fra fremmede lande, fra Amerika og andre lande, hvor der findes et udbygget autostradasystem. Men sådan er vore hovedveje ikke — for slet ikke at tale om dem, der ikke er hovedveje, men almindelige veje; de er ikke egnede til hastighedsudfoldelse ved kørsel med 80 og 90 km's fart.

Lad os blot tænke os en almindelig overhalingssituation. For at overhale en bil, der kører 80 km, skal man op på 90—95 km's fart, og hvor nær er så ikke muligheden for kollision? Eller lad os tænke os en anden situation: der kører et par cyklister fredeligt forude; en bil kører forbi med en hastighed af 80 km eller derover — så skal der ikke meget til, f. eks. blot en lille uvilkårlig

bevægelse fra en af cyklisterne, og vi har den store ulykke.

Alt i alt ligger forholdet altså således — selvom man ikke gerne vil erkende det — at når man er oppe på disse høje hastigheder, har man i virkeligheden ikke sikkert herredømme over vognen, og risikoen for en skade er nærliggende. Alt det må man tage i betragtning og under sine overvejelser stille det overfor vort behov for fart. Jeg synes, der er grund til at tage fordomsfrit og forsigtigt på dette spørgsmål. Dertil kommer, at de virkelig fuldbyrdede ulykker jo kun er een side af billedet; der er også de mange ikke-indtrufne ulykker, hændelser, ved hvilke man har siddet med livet i hænderne, men hvor der af en aller anden mirakuløs grund ikke er sket noget.

Man kan endelig spørge, om det er sundt for befolkningen — navnlig for ungdommen — at indstille sig på en fart, der ligger op imod 100 km. Jeg vil slet ikke tale om det uanstændige, der foreligger, når man i københavnske gader ved attentid hører unge mennesker mishandle kvarterets beboere med støj fra deres motorcykler, når de kører med en fart af omkring 100 km. Det er ganske simpelt uanstændigt.

Den betragtning, at det ikke skulle være muligt at håndhæve en regel efter dansk ret, som gik ud på, både at man skal køre forsvarligt, og at man ikke må overskride den fastsatte hastighedsgrænse, deler jeg ikke. Det må være politiets og myndighedernes fejl og må skyldes mangel på autoritet i det danske retssystem, hvis en sådan regel ikke kan håndhæves — det ville være at kapitulere, at give op.

Jeg mener derfor, tiden er inde til at prøve på, om det ikke skulle være muligt at finde et middel til at bringe tallene i den uheldssvangre ulykkesstatistik på færdselsområdet ned, f. eks. ved at genindføre begrænset hastighed. Jeg ved godt, at der ikke kan skabes noget flertal for et sådant standpunkt på nuværende tidspunkt i denne sal, men jeg tror dog, man vil gøre sagen en tjeneste ved atter alvorligt at sætte dette problem under debat, og jeg vil derfor, på trods af min tidligere indstilling, ved den afstemning, som nu kommer, melde mig som tilhænger af de ændringsforslag, der er stillet af det ærede medlem hr. Vagn Bro og det ærede medlem hr. Heising.

Formanden: Jeg skal her afbryde forhandlingen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om private tysksprogede skoler, tysksproget hjemmeundervisning m. m. i de sønderjyske landsdele har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 27. april, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Fortsættelse af anden behandling af:*

Forslag til færdselslov.

2) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om udøvelse af lægegerning.

3) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om udøvelse af tandlægevirksomhed.

4) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om euforiserende stoffer.

5) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.

6) *Tredie behandling af:*

Forslag til lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed. (Ændring af lov nr. 217 af 7. juni 1952).

7) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om statsgaranti for lån fra Kreditforeningen af Kommuner i Danmark til færøske kommuner.

8) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om støtte til nybygning af færøske fiskerfartøjer m. v.

9) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om foranstaltninger til fremme af danske erhvervsinteresser.

10) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om udlån til visse industrivirksomheder.

11) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om grundforbedring.

12) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov nr. 98 af 31. marts 1954 om udlån til afsætningsvirksomheder m. v. indenfor fiskerierhvervet.

13) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forøgelse af den kommunale ejendomsbeskatning i købstæder m. v.

Om eftermiddagen afholdes et nyt møde, i hvilket spørgsmål til ministrene vil komme på dagsordenen.

Mødet hævet kl. 19²⁵.

103. møde.

Onsdag den 27. april kl. 10.

Formanden: Udvalget vedrørende tillægsbevillingslovforslagets behandling og finansudvalgets arbejdsform har afgivet betænkning og indstilling. Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Fortsættelse af anden behandling af forslag til færdselslov.

Forhandlingen genoptoges.

Ninn-Hansen: Det er ganske naturligt, at hensynet til færdselssikkerheden har været af afgørende betydning for den indstilling,