

Betænkning over forslag til færdselslov.

(Afgivet af udvalget den 21. april 1955).

Udvalget har afholdt 38 møder og herunder haft flere samråd med justitsministeren. En række foreninger og enkeltpersoner har til udvalget indsendt skriftlige henvendelser, der er indgået i udvalgets overvejelser.

Repræsentanter for følgende foreninger m. v. har haft foretræde for udvalget:

Kgl. dansk Automobilklub, Forenede Danske Motorejere, Landsforeningen Danske Vognmænd, Foreningen af Automobildroskeejere i Danmark, Lillebilsammenslutningen af 1926, Centralforeningen af Lillebilforeninger i Danmark, Droskeudvalgene i Aarhus og Odense, Chaufførernes Fagforening i Odense, Aarhus og Esbjerg, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Arbejdsgiverforening, Den danske Købstadforening, Landboorganisationernes maskinudvalg, Dansk Kørelærer-Union, Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige og Danske Afholdsselskabers Landsforbund.

Udvalget har sammen med justitsministeren og repræsentanter for justitsministeriets embedsmænd, færdselspolitiet og justitsministeriets motorsagkyndige foretaget besigtigelse af færdselsforhold i og omkring København.

På grundlag af udvalgets gennemgang af lovforslaget og de stedfundne samråd med justitsministeren har denne stillet en række ændringsforslag, som hele udvalget eller et flertal har tiltrådt.

Med hensyn til forskellige spørgsmål er der ikke opnået enighed i udvalget,

men der stilles af flertal eller mindretal indenfor dette et antal ændringsforslag, som justitsministeren ikke har kunnet tiltræde. Disse ændringsforslag er ligesom de af justitsministeren stillede ledsaget af en kortfattet motivering.

Nedenfor redegøres for nogle spørgsmål, som har været drøftet under udvalgsbehandlingen, samt omtales forskellige ændringsforslag, der ikke har fået tilslutning fra hele udvalget.

Justitsministeren har i overensstemmelse med sit under 1. behandling af lovforslaget afgivne løfte tilstillet udvalget en redegørelse vedrørende den af justitsministeriet foretagne undersøgelse af den absolutte hastighed og stigningen af antallet af færdselsuheld. Denne undersøgelse refereredes af justitsministeren ved lovforslagets fremsættelse (FT sp. 840).

Endvidere har justitsministeren vedrørende de af folketingsmand Thisted Knudsen under 1. behandling nævnte tal givet udvalget den på bilag 1 optrykte redegørelse.

Justitsministeren oplyser i tilslutning hertil, at ministeriet i anledning af den konstaterede divergens mellem de to færdselsuheldsstatistikker har taget initiativ til at søge statistikkerne samlet under een myndighed, og man har efter forhandling med rigspolitichefen og statistisk departement besluttet, at statistisk departement fremtidig alene skal føre færdselsuheldsstatistikken. Den nærmere tilrettelægning

af ordningen, herunder navnlig spørgsmålet om, hvorledes man sikrer overensstemmelse mellem den foreløbige og den endelige statistik, beror på forhandlinger mellem statistisk departement og rigspolitichefen.

Vedrørende § 3, hvorefter justitsministeren i tvivlstilfælde afgør „endeligt“, til hvilken gruppe et køretøj skal henføres, har udvalget forespurgt ministeren, om dette betyder, at de pågældende spørgsmål er unddraget domstolenes prøvelse. Ministeren har svaret, at disse spørgsmål, der vedrører rent tekniske forhold, alene vil kunne bringes for domstolene under påberåbelse af grundlovens § 63 om domstolskontrol med øvrighedsmyndighedens grænser.

Udvalget har drøftet, hvorvidt den i § 10 indeholdte bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte yderligere bestemmelser om køretøjers udstyr og indretning m. v. eventuelt kunne begrænses f. eks. ved at erstatte ordet „yderligere“ med „nærmere“. Dette vil imidlertid gøre bemyndigelsen for snæver, og udvalget har derfor afstået fra at stille ændringsforslag. Udvalget finder dog anledning til at bemærke, at lovbestemmelsen hviler på den forudsætning, at denne bemyndigelse alene benyttes indenfor de ved loven iøvrigt givne rammer, således at bestemmelser, som naturligt ville høre hjemme i færdselsloven, også fremtidig gennemføres ved lov og ikke administrativt i kraft af § 10. Som eksempel kan nævnes, at bemyndigelsen i samme paragraf til af kontrolmæssige grunde at påbyde, at køretøjer skal forsynes med påskrifter og mærker, efter udvalgets formening ikke indeholder nogen bemyndigelse for ministeren til at genindføre nummerplader for cykler med hjælpe-motor.

I forbindelse med § 11 om registrering af motorkøretøjer har ministeren oplyst, at det er hans hensigt at afskaffe forreste nummerplade på motorcykler, da den frembyder fare i tilfælde af sammenstød. I anledning af bestemmelsen i stk. 4, hvorefter justitsministeren fastsætter bestemmelser om, i hvilket omfang registrerings-

papirer skal medføres under kørslen, har ministeren på udvalgets forespørgsel erklæret, at ministeriets overvejelser af dette spørgsmål endnu ikke er afsluttet, men at der kun vil blive tale om at stille et sådant krav med hensyn til store lastvogne, busser o. s. v.

Udvalget har med ministeren drøftet, om det var muligt at samle alle traktorreglerne under eet for at lette oversigten over disse. Det har imidlertid ikke kunnet lade sig gøre, bl. a. fordi man derved ville bryde lovens systematik, og fordi man ikke i loven kan medtage alle de tekniske bestemmelser, som indeholdes i den bekendtgørelse, der slutter sig til loven. Iøvrigt ville andre grupper af trafikanter kunne stille lignende krav om at få samlet reglerne for deres område. Det må være en opgave for fagbladene at give en fremstilling af de regler i loven, som har særlig interesse for en bestemt kreds af trafikanter: traktorejere, automobilister, cyklister o. s. v.

I forbindelse med § 16 har udvalget drøftet værdien af her i landet at gå over til faste promillegrænser ligesom i Sverige og Norge. Udvalget har gennem justitsministeren modtaget indstilling angående fællesnordisk trafikalkohollovgivning, afgivet i februar 1955 af et fællesnordisk udvalg. Indstillingen går ligesom færdselsudvalgets udkast ud på i væsentligt omfang at knytte strafbarhedsbestemmelserne til en konstanteret alkoholpromille i førerens blod ned til 0,60. I indstillingen redegøres for forskellige afholdte forsøg med henblik på at efterprøve nøjagtigheden af de bestemmelser af blodalkoholpromillen, som foretages på de nordiske retsmedicinske institutter. Forsøgene har i alle landene givet overensstemmende resultater.

Der har i udvalget været enighed om, at der må udvises den største strenghed overfor spirituspåvirkede førere, hvorfor der stilles ændringsforslag nr. 12 til § 16. Det bemærkes herved, at videnskabelige undersøgelser, der er forelagt udvalget, har vist, at allerede ved en alkoholpromille i blodet på 0,30—0,40 indtræder en svækkelse af den menneskelige reaktionsevne, som er en afgørende faktor ved føring af motor-køretøj.

Udvalgets *flertal* (hele udvalget undtagen Heising, Holmberg og Tholstrup) og ministeren er imidlertid enedes om at bevare den almindelige frie bevisbedømmelse, hvorunder blodpromillen faktisk spiller en vigtig og i mange tilfælde afgørende rolle.

Et *mindretal* (Heising, Holmberg og Tholstrup) stiller dog ændringsforslag til §§ 16, 69 og 70 om indførelse af en fast promillegrænse på 0,60.

Et *mindretal* (Ninn-Hansen) beklager, at der ikke har kunnet vindes tilslutning til, at afgørelsen i disse sager træffes uden medvirken af domsmænd, hvilket ville skabe bedre mulighed for en skærpet praksis.

Et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, A. C. Normann og Tholstrup) stiller ændringsforslag til § 16, stk. 4, om adgang for politiet til at lade embedslægerne udtage blod og urinprøve, hvis en læge (sygehuslæge) nægter at gøre dette.

Et *flertal* (udvalgets øvrige medlemmer) og justitsministeren finder det uheldigt at gennemføre en sådan bestemmelse, da spørgsmålet ikke giver anledning til vanskeligheder i praksis.

Udvalget og ministeren er under drøftelsen af § 18 om førerbevis til motorkøretøjer enedes om, at kravene til den praktiske del af køreprøven bør skærpes, således at der foretages en grundig afprøvning af aspirantens kørefærdighed. At aspiranterne også øves i landevejskørsel, bør efter udvalgets opfattelse sikres ved at lade landevejskørsel indgå som et led i prøverne.

Ministerens har erklæret, at det er hans hensigt efterhånden at lade afholdelsen af køreprøverne overgå til politifolk, således at de motorsagkyndiges arbejde koncentrerer om eftersyn af motorkøretøjer i forbindelse med indregistreringen.

Et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, A. C. Normann, Helga Pedersen og Tholstrup) foreslår at slette bestemmelsen i § 18, stk. 2, om, at den, som ikke tidligere har haft førerbevis, forinden prøven skal have taget undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer, medens et *flertal* (udvalgets øvrige medlemmer) ikke finder, at det vil være forsvarligt at opgive dette krav. Overfor en i udvalget udtalt frygt for, at enkelte kørelærere skulle kunne

misbruge bestemmelsen ved at kræve unødvendigt mange undervisningstimer af eleverne eller selv for fremmelige elever en vis mindstepris for et kursus, henvises til den som bilag 2 optrykte erklæring fra Dansk Kørelærer-Union.

Ad § 18, stk. 3, har ministeren erklæret sig villig til at undersøge muligheden for i større udstrækning at lade de orienterende køreprøver for personer, som ikke opfylder de almindelige forlighedsbetingelser, hvilke prøver nu praktisk talt altid finder sted i København, afholde i enkelte større provinsbyer, idet det ofte betyder stor ulejlighed og psykisk belastning for de pågældende at skulle aflægge prøven i København.

