

[Landbrugsministeren.]

lov om midlertidig ændring af lov nr. 50 af 14. februar 1951 om fortrinsret i høsten.

Ifølge den gældende lov om fortrinsret i høsten er forfaldstiden for høstpantebrevne den 1. oktober, medens fristen for fortrinsrettens bortfald er den 1. januar.

For at kunne betale gælden ifølge et høstpantebrev må mange landmænd anvende korn af den nye høst til opfodring af et passende antal svin, hvorefter de benytter det ved salget indkomne afregningsbeløb til indfrielse af høstpantebrevet. Dette års meget sene høst og de dårlige høstforhold bevirker imidlertid, at landbrugenes likviditet er blevet svækket i betydelig grad, og mange landmænd vil vanskeligt kunne nå at afvikle deres gæld, inden udløbet af den gældende frist for fortrinsrettens bortfald 1. januar indtræffer.

Lovforslaget går derfor ud på, at man for den gæld, der er stiftet i perioden fra 1. december 1953 til 1. juni 1954, og som forfaldt til betaling den 1. oktober 1954, udskyder fristen for fortrinsrettens bortfald i 2 måneder til den 1. marts 1955.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget om en midlertidig ændring af høstpantebrevsloven til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Hermed tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om arbejdstageres opfindelser.*

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at der i de foregående tre samlinger har været fremsat tilsvarende lovforslag, men at de udvalg, der har været nedsat til behandling af forslaget, ikke har nået at tilendebringe drøftelserne. Under hensyn til, at dette kunne tages som udtryk for, at der ikke var udsigt til, at lovforslaget kunne gennemføres, var det egentlig min hensigt ikke at genfremsætte forslaget i denne samling. Imidlertid er der fra visse sider overfor mig fremsat ønske om, at der måtte blive skabt mulighed for en fortsat drøftelse af tankerne bag lovforslaget, og jeg har derfor ment det rettest at imødekomme disse ønsker ved at genfremsætte lovforslaget.

Lovforslaget fremsættes i samme skikkelse som i sidste samling, og jeg tillader mig der-

for at nøjes med at henvide til, hvad jeg sagde ved fremsættelsen dengang (folketingets forhandlinger sp. 578—579).

Jeg vil gerne udtrykke håbet om, at det i denne samling må lykkes at få forslaget færdigbehandlet.

Med disse ord skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Fremsættelse af lovforslag.

Formanden: Den højtærede justitsminister har ordet, for at han kan fremsætte et anmeldt lovforslag.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Her ved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til færdselslov.*

Det er adskillige år siden, der blev rejst spørgsmål om at søge gennemført en lov til afløsning af de nugældende love, færdselsloven og motorloven, der er mere end 20 år gamle. Det var før krigen. Under denne stillede man naturligt nok arbejdet i bero, men man var jo under krigen klar over, at den tekniske udvikling, man ventede af efterkrigstiden, ikke mindst ville komme til at betyde en meget kraftig stigning af trafikintensiteten. Navnlig de sidste år har stigningen fundet sted i en brat kurve, og vi må regne med en fortsættelse heraf i de kommende år. En modernisering af lovgivningen må derfor siges at være påkrævet mere end nogensinde. Et par tal vil være egnede til klart at illustrere denne udvikling. Ved udgangen af 1950 havde vi her i landet ca. 236 000 indregistrerede motorkøretøjer, ved udgangen af 1953 ca. 377 000, altså en stigning på ca. 60 pct. på 3 år. Foreliggende oplysninger tyder på, at tallet i første halvdel af 1954 er forøget med henved 50 000.

Denne udvikling af trafikken er — det må fremhæves — en positiv faktor af stadig stigende betydning i samfundshusholdningen. Men der har måttet betales for denne positive faktor. Der er i takt med trafikintensiteten sket en stigning i færdselsulykernes antal. Med fuld ret er der fra mange sider givet udtryk for bekymring og opskræmthed i anledning af avisernes dag-

[Justitsministeren.]

lige meldinger om alvorlige ulykker på landevejene. Det er vel tvivlsomt, om ulykkerne er steget mere, end man måtte forudse som følge af stigningen i trafikintensiteten, men det berettiger på ingen måde til at svække agtpågivenheden overfor ulykkesproblemet. Ulykkerne er både for de enkelte og for samfundet et onde af en sådan størrelse, at det må betragtes som en vigtig samfundsopgave at bekæmpe ulykkesårsagerne.