I forbindelse med § 25 om pligten til at efterkomme politiets og vejmyndighedernes anvisninger ved færdselstavler, afmærkning eller signaler har udvalget drøftet, om der burde indføres et forbud mod at køre i strid med afstrikning på kørebanen. Justitsministeren har til brug for udvalget indhentet en udtalelse — af 8. marts 1955 — fra færdselsudvalget om dette spørgsmål. Færdselsudvalget gør i udtalelsen opmærksom på, at det må tages i betragtning, at der er mange forskellige arter af afstrikning på vejene, og at ikke alle former for kørebaneafmærkning indebærer ufravigelige påbud eller forbud. Et eventuelt forbud i færdselsloven måtte derfor nærmere angive, hvilke former for afstrikning der ubetinget skulle respekteres, men færdselsudvalget anser det for betænkeligt på nærværende tidspunkt at søge præcise regler herom udformet i lovtæksten og anser det for heldigst, at spørgsmålet i sin helhed løses i bekendtgørelsesform, når ministeriet for offentlige arbejders tekniske forskrifter, som for tiden er til overvejelse, foreligger i færdig skikkelse.

Færdselsudvalget har isøvrigt underkastet spørgsmålet en foreløbig drøftelse i relation til den form for afstrikning, som særlig har været i tankerne, nemlig de fuldt optrukne linier i kurver og over bakketoppe. Disse linier er anbragt til understregning af forbudet i § 33, stk. 2, mod at overskride kørebanens midtlinie, hvor oversigten er dårlig. Færdselsudvalget er af den opfattelse, at der er gode grunde for lovtæk-

nisk at bevare reglen i § 33, stk. 2, som angivende forseelsen og lade afstribningen gælde som en understregning af den. Derfor taler, at det langtfra er i alle tilfælde, at afstribning forekommer eller kan ventes at forekomme, og at afstribning ikke kan udføres, således at det under alle omstændigheder vil være uforvarsomt at overskride den. Færdselsudvalget er dog af den opfattelse, at det, når bekendtgørelse vedrørende de forskellige former for afstribning udfærdiges, i medfør af lovforslagets § 58, stk. 1, bør fastsættes, at afstribning i kurver og over bakketoppe angiver en bindende anvisning for de vejfarende, som det under normale færdselsforhold i sig selv vil være retsstridigt at tilsidesætte. Denne opfattelse har også motororganisationernes repræsentant i færdselsudvalgets kunne tilslutte sig.

Udvalget er enig i de af færdselsudvalget anførte betragtninger og forudsætter, at den kommende bekendtgørelse udfærdiges i overensstemmelse hermed, hvilket justitsministeren har tiltrådt.

Vedrørende bestemmelsen i § 25 bemærkes iøvrigt, at det er udvalgets opfattelse, at en smidigere afvikling af færdslen vil kunne opnås, hvis der i større udstrækning end nu anbringes en grøn pil ved lyssignaler for at tilkendegive, at det er tilladt at svinge til højre, selvom der er rødt lys i færdselsretningen.

Der er ikke opnået enighed i udvalget om § 32, stk. 3, placeringen på vejen af cykler med hjælpemotor. Der stilles ændringsforslag såvel af et *mindretal* (From, Holmberg og Helga Pedersen) som af justitsministeren med tilslutning af et *flertal* (udvalgets øvrige medlemmer).

I forbindelse med §§ 35 og 44 har udvalget drøftet, om der er anledning til at genindføre en almindelig maksimalhastighed for personmotorkøretøjer. Udvalget har gjort sig bekendt med den svenske betænkning om trafikikkerhed, afgivet december 1954 af landshøvding E. Mossberg, hvori der bl. a. stilles forslag om en maksimalhastighed for alle motorkøretøjer på 45 km i timen i tæt bebyggede områder og på 80 km i timen udenfor sådanne områder. Det er udvalget bekendt, at der i den

svenske rigsdag er forelagt proposition, hvorefter der ikke i Sverige indføres en almindelig hastighedsgrænse udenfor byer, men i byer foreslås en hastighedsgrænse på 50 km i timen.

Udvalgets *flertal* (udvalget undtagen Vagn Bro og Heising) mener imidlertid ikke, at de erfaringer, der her i landet er gjort siden 1. juli 1953 efter ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser, giver noget holdepunkt for, at ulykkestallene skulle være afhængige af, om loven indeholder en almindelig maksimalhastighedsbestemmelse eller en regel om, at hastigheden skal afpasses efter forholdene. Heller ikke i den svenske betænkning er der efter flertallets opfattelse ført noget bevis for, at en hastighedsgrænse medfører en formindskelse af ulykkerne. Det fremgår af mange af de anførte eksempler på ulykker, at hastigheden i den givne situation har været *for høj efter forholdene*, og at mange ulykker indtræffer ved forholdsvis jævne hastigheder, som ikke rammes af en maksimalhastighedsbestemmelse.

Flertallet anser det for mere hensigtsmæssigt, at der opsættes skilte om lokal hastighedsbegrænsning på steder, hvor nedsættelse af hastigheden er særlig påkrævet, navnlig som anført i bemærkningerne til § 57, hvor det ikke efter forholdene på vejen er åbenlyst for de vejfarende, at nedsat hastighed er påkrævet. Iøvrigt mener flertallet, at færdselsuheldene bedre begrænses ved mere politi på vejene og øget færdselspropaganda samt ved skærpet strafudmåling og frakendelse af kørekort i overtrædelses-tilfælde.

Et *mindretal* (Vagn Bro og Heising) stiller nedenfor ændringsforslag til § 44 om en hastighedsgrænse.

Et *mindretal* (Vagn Bro) bemærker:

Når det i bilag 1 til betænkningen er nævnt, at de af folketingsmand Thisted Knudsen under 1. behandling nævnte tal var urigtige, må fremhæves, at tallene var hentet fra rigspolitichefens færdselsafdeling, og folketingsmanden har derfor udtalt sig i begrundet god tro. Tager man imidlertid fra de af ministeren rettede tal den procentvise stigning fra tiden 1. juli 1952—1. juli 1953 for dræbte, alvorligt kvæstede og lettere kvæstede til tallene for 1. juli 1953—1. juli 1954, da bliver den 11,5. Hvis der

ikke væsentlig ændres i fremtiden i dette forhold, vil man heraf statistisk kunne udregne, at for hver ca. 60 000 nye motor-køretøjer, der indregistreres, vil de dræbtes, de alvorligt kvæstedes og de lettere kvæstedes antal pr. år stige med ca. 2 000. Disse alvorlige tal taler til gunst for indførelsen af en færdselspolitik, der sætter tempoet ned.

Når flertallet ovenfor siger, at mange ulykker indtræffer ved forholdsvis jævne hastigheder, som ikke vil rammes af en maksimalhastighedsbestemmelse, er dette rigtigt, men det ændrer ikke den kendsgerning, dels at den meget store fart normalt i ulykkestilfælde medfører den største skade, dels at en maksimalfart, *der søges overholdt ved politiet*, vil medføre tempoets nedsættelse. Hertil kommer en for mindretallet afgørende betragtning, nemlig at den megen tale om frihed under ansvar har vist sig på dette område at være såre letkøbt. Hvad nytter det at lægge et ansvar på mennesker, der intet ansvar føler (motorbøllerne), eller på dem, der ikke er i stand til at indstille deres kørsel efter det ansvar, de føler.

Det er således, at i færdslen *forebygges* man ikke ulykkerne ved *forud* at fastlægge et ansvar; thi ansvaret viser sig først, når det er for sent, nemlig *når ulykken er sket*. Mindretallet kan også sige det på en anden måde: Hvis den uforsvarlige og vilde kørsel kun kom til at gå ud over den pågældende chauffør selv, ja, da ville mindretallet ikke i samme grad beskæftige sig med hastighedsbegrænsninger og andre bestemmelser, men forholdet er det, at der desværre er mange andre parter i ulykkerne, passagererne og andre færdselister, ja, selv folk, der befinder sig på privat grund, som pludselig ser sig overfaldet af et motorkøretøj, der i forhold til føreren viljeløst raser fremad.

Til § 37, stk. 1, stilles af et *mindretal* (Vagn Bro, Marie Antoinette von Lowzow og Ninn-Hansen) ændringsforslag om fuldt stop før indkørsel på hovedvej.

Til § 45, der indeholder bestemmelser om motordrevne køretøjers vægt, stiller et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen og A. C. Normann) ændringsforslag om, at

bestemmelsen om ejerens (brugerens) ansvar for overlæs affattes som foreslået i færdselsudvalgets udkast som en regel om omvendt bevisbyrde.

Udvalgets *flertal* (Victor Gram, Jens Hansen, Heising, Horn, Kai Jensen, Wiggo Larsen, Helga Pedersen, Ravn, Chr. Rasmussen og Tholstrup) og ministeren finder imidlertid, at lovforslagets affattelse, hvorved der pålægges ejeren et objektivt ansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, er nødvendig for at ansøre ejeren til at føre effektiv kontrol.

Fra de store benzinselskaber har udvalget modtaget henstilling om, at reglerne om køretøjers maksimale vægt ændres således, at der bliver mulighed for, at sættevognstypen kan transportere lige så store ladninger som vogntog bestående af motorvogn plus påhængsvogn. Man har imidlertid ikke kunnet ændre reglerne i overensstemmelse hermed, da det ville betyde højere akseltryk end de nu fastsatte 8 tons, og en overskridelse af denne grænse finder vejmyndighederne absolut uforsvarlig. Den dispensationsadgang, som indeholdes i lovforslagets § 51, stk. 2, fra reglerne om køretøjers bredde, længde, højde og vægt, kan kun ventes benyttet i meget moderat udstrækning, f. eks. hvor det drejer sig om kørsel på bestemte strækninger med særlig gode veje, eller hvor det drejer sig om specielle arter af køretøjer, f. eks. langtømmervogne.