Den offentlige debat omkring færdselsulykkerne har naturligt som udgangspunkt haft færdselsreglerne og overholdelsen eller den manglende overholdelse af disse. Dette forslag til en ny færdselslov fremkommer derfor på det gunstigste mulige tidspunkt, hvor interessen for og debatten om færdselslovgivningen er levende i alle kredse af befolkningen.

En færdselslovgivning må jo selvsagt først og fremmest tage sigte på at fremme færdselssikkerheden mest muligt. Naturligvis må der også tages hensyn til samfundets interesse i en hensigtsmæssig afvikling af trafikken, der har så stor betydning for samfundets økonomi. Imidlertid er det jo da heldigvis således, at de løsninger af færdselsproblemerne, der tjener trafikens afvikling, næsten altid vil være de samme, som tjener til at fremme færdselssikkerheden, til at undgå ulykker.

Det lovudkast, færdselsudvalget har udarbejdet, er blevet til efter meget grundige overvejelser, og udkastet er i vidt omfang præget af det nordiske samarbejde på dette område og i det hele af det internationale samarbejde, der har givet sig udslag i den internationale færdselskonvention, der er indgået i Genève i 1949. Det er min tro, at færdselsudvalgets lovudkast, der er lagt til grund ved udarbejdelsen af lovforslaget, opfylder de krav, der må stilles til en færdselslov, som nu og i de kommende år skal udgøre en vejledning for trafikanterne og et grundlag for myndighedernes håndhævelse af færdselsordenen, og jeg benytter lejligheden til at takke færdselsudvalget for det udførte meget store arbejde.

Udkastet er ikke nogen revolution på færdselslovgivningens område. Dette mener jeg også er rigtigt. Færdslen, der jo angår os alle, er ikke et felt, der egner sig til de

store lovgivningseksperimenter; en vis stabilitet i de grundlæggende færdselsregler er af betydning, hvis man vil have reglerne efterlevet. På den anden side er det vigtigt, at bestemmelserne er afpasset efter udviklingen, og jeg mener, at dette er lykkedes ved forslaget. Forslaget vil naturligvis give anledning til diskussion i og udenfor det høje ting. Det indeholder en del regler, der har udviklet sig med den stigende trafik, og som er søgt udformet således, at de ikke alene dækker stillingen i dag, men også skulle kunne anvendes i årene fremover. Man har i diskussionen i dagspressen været inde på, at der burde foreslås helt nye regler på visse områder. Disse ting har været overvejet meget nøje, men netop udfra dette grundsynspunkt, hvorefter færdselsudvalget og ministeriet har arbejdet, har man ikke fundet det forsvarligt at følge nogle af disse forslag, som ville betegne pludselige brud på udviklingen. Jeg anser det imidlertid, som jeg før har nævnt det, for en betydelig fordel, at denne offentlige debat har været ført, således at alle relevante synspunkter er kommet frem, og det er helt naturligt, at debatten nu fortsættes og afklares her i tinget.

Jeg skal senere i meget store træk gennemgå lovforslagets hovedlinier. Om de enkelte bestemmelser må jeg naturligvis i vidt omfang henvise til bemærkningerne til lovforslaget og kommissionsbetænkningen med færdselsudvalgets bemærkninger til udvalgets lovudkast. Der er dog en række spørgsmål, som jeg finder anledning til særligt at fremdrage ved denne lejlighed.

Netop fordi lovforslaget fremkommer midt i diskussionen omkring de mange færdselsulykker, er det naturligt, at interessen for en stor del vil samle sig omkring de egentlige færdselsregler, der findes i lovforslagets afsnit IV. Man læser og hører ofte den betragtning, at to forhold spiller en meget væsentlig rolle i denne forbindelse, nemlig reglerne om motorkøretøjernes hastighed og reglerne om vigepligt eller stop ved udkørsel på hovedvej.