Til § 53 stiller et *mindretal* (Holmberg og A. C. Normann) ændringsforslag, gående ud på at opretholde den gældende praksis, hvorefter gående kan gå over mod rødt lys, når vejen er fri for kørende færdsel.

I forbindelse med § 57, stk. 2, om udlægning af vej som hovedvej har udvalget drøftet en henvendelse fra Den danske Købstadforening gående ud på, at bestemmelsen ændres således, at hovedvej alene kan etableres udenfor købstæderne, medmindre den pågældende færdselsåre er etableret som ringvej eller iøvrigt ikke berører købstadens egentlige bykærne. Ønsket om denne ændring begrundes med, at hovedvejsordningen efter købstadforeningens opfattelse medfører en urimelig og u hensigtsmæssig favorisering af hovedvejs-

trafikken gennem byerne på bekostning af den ofte langt større lokale trafik.

Udvalget og ministeren har ikke kunnet gå med til, at hovedveje alene skulle kunne anlægges udenfor købstæderne. Hensynet til købstædernes lokale trafik vil imidlertid kunne imødekommes, for det første ved i større udstrækning end hidtil at opsætte lyssignaler, hvor hovedveje krydses af vigtige lokale trafikårer, dernæst ved opsætning af tavler om begrænsning af kørehastigheden gennem købstæder, hvor det skønnes rimeligt, og endelig, hvor særlige forhold foreligger, ved afbrydelse af hovedvejen gennem købstaden. Spørgsmålet om at imødekomme hensynet til den lokale trafik på disse måder vil til enhver tid kunne rejses overfor justitsministeren. Ved det af ministeren stillede ændringsforslag til § 57, stk. 2, fastslås de lokale myndigheders adgang til at udtale sig vedrørende anlæg af hovedvej.

§§ 65—68 om erstatning og ansvarsforsikring indeholder ikke realitetsændringer i forhold til den gældende lov. Et særligt fællesnordisk udvalg søger for tiden at udarbejde ensartede regler om erstatningsansvar for uheld forvoldt af motorkøretøjer.

Udvalget er enigt med justitsministeren i, at man bør afvente betænkning fra det fællesnordiske udvalg, inden en almindelig revision af disse bestemmelser, der efter udvalgets opfattelse på flere punkter er forældede, foretages. Man har dog beskæftiget sig med spørgsmålet om at indføre en tvungen selvrisiko for motordrevne køretøjer, idet dette kunne tænkes både at have en præventiv virkning overfor ulykker ved at tilskynde de motorkørende til større agtpågivenhed og formentlig også kunne medføre en præmiereduktion for forsikringstagerne. Gennem justitsministeriet har udvalget modtaget en udtalelse om dette spørgsmål fra den danske sektion af det fællesnordiske udvalg. Et mindretal indenfor dette udvalg (Lærkes) anbefaler tvungen selvrisiko for ansvars- men ikke for kaskoforsikring, mens de øvrige medlemmer af udvalget anbefaler en tvungen selvrisiko for såvel ansvars- som kaskoforsikring. Selvriskobeløbet foreslås sat til 200 kr.

I udvalget er dog anført forskellige betæneligheder ved på nuværende tidspunkt, hvor spørgsmålet ikke er undersøgt til bunds, at indføre tvungen selvrisiko:

For det første kan det være tvivlsomt, hvilken præventiv virkning tvungen selvrisiko vil have. Dernæst hviler selvriskoen på forsikringstageren, og denne er i mange tilfælde den anden end den, som fører vognen, hvilket rejser særlige problemer med hensyn til lejere af vogne og erhvervschauffører. Det kan endvidere ventes, at en ordning med tvungen selvrisiko vil give anledning til flere retstvistigheder end nu. Endelig er det tvivlsomt, om tvungen selvrisiko vil medføre præmienedsættelse af nogen videre betydning. Iøvrigt bemærkes, at justitsministeriet gennem Assurandør-Societetet har fået oplyst, at bonusordninger, der i praksis virker som en selvrisiko, gælder for 75 pct. af forsikringerne, bortset fra forsikringer for cykler med hjælpemotor, traktorer og arbejdsmaskiner.

Ud fra de nævnte betæneligheder har udvalgets *flertal* (hele udvalget undtagen Vagn Bro, Holmberg, A. C. Normann og Tholstrup) afstået fra at stille ændringsforslag på dette punkt, men henstiller til justitsministeren at søge overvejelserne fremmet således, at der såvidt muligt i den kommende folketingssamling fremsættes forslag til revision af §§ 65—68.

Et *mindretal* (Vagn Bro, Holmberg, A. C. Normann og Tholstrup) stiller dog ændringsforslag til § 66 om tvungen selvrisiko med hensyn til ansvarsforsikring, jfr. om motiveringen herfor bemærkningerne til ændringsforslaget.

Med hensyn til lovforslagets afsnit VIII om straf og frakendelse af kørekort er der enighed i udvalget om, at der til øgelse af færdselssikkerheden og begrænsning af motorulykkerne bør gennemføres en skærpet kurs overfor overtrædelse af færdselsforskrifterne. Udvalget henstiller derfor til justitsministeren at instruere anklagemyndigheden om at nedlægge påstand dels om skærpet strafudmåling indenfor de fastsatte strafferammer, dels om frakendelse af kørekortet i alle tilfælde, hvor der er tale om groft uforsvarlig kørsel.

I forbindelse med § 71 — skoler — har justitsministeren givet følgende oplysninger om skolernes færdselsundervisning:

Der er efter justitsministeriets opfattelse stor sandsynlighed for, at skolernes færdselsundervisning intensiveres. Der er i samarbejde med undervisningsministeriet udarbejdet udkast til en instruktionsbog for lærere, som vil blive udsendt, når færdselsloven foreligger i endelig form. Det er justitsministeriets tanke, at den daglige undervisning i færdsel skal foretages af skolerne, og at politiet skal yde bistand med hensyn til demonstrationer i praksis, skolepatrøller, cyklistprøver og lignende. Der forhandles for tiden med undervisningsministeriet om den nærmere tilrettelægning af færdselsundervisningen i tiden fremover.

Der er ikke opnået enighed i udvalget om lovforslagets § 73 om drosker m. v.

Et *flertal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen, A. C. Normann, Helga Pedersen og Tholstrup) stiller ændringsforslag om en ny affattelse af § 73.

Et *mindretal* (de socialdemokratiske medlemmer) er enig med ministeren om, at forslaget om at give kommunalbestyrelserne adgang til at fastsætte antallet af såvel drosker som lillebiler, hvilket forslag er tiltrådt af såvel droske- som lillebilorganisationerne, giver den bedste mulighed for en tilfredsstillende løsning af de problemer, som den nuværende ordning har givet anledning til. Mindretallet og ministeren kan dog under forudsætning af, at muligheden for antalsbegrænsning for såvel drosker som lillebiler bevares, tiltræde, at der gives fri hyreret. Mindretallet tiltræder herefter det af ministeren stillede ændringsforslag til § 73.

Under udvalgets arbejde har det af justitsministeren nedsatte udvalg med den opgave at undersøge de motorsagkyndiges

ansættelses- og lønforhold afgivet betænkning — af marts 1955 — hvori der foreslås en ny affattelse af færdselslovsforslaget § 75 gående ud på, at der skulle tillægges justitsministeren bemyndigelse til i samråd med finansministeren og folketingets finansudvalg at fastsætte aflønningen af de motorsagkyndige. Der er dog i udvalget ikkethed om, at de motorsagkyndiges forhold ikke kan fastsættes administrativt selv med finansudvalgets medvirken som foreslået i betænkningen. Da behandlingen af udvalgsbetænkningen i justitsministeriet ikke kan ventes tilendebragt inden vedtagelsen af færdselslovsforslaget, er udvalget og ministeren enedes om at opretholde § 75, der ikke ændrer de motorsagkyndiges nuværende lønningsforhold. I folketingssamlingen 1955—56 vil der da kunne ventes fremsat lovforslag om de motorsagkyndiges forhold.

Lovens ikrafttræden foreslås ved ændringsforslag til § 77 fastsat til 1. juli 1955. Om den færdselspropaganda i skoler og radio, som vil blive gennemført i forbindelse med lovens ikrafttræden, har justitsministeriet oplyst følgende overfor udvalget:

Der er af rådet for større færdselssikkerhed rettet henvendelse til statsradiofonien om, at der i en periode i tilslutning til færdselslovens ikrafttræden dagligt bringes en 2 minutters udsendelse i forbindelse med Aktuelt Kvarter. I disse udsendelser var det tanken, at forskellige færdsels spørgsmål skulle fremdrages i tilknytning til de nye færdselsbestemmelser.

Rådet overvejer endvidere at søge gennemført nogle færdselsudsendelser i forbindelse med radioskoleundervisningen.

Endelig har man optaget forhandlinger med undervisningsministeriet om at afholde en særlig færdselsdag i skolerne på en forud fastsat dato. Gennemføres denne tanke, vil der af rådet blive udsendt en plan til skolerne for, hvorledes undervisningen på en sådan færdselsdag kan tilrettelægges.

Ændringsforslag.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 4.

1) I stk. 2, 5. linie, efter ordet „kraftigt“ indføjes: „at tilkoblingen til eventuel påhængsvogn, sættevogn eller påhængsredskab er sikker og i forsvarlig stand.“.

Til § 5.

2) Stk. 2 udgår.

Til § 8.

3) Stk. 1, punkt c, affattes således: „bagudvendende rød refleksanordning samt refleksanordning, der enten består af gult refleksmateriale på begge sider af pedalerne eller anden refleksanordning, der bevæger sig, når cyklen benyttes. Justitsministeren kan bestemme, at refleksanordningerne skal være af godkendt type.“

Bemærkninger til de stillede ændringsforslag.