Først hastigheden for motorkøretøjer. Dette er i realiteten problemet om, hvorvidt der bør fastsættes en maksimalhastighed for personmotorvogne, varevogne og motorcykler. Det ligger vist nemlig fast, at der for de meget store motorvogne med tilladt

[Justitsministeren.]

totalvægt over 3 500 kg, for motorvogne med påhængsvogn og for traktorer m. fl. må fastsættes særlige grænser for kørehastigheden. Jeg har grund til at tro, at problemet om en almindelig hastighedsbegrænsning vil give anledning til særlig indgående debat her i tinget, og jeg skal derfor gå lidt nærmere ind på de bevæggrunde, der har ført til, at jeg har anset det for rettest i forslaget at opretholde de regler, som blev indført ved loven af 31. marts 1953.

De argumenter, som tilhængerne af en hastighedsbegrænsning for alle køretøjer navnlig bygger på, kan vel kort gengives således, at man finder, at de store hastigheder aldrig kan forsvares, dels fordi vort vejnet som altovervejende hovedregel ikke er indrettet dertil, dels fordi det for andre trafikanter er vanskeligt at vurdere farten hos de meget hurtige trafikanter, og dels fordi ulykker i forbindelse med stor hastighed ofte medfører særlig alvorlige følger. Det er sikkert også en almindelig opfattelse, at der siden loven af 1953 er sket en almindelig forøgelse af hastigheden, og at der nu køres „hårdere“ end før.

Disse argumenter er selvfølgelig af betydelig vægt i diskussionen, og isoleret betragtet må de siges at tale stærkt for at forbyde visse tophastigheder. Jeg har imidlertid ment at måtte lægge vægt på, at det vil være rigtigst og mest konsekvent fuldt ud at gennemføre princippet om, at hastigheden til enhver tid skal være forsvarlig, d. v. s. den skal afpasses efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, således som det nærmere er beskrevet i forslagets § 35. Det afgørende i trafikken må efter min mening være, at de kørende indstiller sig på, at de har det fulde ansvar for, at kørslen er forsvarlig, og at en hastighedsgrænse, hvadenten man sætter den til 60 km eller 80 km, ikke giver de kørende en virkelig vejledning om, hvad der må anses for forsvarligt. I denne forbindelse vil jeg imidlertid benytte lejligheden til foruden at understrege de motorkørendes store ansvar at fremhæve reglen i forslagets § 35, stk. 2. Det siges jo her, at det navnlig påhviler føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed i en række nærmere angivne tilfælde, f. eks. i tættere bebygget

område, ved vejkryds, foran bakketop, ved dårlig sigtbarhed eller oversigt og i andre tilfælde. Jeg vil gerne så stærkt som muligt understrege, at når det siges, at der gælder fri hastighed og også fortsat, hvis dette forslag gennemføres, vil gælde fri hastighed, da er dette altså kun rigtigt med meget væsentlige begrænsninger. Det er jo netop, som jeg har nævnt, en pligt efter loven i en række tilfælde at holde en lav hastighed. Der syndes utvivlsomt tit i forbindelse med disse forhold, men de motorkørende, der gør det, pådrager sig et meget betydeligt ansvar.

Jeg vender tilbage til det almindelige spørgsmål om hastigheden. Jeg er ikke nogen tilhænger af de store hastigheder, men man har ikke erfaringer for, at frigivelsen af hastigheden har ført til, at der nu køres væsentligt hurtigere end før frigivelsen. Jeg kan nævne, at statens færdselspoliti ikke har indhøstet erfaringer i denne retning, ligesom det heller ikke er færdselspolitiets opfattelse, at det er vanskeligere at kontrolere den forsvarlige fart efter hastighedsgrænsens bortfald. Jeg har fundet det naturligt at søge klarlagt, om man i tiden siden den 1. juli 1953, da loven af 31. marts 1953 trådte i kraft, har kunnet konstatere stigning i antallet af færdselsulykker eller i antallet af særlig alvorlige færdselsulykker, og der er derfor under medvirken af statistisk departement foretaget en undersøgelse af de i april kvartal 1953 og april kvartal 1954 indtrådte ulykker, der har medført død eller alvorlig tilskadekomst. Man kunne naturligvis have valgt et andet sammenligningsgrundlag end april kvartal 1953, det sidste kvartal før hastighedens frigivelse, men jeg tror nu ikke, at resultatet var blevet væsentligt anderledes. De tal, der er fremkommet, giver ingen støtte for en påstand om, at frigivelsen af hastigheden har ført til en forværring i ulykkesstatistikken. Ganske vist kan der påvises en mindre relativ stigning i antallet af implicerede køretøjer, der har kørt med mere end 60 km i timen, og stigningen er navnlig mærkbar, forsåvidt angår motorcykler.

Men udskiller man de implicerede køretøjer, som har hovedskyld i ulykken, viser det sig imidlertid, forsåvidt angår personmotorvogne, at der praktisk taget ingen stigning er sket, medens der for motorcykler-

[Justitsministeren.]

nes vedkommende er tale om nogen stigning. Forsåvidt angår hastigheder over 80 km i timen, er den relative stigning større end for hastigheder mellem 60 og 80. Men her må man igen tage i betragtning, at de absolutte tal er meget små, og at der, således som statistisk departement også har givet udtryk for, af denne grund må udvises stor varsomhed ved anvendelsen af tallene.

For i højere grad at få overblik over stigningen i antallet af færdselsulykker, herunder også den eventuelle virkning af ophævelsen af hastighedsgrænsen, har jeg for årene 1950—54 foretaget en sammenligning mellem på den ene side antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne og på den anden side antallet af indregistrerede motorkøretøjer. For at kunne sammenligne de foreliggende tal fra 1954 med de øvrige år har jeg holdt mig til hvert års første halvår. Jeg skal ikke trætte det høje ting med de absolutte tal, men nøjes med kort at gengive de procentvise stigninger. Lægger vi antallet af indregistrerede motorkøretøjer, herunder traktorer, ved udgangen af 1950 til grund, viser det sig, at antallet ved udgangen af 1953 er steget i forholdet 100:159,6. Stiller man heroverfor først antallet af dræbte i første halvår 1950, sammenholdt med første halvår 1954, er forholdet 100:161,2, for alvorligt tilskadekomne 100:150,0 og lettere tilskadekomne 100:131,9. Det viser sig således, at antallet af færdselsulykker med personskade ikke er steget i takt med motorparkens udvidelse. Kun forsåvidt angår dræbte, er der en svag procentvis stigning. Man må imidlertid tage i betragtning, at medens vi har tallene for færdselsulykkerne i første halvår 1954, har vi kun tallet for indregistrerede motorkøretøjer ved udgangen af 1953. Sammenligningen tager således ikke hensyn til stigningen i motorparken i første halvår af 1954, og de tal, der her kommer på tale, er givetvis ret betydelige. Tallene for import af motorkøretøjer i denne periode tyder på en stigning på omkring 50 000 køretøjer. Hertil kommer, at hensyn ikke er taget til det stærkt stigende antal udenlandske køretøjer, der kører her i landet.

Konklusionen af de statistiske undersøgelser, der er foretaget, må efter min mening blive den, at vi ikke har tilstrække-

lige holdepunkter for, at hastighedsgrænsens bortfald har ført til en stigning i antallet af alvorlige færdselsulykker, og det må efter min opfattelse tillægges en ikke ringe vægt, når man diskuterer spørgsmålet om, hvorvidt vi allerede nu skulle ændre bestemmelsen herom. Hertil vil jeg yderligere føje den betragtning, at hvis man vil reducere antallet af færdselsulykker gennem fastsættelse af en maksimalhastighed, så tror jeg, at det vil blive nødvendigt at fastsætte denne så lavt, at i virkeligheden ingen tør tage ansvaret for at stille forslag herom. En 80 kms grænse vil efter min bedste overbevisning i hvert fald være nytteløs i denne relation.

Det andet problem, der træder i forgrunden, når man skal diskutere en ny færdselslov, er problemet om, hvorvidt der bør indføres fuldt stop før indkørsel på hovedvej. Jeg har personlig været tilhænger af en sådan ordning, og de argumenter, der kan anføres til støtte herfor, er — synes jeg — ikke uden vægt. Man opnår en klar regel, som ikke overlader spørgsmålet om, hvorvidt der skal standses før indkørsel på hovedvej, til de enkelte trafikanter.

Forinden jeg begrundet den løsning af spørgsmålet, som indeholdes i lovforslaget, vil jeg gerne for at afværge misforståelse fremhæve, at fuldt stop må forstås bogstaveligt, d. v. s. at køretøjet skal bringes helt til standsning. Jeg nævner dette, fordi det har været nævnt i pressen, at man i USA forstod fuldt stop således, at man efter omstændighederne kunne glide ganske langsomt ud på hovedvej uden forinden at standse helt, og det blev gjort gældende, at en lignende fortolkning kunne anlægges herhjemme. En sådan fortolkning er hverken rigtig eller hensigtsmæssig. Den fører til, at det henskydes til de kørendes skøn, hvorledes indkørsel på hovedvej kan ske, og jeg kan ikke se rettere, end at grænsen mellem denne ordning og det almindelige påbud om at nedsætte farten og om fornødent at holde tilbage i alle tilfælde ved udkørsel på hovedvej bliver hårfin.