Til nr. 1.

Under hensyn til, at uforsvarlige koblinger mellem køretøjer og de til disse koblede påhængsvogne m. v. frembyder en betydelig fare for færdselssikkerheden, har man anset det for rettest at fremhæve ejerens (brugerens) pligt til at være opmærksom på koblingens forsvarlighed ved at nævne dette udtrykkeligt i de i § 4, stk. 2, anførte eksempler på tilsynspligten.

Til nr. 2.

Under hensyn til, at forsvarlig aflåsning af motorcykler kan ske ved kædelås, der ikke er en fast del af køretøjets udstyr, har man anset det for rettest at lade bestemmelsen i § 5, stk. 2, udgå.

Da ikke enhver aflåsning, og navnlig ikke aflåsning, der består i fjernelse af tændingsnøglen, kan anses for betryggende, foreslås § 50, stk. 3, ændret således, at det kræves, at motorcykler, der henstilles, skal holdes *forsvarligt* aflåset.

Til nr. 3.

Der er efter fremsættelsen af lovforslaget overfor justitsministeriet fremkommet oplysning om andre anvendelige refleksanordninger end pedalrefleks, nemlig anordninger, der anbringes i baghjulets eger og således bevæger sig, når cyklen benyttes. Fra teknisk sagkyndig side har man ikke villet stille sig afvisende overfor et sådant refleksystem, og justitsministeriet finder det derfor rettest, at loven åbner mulighed for at tillade anvendelse af sådant bevægeligt refleksmateriale i stedet for pedalrefleksanordningerne.

Justitsministeriet anser det endvidere for rettest, at der åbnes mulighed for at kræve, at også den bevægelige refleks skal være af godkendt type, således som det

såvel efter den gældende ordning som efter forslaget er tilfældet med de røde refleksanordninger til cykel samt refleksanordninger til motorkøretøjer. Når dette ikke er foreslået af færdselsudvalget og i det oprindelige lovforslag, skyldes det, at man er gået ud fra, at der alene ville blive tale om refleksanordninger indbygget i pedalerne. Under hensyn til, at forslaget ændres til at omfatte andet end pedalrefleks, og til, at der nu fremstilles pedalrefleksanordninger, der anbringes udenpå pedalerne, er begrundelsen for at undtage disse refleksanordninger fra godkendelsesordningen bortfaldet, og justitsministeriet agter derfor at undersøge mulighederne for en udvidelse af godkendelsesordningen.

4) I samme stykke udgår punkt e.

Til nr. 4.

Forsåvidt angår forslaget om, at punkt e udgår, henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 2.

5) I stk. 2, 5. linie, indføjes efter ordet „belysningen“ ordet: „fremad“.

Til nr. 5 og 6.

6) I 5. linie udgår „og“, og der tilføjes: „at cyklen skal være forsynet med rød baglygte, at der alene kræves bagudvendende rød refleksanordning, og“.

Under hensyn til, at rød baglygte i væsentlig grad forøger sikkerheden mod at blive påkørt bagfra, og det ikke kan anses for urimeligt at stille dette krav til cykler med hjælpemotor, foreslås en bestemmelse herom optaget i lovforslaget. Det forekommer herefter ikke påkrævet at forlange, at sådanne cykler — udover bagudvendende rød refleksanordning — som almindelige cykler skal være forsynet med yderligere refleksanordning.

Til § 9.

7) I stk. 5, 5. linie, ændres ordene „synligt på afstand“ til: „synligt i tilstrækkelig afstand“.

Til nr. 7.

Ændringen tilsigter at formulere kravet til lygter på trækvogne på samme måde som kravet til forlygter på cykler, jfr. § 8, stk. 1, b.

Til § 11.

8) I stk. 1 tilføjes i 8. linie efter ordene „jfr. dog § 14“ ordene: „om udenlandske køretøjer“.

Til § 12.

9) I stk. 3 ændres „landbrugs- eller skovbrugsejendom“ til: „landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom“ og „landbrugs- eller skovbrugsvirksomheden“ til: „landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsvirksomheden“.

Til nr. 9.

Ændringsforslaget tilsigter at tydeliggøre, at adgangen til at opnå tilladelse til transport af produkter uden egentlig indregistrering også gælder for gartneriejendomme. Dette er i overensstemmelse med hidtil fulgt praksis.

Til § 13.

10) I stk. 3 udgår 2. punktum. 3. punktum affattes således:

„Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om periodisk eftersyn af vare- og lastmotorkøretøjer, af udrykningskøretøjer samt af motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, herunder udlejning uden fører, eller til oplæringskørsel.“

Til § 15.

11) Stk. 2 udgår.

Til § 16.

12) I stk. 1, 2 og 5 ændres „på betryggende måde“ til: „på fuldt betryggende måde“.

Af et *mindretal* (Heising, Holmberg og Tholstrup):

13) Til stk. 1 føjes følgende:

„Andrager alkoholkoncentrationen i blodet hos en fører af motordrevet køretøj 0,60 promille eller derover, anses han altid for påvirket som foran nævnt.“

Til nr. 10.

Efter de stedfundne forhandlinger i udvalget finder man ikke, at der er fuldt tilstrækkelig anledning til, at det skal kunne bestemmes, at personmotorvogne, motorcykler og traktorer skal fremstilles til periodisk eftersyn.

Til nr. 11.

Efter forhandlingerne i udvalget anser man det for rettest, at spørgsmålet om begrænsning i arbejdstiden for erhvervschauffører løses udenfor færdselsloven.

Til nr. 12.

Der har været enighed om, at man må udvise den største strenghed overfor spirituspåvirkede førere. Ændringsforslaget tilsigter at understrege dette, således at det foreskrives, at man efter nydelse af spiritus kun må føre et køretøj, når man kan gøre det på fuldt betryggende måde.

Til nr. 13, 62 og 64.

Mindretallet anser det for påkrævet, at bestemmelserne om kørsel efter nydelse af spiritus skærpes, og foreslår derfor indført en fast promillegrænse på 0,60 promille. Samtidig foreslås strafbestemmelsen ændret således, at det overlades til domstolens skøn, om der skal anvendes bøde eller frihedsstraf; der tilsigtes ikke herved nogen lempelse i den nugældende domstolspraksis med anvendelse af frihedsstraf; men det anses for naturligt i forbindelse med udvidelsen af det strafbares område at åbne mulighed for anvendelse af bødestraf, hvor alkoholpromillen i blodet ligger i nærheden af minimum, og der iøvrigt ikke foreligger skærpende omstændigheder.

Af samme grunde foreslås det overladt til domstolens skøn, om der skal ske frakendelse af førerretten.

Af et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, A. C. Normann og Tholstrup):

14) I stk. 4 indsættes efter 1. punktum: „Såfremt en læge (sygehuslæge) nægter at være politiet følgagtig til denne undersøgelse og udtagelse af blod- og urinprøve, kan politiet lade en embedslæge foretage denne.“

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

15) I stk. 5 ændres i 6. linie ordet „hestekøretøj“ til: „hest“, i 8. linie indføjes efter „køretøj“: „(hest)“, og i sidste linie tilføjes efter „køretøjet“: „(hesten)“.

Til § 17.

16) I sidste linie efter ordet „sikker“ tilføjes: „, og at tilkoblingen til eventuel påhængsvogn, sættevogn eller påhængsredskab er sikker og i forsvarlig stand“.

Af et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, A. C. Normann, Helga Pedersen og Tholstrup):

Til § 18.

17) I stk. 2 udgår 4. punktum.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

18) Til stk. 7 føjes som nyt punktum: „Spørgsmålet, om den pågældende må anses for ædruelig, jfr. stk. 2, kan til enhver tid indbringes for domstolene.“

41 Udvalgenes betænkninger m. m.

Til nr. 14.

Mindretallet mener ikke, at det er forsvarligt, at det overlades til lægernes skøn, om en sådan undersøgelse og udtagelse af blod- og urinprøve i det enkelte tilfælde bør ske, da ligeligheden i de efterfølgende domfældelser da vil kunne lide skade. I al almindelighed vil blodprøver kunne tages af alle patienter, og i mange tilfælde vil også den kliniske prøve kunne foretages. Bør hensynet til patientens tilstand forhindre dele af denne undersøgelse, vil embedslægen være fuldt kvalificeret til at foretage denne afvejning af hensynene. Den enkelte læges personlige indstilling bør i et retsordnet samfund ikke savne et rimeligt og forsvarligt korrektiv.

Til nr. 15.

Ved ændringen kommer bestemmelsen i § 16, stk. 5, om beværterens pligt til at hindre en spirituspåvirket person i at benytte visse færdselskategorier ligesom stk. 3 til at omfatte enhver føring af hest.

Til nr. 16.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 1.

Til nr. 17.

Mindretallet kan tiltræde de i færdselsudvalgets betænkning side 54 anførte betragtninger, hvorefter man ikke finder, at der er tilstrækkelig grund til at kræve, at det skal være et vilkår for at få førerbevis, at den pågældende har fået undervisning i kørefærdighed hos godkendt kørelærer.

Til nr. 18.

Efter forhandlingerne i udvalget har man anset det for betænkeligt, at spørgsmålet om fratagelse af førerbevis på grund af

Til § 19.

19) I stk. 1 ændres „landbrugs- eller skovbrugsejendom“ til: „landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom“.

20) I stk. 2, 1. linie, indføjes efter ordene „§ 18“: „ , bortset fra stk. 2, 4. punktum,“.

Til § 27.

21) I stk. 5 tilføjes i 4. linie efter „harver“: „tærskværker“.

I stk. 6 udgår i 3. linie „tærskværker“.

Til § 30.

22) I stk. 1 indføjes efter „sporvogn,“: „under kørsel,“.