Når jeg imidlertid er vejet tilbage for at stille forslag om fuldt stop overalt, skyldes det bl. a., at en sådan ordning vil medføre vanskeligheder i mange byer. Jeg kan i denne forbindelse henvisne til de erfaringer, der er indhøstet, siden bestemmelserne i

[Justitsministeren.]

1953 blev gennemført. Man opstillede den gang på mange steder i byer, hvor oversigtsforholdene ikke var gode, stoptavler, som man siden har måttet nedtage, fordi de medførte betydelige vanskeligheder for afviklingen af den tværgående trafik. Hvis man i princippet gennemfører fuldt stop overalt, bliver spørgsmålet om at løse sådanne vanskeligheder ved en suspension af hovedvejen gennem byer uden tvivl rejst i langt videre omfang, end det allerede er sket. Jeg er ikke blind for, at der kan være tilfælde, hvor kravet om suspension af hovedvej gennem en by kan siges at være velbegrunderet, navnlig i tilfælde, hvor en hovedvej føres gennem centrale dele af større byer, ad gader, der efter deres karakter ikke egner sig til gennemgående trafik. Jeg lægger på den anden side vægt på, at man i videst muligt omfang undgår at afbryde hovedvejene, hvorved deres værdi som bæriere af den gennemgående trafik afgørende svækkes. Det må imidlertid fremhæves, at der er en uheldig uklarhed i de gældende regler om stop før indkørsel på hovedvej. Det ligger klart, at der kræves fuldt stop i alle de tilfælde, hvor den særlige stoptavle er sat op. Herudover gælder det imidlertid, at der også er pligt til fuldt stop ved den almindelige trekantstavle, nemlig hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri. Dette sidste forstås sikkert ikke umiddelbart af alle trafikanter. Jeg finder det derfor rigtigst udenfor byerne at lade opstille stoptavler alle steder, hvor dårlige oversigtsforhold stiller krav til trafikken om fuldt stop. Vurderingen af oversigtsforholdene bør efter min opfattelse ikke bero på den kørendes frie skøn, men vurderingen må henlægges til myndighederne.

Som jeg tidligere har nævnt, bygger lovforslaget for en stor del på den gældende lovgivning, men der foreslås dog på en række punkter ændringer af ikke ringe betydning. Jeg skal nu i store træk nævne lovforslagets hovedlinier og kort omtale nogle af de vigtigste ændringer i forhold til gældende lov.

Lovforslagets afsnit I fastslår lovens område — færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter — og giver dernæst en række definitioner. Man vil måske smile, når man læser,

at et køretøj er enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet. Disse definitioner er imidlertid overordentlig nyttige. Uden dem ville en række af lovens senere bestemmelser blive vanskelige og tunge i formuleringen.

Man vil se, at der også er en omtale i dette afsnit af cykler med hjælpemotor eller knallerter; dem skal jeg vende tilbage til senere.

Lovforslagets afsnit II har overskriften „Bestemmelser om køretøjer“. Den første del af dette afsnit handler om køretøjernes indretning og udstyr. Det vil sikkert for de fleste være naturligt, at man ikke i selve lovtæksten har ment at kunne optage udførlige bestemmelser om indretning af motor-køretøjer m. v. Disse bestemmelser må nødvendigvis få et meget detailleret og teknisk tilsnit, og når hertil kommer, at man med den tekniske udvikling må forudse muligheden for og nødvendigheden af jævnlige ændringer eller tilføjelser til disse bestemmelser, har både færdselsudvalget og justitsministeriet fundet det rigtigst at henstyre disse bestemmelser til en bekendtgørelse.