Af et *mindretal* (From, Holmberg og Helga Pedersen):

Til § 32.

23) Stk. 3 affattes således:
„Stk. 3. Kørsel på cykel med hjælpemotor skal ske på kørebanen.“

manglende ædruelighed skal kunne ske, uden at der åbnes mulighed for en fuldstændig domstolsprøvelse af dette skøn. Man lægger herved vægt på, at afgørelser af denne art ofte træffes på grundlag af bevismateriale som f. eks. vidneudsagn, som er egnet til prøvelse for domstolene. Hvor afgørelsen udelukkende hviler på et administrativt skøn, f. eks. om kørefærdighed, førlighed o. lign., finder man det derimod rigtigt, at justitsministeren træffer den endelige afgørelse i sagen.

Til nr. 19.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 9.

Til nr. 20.

Det har ikke været tilsigtet, at § 19, stk. 2, skulle forstås således, at der skulle stilles krav om undervisning i kørefærdighed forud for erhvervelse af førerbevis til traktor, jfr. herved bemærkningerne til lovforslaget. Ændringen har til formål at afskære enhver fortolkningstvivl på dette punkt.

Til nr. 21.

Man har fundet det for vidtgående at kræve, at der skal træffes aftale med ledvogter eller nærmeste station forinden enhver passage af en jernbaneoverkørsel med tærskværk, hvorimod det forekommer naturligt at ligestille tærskværker med de i stk. 5 nævnte redskaber, køretøjer o. lign.

Til nr. 22.

Ændringsforslaget tilsigter at tydeliggøre, at det kun er ulovligt at springe på et køretøj eller at hage sig fast til et køretøj, der er i fart. Formuleringen svarer dermed til gældende færdselslovs § 37, stk. 1.

Til nr. 23.

Mindretallet er af den opfattelse, at cykler med hjælpemotor bør placeres på kørebanen i stedet for på cyklestien, hvor de allerede i kraft af deres større fart let vil frembyde alvorlig fare for de andre trafikanter, navnlig for børnene.

Mindretallet mener endvidere, at det under hensyn til den tvivl, der har været

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Vagn Bro, Victor Gram, Jens Hansen, Heising, Horn, Kai Jensen, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Wiggo Larsen, Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen, A. C. Normann, Chr. Rasmussen, Ravn og Tholstrup):

24) Stk. 3, 1. punktum, affattes således: „Kørsel på cykel med hjælpemotor skal udenfor bymæssigt bebygget område ske på cyklesti og i bymæssigt bebygget område på kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 33.

25) I stk. 4, 2. linie, ændres ordene „fra kantsten“ til: „fra kanten af kørebanen“.

Til § 34.

26) Foran stk. 1 indsættes som nyt stykke:

„Stk. 1. Før forberedelsen og udførelsen af en svingning skal føreren påse, at manøvreren kan foretages uden fare for bagfra kommende.“

27) I stk. 1 affattes 1. punktum således: „I god tid før vejkryds skal køretøj, som skal svinge til højre, føres mod højre kant af kørebanen. Køretøj, som skal svinge til venstre, skal, når forholdene tillader det, føres ind mod vejens midtlinie eller, på kørebaner med ensrettet færdsel, over mod den venstre kant.“

28) I stk. 2 ændres i 2. punktum „side“ til: „halvdel“, og som nyt punktum tilføjes: „Svingningen må afvente forbikørsel af modgående færdsel.“

29) Stk. 3 udgår.

om placeringen på færdselsbanen af cykler med hjælpemotor, og til, at det er udvalgets indtryk, at de fleste cykler med hjælpemotor i dag kører på kørebanen og ikke på cyklestien, er rettest at løse spørgsmålet ved en ensartet regel for hele landet.

Til nr. 24.

Medens det udenfor byer normalt vil være til mindst ulempe for alle parter, at cykler med hjælpemotor kører på cyklesti, anser man det for betænkeligt i byer som en almindelig ordning at henvise cykler med hjælpemotor til at benytte cyklestierne, der i almindelighed er så tæt trafikerede af cyklister, herunder også børn og ældre mennesker, at cykler med hjælpemotor kun kan køre der til betydelig ulempe for cyklisterne.

Til nr. 25.

Udtrykket „fra kanten af kørebanen“ forekommer mere dækkende end det oprindeligt foreslåede „fra kantsten“.

Til nr. 26—29.

For tydeligt at fastslå, at det påhviler den svingende, inden han træffer forberedelse til svingningen og under selve svingningen, at sørge for, at manøvrerne kan foretages uden fare for bagfra kommende, har man fundet det rettest at sætte bestemmelsen herom først i paragraffen. Man har desuden fundet det rigtigst vedrørende bestemmelsen om, at man i god tid før venstresving skal føre køretøjet ind mod vejens midtlinie, at tage det forbehold, at dette kun gælder, hvor forholdene tillader det. Endvidere foreslås i det nye stk. 3 „side“ ændret til „halvdel“ for at understrege, at den svingende, hvor vejen er tilstrækkelig bred, ikke, når han forlader krydset, behøver at være helt ude i højre side af den vej, han svinger ind i. Et krav herom ville gøre det vanskeligere for den svingende at glide ind i færdslen ad den tværgående vej uden ulempe for den fra højre kommende trafik.

Af et *mindretal* (Vagn Bro, Marie Antoinette von Lowzow og Ninn-Hansen):

Til § 37.

30) I stk. 1 affattes de 3 sidste punktummer således:

„Under fremkørslen mod hovedvejen skal den på sidevejen kørende på utvetydig måde vise den eller de på hovedvejen kørende, at han vil lade dem passere først, ved i god tid at nedsætte hastigheden og standse helt før indkørslen på eller over hovedvejen.“

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

31) Stk. 4, sidste punktum, affattes således:

„Særlig ved kørsel fra en vej med ringe færdsel ind på eller over en åbenbart mere betydende vej skal den, som kommer fra den mindre vej, i god tid nedsætte hastigheden og i rimelig udstrækning lade færdslen på den større vej passere først.“

Til § 38.

32—33) I stk. 2 affattes 1. punktum således: „Standsnings og parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen bortset fra veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede veje samt bortset fra tider, hvor standsnings og parkering i venstre side ikke vil være til ulempe for færdslen.“

34) I stk. 3 affattes punkt d) således: „på fodgængerfelt eller indenfor en sådan afstand foran et fodgængerfelt, at oversigten derved forringes“.

35) I stk. 4 udgår punkt d.

Til nr. 30.

Ændringsforslaget går ud på indførelse af fuldt stop før indkørsel på hovedvej.

Til nr. 31.

Ændringsforslaget tilsigter tydeligere at fastslå forpligtelsen ved kørsel fra en mindre trafikeret vej til en åbenbart mere betydende færdselsåre.

Til nr. 32—33.

Ændringsforslaget tilsigter at begrænse forbudet mod standsnings og parkering i venstre side, således at det ikke rammer de tilfælde, hvor sådan standsnings og parkering ikke vil være til ulempe for færdslen.

Til nr. 34.

Ændringsforslaget er begrundet i, at man har næret betænkelighed ved en bestemt afstandsangivelse, som næppe altid vil kunne kræves overholdt i praksis.

Til nr. 35.

Udvalget finder det mindre hensigtsmæssigt i alle tilfælde at forbyde parkering i nærheden af afmærket ledig parkeringsplads.

Til § 39.

36) Som nyt punktum føjes til stk. 1:

„Det er dog en kørendes pligt forinden brug af signal eller tegn at forvisse sig om, at en tilsigtet manøvre kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for andre.“

Samtidig udgår stk. 6.

37) I stk. 3 udgår ordene „kørsel over i anden vognbane i samme færdselsretning.“

38) I stk. 3, 10.—12. linie, ændres „og iøvrigt ved vandret udstrækning af højre, henholdsvis venstre arm“ til: „og iøvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til den side, til hvilken der skal svinges“.

Til § 40.

39) I stk. 2, 6.—7. linie, ændres ordene „i god tid“ til: „i passende tid“.

Til § 42.

40) I stk. 7, 5. linie, tilføjes efter „måde“: „, jfr. endvidere § 51, stk. 2“.

Af et *mindretal* (Vagn Bro og Heising):

Til § 44.

41) I stk. 1 foretages følgende ændringer:
Foran forslagets punkt a) indføjes som nyt punkt:

Til nr. 36.

Ændringsforslaget tilsigter tydeligere at understrege, at det er de kørendes pligt at se sig for, forinden en manøvre foretages, således at det er absolut forbudt alene at forlade sig på tegn eller signaler.

Til nr. 37.

Udvalget og justitsministeren har været enige om, at det er betænkeligt, såfremt den opfattelse breder sig, at der i alle tilfælde skal vises af til venstre, før en overhaling påbegyndes, og til højre, når den er afsluttet. Da ordene „kørsel over i anden vognbane i samme færdselsretning“ kunne give anledning til en sådan opfattelse, selvom det ikke er tilsigtet, foreslås de udeladt.

Til nr. 38.

Ændringsforslaget er af redaktionel karakter.

Til nr. 39.

For at undgå, at der foretages overdrevent tidlig nedblænding, der kan rumme fare for, at cyklister og fodgængere ikke opdages i tide, foreslås udtrykket „i god tid“ ændret til: „i passende tid“.

Til nr. 40 og 43.

Man anser det af hensyn til oversigten for rettest, at der i §§ 42 og 45 henvises til § 51, stk. 2, der indeholder hjemmel for justitsministeriet til at meddele dispensation fra bestemmelserne om køretøjets dimensioner og vægt.

Til nr. 41.

Ændringsforslaget går for det første ud på at fastsætte en maksimalhastighed på

„a) motorvogn, hvis til-
ladte totalvægt ikke
overstiger 3 500 kg,
og som ikke medfører
påhængs- eller sætte-
vogn eller indregistre-
ret påhængsredskab. 80 km i timen.“

I forslaget punkt a) tilføjes efter „på-
hængsredskab“: „samt motorcykel“.

Som nyt punktum tilføjes:

„I de under a) og b) nævnte tilfælde må
i bymæssigt bebygget område hastigheden
ikke overstige 50 km i timen. Politimesteren
(politidirektøren i København) kan dog
efter forhandling med vedkommende vej-
bestyrelse tillade en hastighed på indtil
60 km i timen for bestemte vejstrækninger,
hvor færdslen er ensrettet, eller vejen er
delt ved midterrabat.“

Af et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg,
Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoi-
nette von Lowzow, Ninn-Hansen og
A. C. Normann):

Til § 45.

42) Stk. 5 affattes således:

„Stk. 5. Ved overtrædelse af reglerne i
stk. 1—3 anses tillige ejeren (brugeren) af
køretøjet for ansvarlig, selvom køretøjet
føres af en anden, medmindre han antagelig-
gør, at overtrædelsen er sket uden hans
viden og uden økonomisk fordel for ham.“

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

43) I stk. 6, 6. linie, tilføjes efter „måde“:
„, jfr. endvidere § 51, stk. 2“.

Til § 46.

44) I stk. 1 affattes 1. led således:

„Til motorvogn må kun kobles een på-
hængsvogn eller sættevogn; til traktor må
kobles to påhængsvogne;“

veje udenfor bymæssige bebyggelser til
80 km i timen. Hastigheder indenfor denne
grænse vil med vort lands afstande og den
ofte tætte bebyggelse være tilstrækkelige
til en forsvarlig afvikling af færdslen, og
en højere fart vil langt de fleste automobili-
ster ikke have brug for. Da farten i høj grad
influerer på ulykkernes omfang, ses der
ingen grund til, at hasardisterne i ly af
„fri fart“ lovligt skal kunne køre hurtigere.

Dernæst foreslås, at hastigheden i by-
mæssige bebyggelser ikke må overstige
50 km i timen. I samme retning går et
regeringsforslag i Sverige, der i mange år
har haft fri fart også i bymæssige bebyggelser.
Dog kan efter forslaget politimesteren
(politidirektøren i København) efter for-
handling med vedkommende vejbestyrelse
tillade en hastighed på indtil 60 km i timen
for bestemte vejstrækninger, hvor færdslen
er ensrettet eller vejen er delt ved midter-
rabat. Her tænkes især på visse udfaldsveje
til og fra byerne.

Til nr. 42.

Mindretallet kan tiltræde, at der i de
omhandlede tilfælde pålægges ejeren (bruge-
ren) et videregående ansvar, men anser det
dog for betænkeligt som foreslået at på-
lægge ejeren (brugeren) et ubetinget ansvar,
når blot selve kørslen er foretaget i hans
interesse. Mindretallet antager, at hensynet
til at betrygge færdslen er tilstrækkelig
tilgodeset ved ændringsforslagets regel, der
er overensstemmende med reglen i § 44,
stk. 5, i udkastet.

Til nr. 43.

Jfr. ad ændringsforslag nr. 40.

Til nr. 44.

Under hensyn til, at traktorer ikke kører
hurtigere end 30 km i timen, jfr. § 2, III B,
og til, at det navnlig for landbruget er af
stor betydning at kunne køre med to på-

45) Til stk. 2 føjes: „eller med dertil svarende tilstrækkelig synlig og tydelig påmaling“.

Til § 47.

46) I stk. 1, sidste linie, tilføjes:
„Traktor må dog trække eet påhængsredskab og een påhængsvogn.“

Til § 50.

47) I stk. 2, sidste linie, efter „udkørsel“ tilføjes: „fra ejendom m. v.“

48) I stk. 3 efter ordet „holdes“ indføjes:
„forsvarligt“.

49) Efter stk. 3 indsættes som nyt stykke:
„En passager på en motorcykels bagsæde skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen“.

hængsvogne, har man anset det for rettest at ændre bestemmelsen i overensstemmelse hermed.

Til nr. 45.

Da det i tilfælde, hvor flere påhængsvogne skiftevis benyttes efter samme trækkende køretøj, kan være forbundet med praktiske vanskeligheder at opfylde kravet om nummerplade, og da der af kontrolmæssige grunde ikke kan udleveres mere end een påhængsvognsnummerplade til hvert indregistreret køretøj, har man anset det for rettest at åbne adgang til, at påhængsvognsnummerpladen kan erstattes af påmaling, der skal være tilstrækkelig synlig og tydelig.

Til nr. 46.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 44.

Til nr. 47.

Ændringsforslaget tilsigter at tydeliggøre bestemmelsen.

Til nr. 48.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 2.

Til nr. 49.

Der er i december måned 1954 af Østre Landsret afsagt 2 domme, hvorved førere af motorcykler af scootertypen frifandtes for at have haft en passager siddende sidelæns på bagsædet. I dommene fastslås det på grundlag af nogle under sagen fremlagte erklæringer bl. a. fra lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, at kørsel med passager, der sidder sidelæns, indebærer muligheden for særlig risiko for fører og passager, ligesom føreren kan blive hemmet i sine manøvrer. Landsretten finder det imidlertid ikke godtgjort, at den pågældende placering af passageren under alle forhold medfører en sådan risikoforøgelse, at forholdet i sig selv, i mangel af positive forskrifter, kan betragtes som en overtrædelse af motorlovens § 29, der af anklagemyndigheden var påstået bragt til anvendelse.

Under hensyn til, at den særlige placering

49 a) Efter stk. 4 tilføjes som nyt stykke:
„Sidevogn til motorcykel, der første gang indregistreres efter den 1. juli 1955, skal være anbragt til højre for motorcyklen.“

Til § 52.

50) I stk. 3, 3.—4. linie, tilføjes efter „udkørsel“: „fra ejendom m. v.“.

51) I stk. 4 indføres efter ordet „holdes“: „forsvarligt“.

52) I stk. 6, 6. linie, ændres „fyldt 18 år“ til: „en voksen person“.

Af et *mindretal* (Holmberg og A. C. Normann):

Til § 53.

53) I stk. 2, punkt c), tilføjes som nyt punktum:

„Uanset bestemmelsen i § 25, stk. 1, for såvidt angår signaler, kan gående passere kørebanen i vejkryds, såfremt kørebanen er fri for kørende færdsel.“

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

54) I stk. 3 affattes 2. punktum således:
„Ventende sporvognspassagerer må tidligst træde ud på kørebane eller cykelsti, umiddelbart før sporvognen er nået frem

af passageren utvivlsomt nedsætter manøvre-sikkerheden og forøger faren for såvel fører som passager, ligesom placeringen eventuelt tillige kan være til fare for andre vejfarende enten ved, at passagerens ben kan komme til at berøre andre, eller ved at passageren falder af foran et køretøj, findes det rettest ved en udtrykkelig bestemmelse at fastslå, at det kun er tilladt at sidde med et ben på hver side af motorcyklen.

Til nr. 49 a.

Da sidevogn anbragt til venstre for en motorcykel i lygtetændingstiden kan give anledning til fare, navnlig for modkørende færdsel, som ikke altid vil kunne se sidevognslygten på grund af motorcykelforlygtens styrke, foreslås det påbudt, at sidevogn ved fremtidige indregistreringer skal være anbragt til højre for motorcyklen.

Til nr. 50.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 47.

Til nr. 51.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 2.

Til nr. 52.

Da det skønnes for rigoristisk at forlange en alder af 18 år, men det på den anden side er nødvendigt at kræve en vis modenhed, foreslås aldersgrænsen udeladt og erstattet med forskriften om, at cyklisten skal være en voksen person.

Til nr. 53.

Ændringsforslaget tilsigter at opretholde den gældende praksis, hvorefter gående kan gå over mod rødt lys, når der ikke er kørende færdsel, som passagen kan være til ulempe for.

Til nr. 54.

Den ændrede formulering tilsigter alene en mindre lempelse i forslagets bestemmelse. Man har anset det for rettest at medtage

til stoppestedet, og sporvognspassagerer skal forlade kørebanen så hurtigt, det er gørligt“.

Til § 57.

55) I stk. 1 tilføjes som nyt punktum:

„Justitsministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte nærmere regler for militære posters og patruillers adgang til under visse omstændigheder at regulere færdslen“.

56) Stk. 2 affattes således:

„Stk. 2. Bestemmelse om udlægning af vej som hovedvej (hovedgade), jfr. § 37, stk. 1, træffes af justitsministeren efter samråd med ministeren for offentlige arbejder og efter forhandling med vedkommende kommunale myndighed. Justitsministeren fastsætter ligeledes efter samråd med ministeren for offentlige arbejder retningslinier for påbud om stop ved enkelte kryds, jfr. § 37, stk. 2.“

57) Som nyt stykke indføres efter stk. 7.:

„Stk. 8. Endvidere kan ministeren for offentlige arbejder i tøjbrudsperioder eller under lignende særlige forhold, hvor vejene skønnes særligt udsat for beskadigelser, i påkrævet omfang midlertidigt forbyde færdsel med køretøjer, hvis faktiske totalvægt eller akseltryk overstiger en vis grænse, samt fastsætte begrænsning i den tilladte kørehastighed for sådanne køretøjer.“

42 Udvalgenes betænkninger m. m.

en sådan lempelse for at undgå, at ventende sporvognspassagerer skal løbe risiko for ikke at komme med sporvognen.

Til nr. 55.

Forsvarsministeriet har i overensstemmelse med hærkommandoen og forsvarschefen overfor justitsministeriet givet udtryk for et ønske om, at der i loven hjemles forsvarrets poster ret til i en vis udstrækning at foretage færdselsregulering i forbindelse med kolonnens passage af vejkryds, kolonnernes parkering på snævre veje og lignende. Forsvarsministeriet har navnlig fremhævet det ønskelige i, at offentligheden fuldtud er klar over, at de militære poster skal respekteres, hvilket efter forsvarsministeriets formening vil være medvirkende til ikke blot at hindre lovovertrædelser, men også undgå unødige ulykker.

Justitsministeriet kan tiltræde, at der til supplerung af reglerne i forslaget §§ 26, stk. 1, og 37, stk. 6, om vejfarendes pligt til at holde tilbage bl. a. for militære kolonner i lovforslaget indføres en bestemmelse i overensstemmelse med det af forsvarsministeriet anførte, idet man ligesom forsvarsministeriet finder det rettest, at de nærmere bestemmelser om, under hvilke vilkår og på hvilken måde reguleringen skal foretages, henskydes til administrativ afgørelse.

Til nr. 56.

Uanset at det er fast praksis ikke at udlægge en vej som hovedvej, medmindre de interesserede lokale myndigheder (amt eller købstad) har haft lejlighed til at udtale sig, har man dog fundet det rigtigst udtrykkeligt at fastsætte dette.

Til nr. 57.

I de senere år og ganske særligt i år er der mange veje, der ikke tidligere har haft frostskafer, i overgangstiden mellem frost og tøj blevet beskadiget. De undersøgelser over frostskafernes årsager, der bl. a. er foretaget af vejlaboratoriet, tyder på, at det er de tunge lastmotorvognes hjultryk og hastighed, der i de kritiske perioder har forårsaget skaderne. De skader, der opstår,

Til § 58.

58) I stk. 5 affattes næstsidsste punktum således:

„Afspærring af vej med bomme, led og andet, der er anbragt på en sådan måde, at afspærringen kan være til fare for færdslen, skal være synlig i tilstrækkelig afstand og skal i lygtetændingstiden være afmærket med lygter eller belyst på en efter politiets skøn fyldestgørende måde; belysning kan dog undlades på skovvej med ringe kørende færdsel, medmindre politiet finder den påkrævet.“

belaster udgifterne til vejreparationer i meget betydelig grad, ligesom de er til stærk ulempe for færdselens afvikling og ofte til alvorlig fare for færdselssikkerheden. På denne baggrund og under hensyn til, at vægtgrænserne ved lovforslagets § 45 forhøjes i forhold til de hidtil gældende, synes det rimeligt at hindre særlig tung og hurtig kørsel i de korte perioder, hvor vejene særlig er udsat for beskadigelser.

Bestemmelsen i forslagets stk. 7 giver ikke tilstrækkelig mulighed for at gennemføre de nødvendige restriktioner. Der er eksempler på, at forbud for en vejstrækning har medført, at den tunge færdsel søger ind på andre veje gennem kommuner, der ikke har udstedt tilsvarende forbud. Der er ligeledes eksempler på, at et amtsråd har måttet undlade at forbyde tung kørsel på en given strækning som uigennemførligt, fordi amtsrådet i naboamtet, hvor vejen fortsætter, ikke har anset forbud for påkrævet for sit vedkommende. Endelig er det til ulempe for de motorkørende og erhvervsdrivende, såfremt et antal kommunale myndigheder i samme periode træffer beslutning om forskellige vægtbegrænsninger på en række vejstrækninger, ligesom dette vanskeliggør kontrollen med forbudenes overholdelse.

Man har derfor kunnet tiltræde et forslag fra ministeren for offentlige arbejder om, at der tillægges ham beføjelse til i tøbrudsperioder og under lignende særlige forhold midlertidigt at forbyde færdsel med køretøjer, hvis faktiske totalvægt eller akseltryk overstiger en vis grænse, samt fastsætte begrænsning i den tilladte kørehastighed for sådanne køretøjer.

Til nr. 58.

Landbrugsministeriet har på foranledning af skovdirektoratet henledt opmærksomheden på, at bestemmelsen i lovforslaget i vidt omfang vil nødvendiggøre belysning af bomme og led i skove, hvilket ikke kræves ifølge bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 36. Skovmyndighederne har desuden gjort opmærksom på, at et sådant krav såvel af økonomiske som af praktiske grunde vil virke urimeligt.

Justitsministeriet er enigt med landbrugsministeriet i, at bestemmelsen i forslagets § 58, stk. 5, næstsidsste punktum, vil medføre

Til § 63.

59) I 3. linie udgår ordene „allerede bestående“.

Af et *mindretal* (Vagn Bro, Holmberg, A. C. Normann og Tholstrup):

Til § 66.

60) Som nyt stykke indføjes efter stk. 6:

„Stk. 7. Forsikringstageren bærer i forhold til selskabet selv risikoen for et beløb af enhver under ansvarsforsikringen hørende skade, hvilket beløb udgør:

- a. for motorvogne med egenvægt over 1 200 kg og motorvogne med påhængsvogne eller sættevogne 300 kr.
- b. for motorvogne med egenvægt under 1 200 kg 200 kr.
- c. for motorcykler, traktorer og motorredskaber 100 kr.
- d. for cykler med hjælpemotor 50 kr.

Forsikringsansvar påhviler også for det nævnte beløb selskabet i forhold til trediemand, men selskabet har, i det omfang det udreder beløbet, pligt til at inddrive dette hos forsikringstageren. Inddrivelse af beløbet kan ske ved udpantning. Undladelse af betaling af beløbet medfører samme retsvirkninger som undladelse af betaling af præmie.“

61) I stk. 8 ændres ordene „Det i“ til: „Den i stk. 7 omhandlede selvrisiko og det i stk. 8, 1. punktum“.

belysning af bomme og led over skovveje i et omfang, som ikke har været tilsigtet. Man foreslår derfor, at skovveje med ringe kørende færdsel undtages fra påbudet om belysning, medmindre politiet finder belysning påkrævet.

For at denne tilføjelse ikke skal føre til modsætnings slutninger, således at der rejses krav om belysning af bomme m. v. ved udkørsler fra markveje og lignende, der så godt som udelukkende benyttes af stedkendte vejfarende, hvilket heller ikke har været tilsigtet, foreslås en yderligere ændring, hvorved det angives, at kravet om belysning kun gælder, når bomme og led er anbragt således over en vej, at de kan betyde en fare derved, at vejfarende uventet støder på dem, jfr. herved færdselsudvalgets betænkning pag. 86, sp. 1.

Til nr. 59.

Ændringsforslaget er af redaktionel karakter.

Til nr. 60 og 61.

Mindretallet er af den opfattelse, som også støttes af udvalget angående erstatning for motorulykker, at en selvrisiko vil have en betydelig præventiv virkning og derfor vil blive et betydningsfuldt led i bestræbelserne for at fremme færdselsikkerheden. Synspunktet tærmhæves yderligere ved, at der synes at være et betydeligt antal ejere af motorkøretøjer, der har befriet sig for selvriskoen ved at tegne en forsikring uden selvrisiko, efter at de pågældende har haft et antal færdselsskader, der gør forsikring med selvrisiko (bonusordning) ufordelagtig for dem netop som følge af deres kørevaner.

Det er oplyst, at ca. 24 pct. af de ansvarsforsikrede ejere af motorkøretøjer hverken har selvrisiko i form af bonusordning eller i form af direkte selvrisiko.

Der kan efter mindretallets mening heller ikke være tvivl om, at en tvungen selvrisiko vil medføre en endog meget betydelig præmienedsættelse. Dette understreges bl. a. af, at forsikrings selskaber, der tegner forsikringer med bonusordning efter skadefrit år, nedsætter præmien med 40 pct.

Af et *mindretal* (Heising, Holmberg og Tholstrup):

Til § 69.

62) I stk. 1 udgår sidste punktum.

Af et *mindretal* (Vagn Bro og Heising):

Til § 70.

63) Til stk. 1 føjes:

„Retten til at føre motordrevet køretøj skal ligeledes frakendes den, der overtræder § 35 eller § 44, såfremt han tidligere to gange er kendt skyldig i overtrædelse af en af disse bestemmelser eller har vedtaget bøde herfor.“

Af et *mindretal* (Heising, Holmberg og Tholstrup):

64) I stk. 2, 5. linie, ændres „skal“ til: „kan“.

Sidste punktum udgår.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

65) I stk. 3 affattes 2. punktum således:

„Sker den i medfør af stk. 2, skal den vare ikke under 1 år, medmindre der foreligger særlig formildende omstændigheder.“

Af et *mindretal* (Vagn Bro og Heising):

66) Til stk. 3 tilføjes som nyt 3. punktum efter „1 år“:

„Sker den i medfør af stk. 1, sidste punktum, kan frakendelsestiden nedsættes til 3 måneder“.

Af et *flertal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen, A. C. Normann, Helga Pedersen og Tholstrup):

Til § 73.

67) Paragraffen affattes således:

„§ 73.

Køretøjer til erhvervmæssig personbefordring.

Stk. 1. Ethvert køretøj, der er godkendt til erhvervmæssig personbefordring, kan frit søge hyre på vej.

Til nr. 62.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 13.

Til nr. 63.

Ændringsforslaget tilsigter at indføre særlige magtmidler til overholdelse af bestemmelserne om maksimalhastighed og forsvarelig hastighed efter forslaget § 35, idet bestemmelsen går ud på at indføre kørekortsfortabelse for den, der to gange er kendt skyldig i overtrædelse af bestemmelserne i §§ 35 og 44 eller har vedtaget bøde derfor, når han tredje gang forser sig.

Til nr. 64.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 13.

Til nr. 65.

Som anført i bemærkningerne til ændringsforslag nr. 12 har der været enighed om, at der må udvises den største strenghed overfor spirituspåvirkede førere. Ændringsforslaget tilsigter at fastslå, at der skal foreligge ganske særlige grunde for at frakende førerretten for mindre end 1 år.

Til nr. 66.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 63.

Til nr. 67.

Flertallet kan ikke tiltræde, at bestemmelsen i lovforslagets § 73, stk. 1, indfører adgang til antalsbegrænsning af alle køretøjer, bestemt til erhvervmæssig personbefordring, idet man må anse en sådan bestemmelse for et uheldigt og unødvendigt

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan i hver kommune efter forhandling med politiet fastsætte antallet af drosker, hvorved forstås køretøjer, der kan søge hyre på dertil af politiet anviste holdepladser, men kan ikke iøvrigt begrænse antallet af køretøjer bestemt til erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen fastsætter efter forhandling med politiet taksterne for kørsel med drosker og kan tillige fastsætte regler om de krav med hensyn til droskers indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger.

Stk. 4. I ethvert motorkøretøj, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, skal findes et for publikum synligt kort eller lignende, der angiver køretøjets indregistrerings-nummer, at det er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, og med hvilket antal passagerer, samt at det er undergivet politiets tilsyn.

Stk. 5. De i stk. 1—4 indeholdte bestemmelser gælder ikke for den i lov nr. 257 af 27. maj 1950 omhandlede omnibuskørsel.“

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (Victor Gram, Jens Hansen, Heising, Horn, Kai Jensen, Wiggo Larsen, Chr. Rasmussen og Ravn):

68) I stedet for stk. 1 indsættes:

„Stk. 1. Ethvert køretøj, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, kan frit søge hyre på vej.

Stk. 2. 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 dertil af politiet anviste holdepladser, og andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte køretøjer, om takster og om de krav med hensyn til køretøjernes indretning og benyttelse, som hensynet til publikum tilsiger.“

indgreb i erhvervsfriheden på det pågældende område. Man kan ikke være enig i, at en sådan bestemmelse er påkrævet for at forebygge en proletarisering af erhvervet. Det må alene være det offentliges opgave at påse, at den erhvervsmæssige kørsel sker på en for færdselssikkerheden og publikum tilfredsstillende måde, og det kan påses dels gennem de særlige krav, der stilles til chaufførerne i forbindelse med udstedelse af førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring, dels gennem den særlige kontrol med køretøjerne, jfr. herved forslaget § 13, stk. 3, 2. punktum, og § 73, stk. 3, in fine, således som den bestemmelse foreslås affattet af flertallet. Man finder det dog naturligt, at de særlige holdepladser som hidtil forbeholdes drosker, og at der med henblik herpå bibeholdes en antalsbegrænsning for drosker. Endvidere finder flertallet den gældende ordning med begrænsning i den fri hyreret upåkrævet og uheldig, og man foreslår derfor, at alle køretøjer, der er godkendt til erhvervsmæssig personbefordring, skal kunne søge hyre på vej. Ændringsforslagets stk. 3—5 svarer til lovforslagets stk. 1, in fine, 2 og 3, for stk. 1's vedkommende med en af ændringsforslaget nødvendiggjort ændring.

Til nr. 68.

Efter de i udvalget førte forhandlinger kan mindretallet og justitsministeren tiltræde, at det udtrykkeligt fastslås i loven, at der er fri hyreret for alle til erhvervsmæssig personbefordring godkendte køretøjer. Mindretallet og justitsministeren er af den opfattelse, at det for at sikre publikum den bedst mulige betjening er en nødvendig forudsætning for den fri hyreret, at der er mulighed for at fastsætte antalsbegrænsning for alle til erhvervsmæssig personbefordring bestemte køretøjer. Dette viser ikke alene de erfaringer, som man har haft i Oslo og Stockholm, hvor man har måttet genindføre antalsbegrænsning, men også erfaringerne fra Aarhus og Odense, hvor man indenfor de hidtil gældende ram-

mer har søgt at udvide adgangen til at tage hyre på vej.

Ændringsforslagets stk. 2 svarer derfor til lovforslagets stk. 1 alene med udeladelse af ordene „og om deres rettigheder og forpligtelser“, hvilket er nødvendiggjort af, at det i ændringsforslagets stk. 1 fastslås, at der er fri hyreret.

Det er en selvfølge, at bestemmelse om antalsbegrænsning i en kommune medfører, at vognmænd, der er bosat i en nabokommune, ikke kan søge hyre i den kommune, hvor der er fastsat antalsbegrænsning.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 77.

69) I stk. 1, 2. linie, indsættes foran „Grønland“: „Færøerne og“, og „1. april 1955“ ændres til: „1. juli 1955“; i sidste linie ændres „1. april 1956“ til: „1. juli 1956“.

Vagn Bro.	From.	Victor Gram, ordfører.	Jens Hansen.	Heising.	Holmberg.
Horn, formand.	Kai Jensen.	Jørgen Jørgensen (Ullerup).	Wiggo Larsen.		
Marie Antoinette von Lowzow.	Ninn-Hansen.	A. C. Normann, næstformand.	Helga Pedersen.		
	Chr. Rasmussen.	Ravn.	Tholstrup.		

Bilag 1.

**Redegørelse af justitsministeren vedrørende de af folketingsmand
Thisted Knudsen under første behandling nævnte tal.**

Det af hr. Thisted Knudsen benyttede materiale hidrører fra statens færdselspoliti. Tallene var følgende:

	1/7 1952	1/7 1953
	—1/7 1953	—1/7 1954
Dræbte	126	233
kvæstede	2 772	5 444

Tallene omfatter grupperne bilister og motorcyklister.

Som anført af justitsministeren er tallene urigtige. Man har i færdselspolitiet glemt at tage i betragtning, at man pr. 1. januar 1953 omlagde statistikken. Medens man indtil den 31. december 1952 henregtede passagerer på motorcykler og i biler til „Andre“, blev de fra den 1. januar 1953 medregnet under grupperne „bilister“ og „motorcyklister“. De korrigerede tal for perioden 1. juli 1952—1. juli 1953 er her efter 157 dræbte og 3 730 kvæstede.

Tager man tallene for samtlige trafikanter for de pågældende to perioder, bliver billedet følgende:

	1/7 1952	1/7 1953	Stigning
	—1/7 1953	—1/7 1954	i pct.
a) dræbte			
Bilister og motorcyklister . .	157	223	42,0
Cyklister	159	138	÷ 13,2
Fodgængere	109	119	9,2
Samtlige trafikanter	430	486	13,0
b) kvæstede			
Bilister og motorcyklister . .	3 730	5 444	46,0
Cyklister	3 905	4 277	9,5

	1/7 1952	1/7 1953	Stigning
	—1/7 1953	—1/7 1954	i pct.
Fodgængere	1 706	2 122	24,4
Samtlige trafikanter	9 572	12 034	25,7

Da det har vist sig, at indberetningerne til rigspolitichefen er mangelfulde, har man fra statistisk departement fået de samlede tal fra de omhandlede perioder. Statistisk departements tal viser følgende:

	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
1. juli 1952—			
1. juli 1953	495	5 845	6 083
1. juli 1953—			
1. juli 1954	532	7 142	6 988
stigning i pct.	7,5 pct.	22,2 pct.	14,9 pct.

Det er betænkeligt på grundlag af disse tal at udtale sig om spørgsmålet om, hvilken betydning ophævelsen af hastighedsbegrænsningen pr. 1. juli 1953 har haft. Man må i hvert fald tage stigningen i antallet af køretøjer i betragtning. Om denne stigning kan oplyses, at der pr. 31. december 1951 var 281 013 indregistrerede motorkøretøjer (cykler med hjælpemotor og påhængsvogne er ikke medregnet), pr. 31. december 1952 320 769, pr. 31. december 1953 377 385; i første halvdel af 1954 har der været ca. 50 000 nyindregistreringer (alle disse tal hidrører fra statistisk departement); til yderligere belysning af stigningen i færdselsmængden kan oplyses, at medens der ifølge rigspolitichefens årsberetninger i 1952 udstedtes 56 253 nye førerbeviser, var tallet i 1953 73 625 nye førerbeviser.

Bilag 2.

Dansk Kørelærer-Union

København, den 4. april 1955.

Til det af folketinget nedsatte udvalg til revision af den nye færdsels- og motorlov.

Under henvisning til det af Dansk Kørelærer Union tilståede foretræde for det ærede udvalg d. 30. marts 1955 angående den af Dansk Kørelærer-Union til udvalget oversendte skrivelse af 18. marts 1955 omhandlende vores ynspunkter og argumenter i anledning af, at der efter forlydende i det ærede udvalg var flertal for et forslag om at ophæve lovens bestemmelser om undervisningstvangen for vordende bilister og motorcyklister hos eksaminerede godkendte kørelærere, skal Dansk Kørelærer-Union efter henstilling fra det ærede udvalgs formand afgive følgende erklæring:

I anledning af de under mødet den 30. marts 1955 fremsatte udtalelser og formodninger fra nogle af de ærede udvalgsmedlemmer om, at der skulle findes aftaler og overenskomster, som af Dansk Kørelærer-Union var pålagt deres medlemmer med hensyn til at stille krav til køreskoleeleverne om et bestemt antal undervisningstimer før

køreprøven til bil- eller motorcykle, må Dansk Kørelærer-Union bestemt afvise sådanne formodninger eller påstande, idet der i Dansk Kørelærer-Union's love og forskrifter ikke findes nogen bestemmelse i så henseende, samt at der ikke på Dansk Kørelærer-Union's delegeretmøder under nogen form har været eller vil blive vedtaget aftaler om krav på et bestemt timetal på såvel køreundervisning som teoriundervisning til bil eller motorcykle.

Det erklæres endvidere, at Dansk Kørelærer Union ikke tidligere har og ej heller agter under nogen form at ville tolerere, at dens medlemmer stiller krav om et bestemt timetal før køreprøven til bil eller motorcykle.

Endvidere erklærer vi, at en elev, der har påbegyndt undervisning hos en kørelærer, men af en eller anden grund føler sig utilfreds, frit kan fortsætte undervisningen hos en hvilken som helst anden kørelærer.

Ærbødigst

Dansk Kørelærer-Union

P. C. Larsen,
formand.

H. M. A. Sørensen,
sekretær.