De vigtigste forskrifter for køretøjernes indretning er dog optaget i lovforslaget, og jeg skal her nævne, at det vil følge af lovforslagets § 5, at de bestemmelser, der allerede er gennemført om refleksanordninger for motorvogne, nu også vil komme til at gælde for motorcykler, hvad jeg anser for ganske naturligt og rimeligt. Efter § 5 stilles der endvidere krav til motorcykler om, at de skal være forsynet med forsvarlig lås. Forholdet er i øjeblikket det, at mange motorcykler er særdeles lette at starte, selvom man ikke har tændingsnøgle, og antallet af tyverier har stadig været stigende. Jeg tillægger det stor betydning, at disse tyverier i størst muligt omfang søges forhindret, dels fordi kørslen med stjålne motorcykler erfaringsmæssigt ofte sker på ganske uforsvarlig måde, dels fordi det må være af største interesse at forebygge denne særlige form for kriminalitet, der let kan blive indledningen til en kriminel løbebane. Vi har i justitsministeriet nøje overvejet, om man også kunne påbyde lås på motorvogne. Når der ikke stilles forslag herom, skyldes det, at man ikke fra teknisk side har kunnet anviser et tilfredsstillende låsesystem.

[Justitsministeren.]

Jeg skal dog i denne forbindelse pege på lovforslagets § 38, stk. 5, hvorefter føreren af et køretøj, når han forlader dette, på behørig måde skal sikre sig, at det ikke kan sætte sig i gang eller fjernes.

Når vi vender os til cykler og hestekøretøjer, har jeg imidlertid fundet det rigtigst i selve loven at optage alle bestemmelser, der skal gælde om disse køretøjers indretning. Det ville ikke være rigtigst at lade landets mange cyklister læse herom både i loven og i en bekendtgørelse.

Fra § 8 om indretning af cykler skal jeg fremhæve, at der her foreslås påbudt gul pedalrefleks på cyklerne. Problemet om sikring af cyklister var fremme i det udvalg, der behandlede lovforslaget om motorkøretøjers baglygteføring, og der var i udvalget fra alle sider enighed om, at en effektiv løsning af dette problem var påkrævet. Den gule refleksanordning på pedalerne er ubetinget det mest effektive, men naturligvis medfører påbudet en udgift for de mange hundrede tusinde cyklister. Jeg tror, at det er nødvendigt at pålægge cyklisterne denne udgift i deres egen interesse. Den nuværende ordning er uforsvarlig. Naturligvis må der gives en rimelig overgangstid, inden påbudet træder i kraft. Jeg har foreslået 1. april 1956, men det er muligt, at det kan blive nødvendigt at forlænge fristen.

Også hestekøretøjer bør være sikret mod påkørsel på mørke veje, og det følger af lovforslagets § 9, at alle hestekøretøjer i lygte-tændingstiden skal være forsynet med rød refleks. Det er min tanke med hjemmel i § 6 at stille samme krav til traktorer, uanset om disse er indregistreret eller godkendt.

Ved gennemgangen af det følgende afsnit om kontrol med køretøjer har vi i justitsministeriet overvejet spørgsmålet om, hvorvidt der burde stilles krav om godkendelse af alle traktorer, der kører på vej. Da bestemmelserne herom imidlertid er af ret ny dato, har jeg ikke ment at burde foreslå ændrede regler på dette punkt, men der er grund til at pege på, at meget taler for, at det offentlige bør have kontrol med samtlige disse køretøjers forsvarlige indretning.

I § 13, stk. 3, foreslås der tilvejebragt hjemmel for, at køretøjer, der ikke har været undersøgt i 5 år, skal kunne kræves fremstillet til eftersyn. De gældende regler på

dette punkt forekommer mig ikke helt rationelle. I øjeblikket er det således, at alle nye køretøjer skal synes før indregistrering, hvorimod der ikke findes bestemmelser om regelmæssigt syn af ældre køretøjer, bortset fra drosker og rutebiler. Jeg er tilbøjelig til at tro, at ordningen med hensyn til synning af alle nye køretøjer er for vidtgående, idet syn af fabriksnye køretøjer, navnlig personmotorvogne og motorcykler, ofte må forekomme overflødigt.

Jeg har derfor indledt en undersøgelse af, om man for visse grupper af køretøjer til afløsning af de individuelle syn kan gå over til en typegodkendelsesordning. På den anden side tror jeg, at de gældende regler om syn af gamle køretøjer i for høj grad overlader det til tilfældigheder, hvorledes kontrollen med sådanne køretøjer gennemføres, og jeg tror derfor, at det er rigtigst at søge gennemført en lovregel, der åbner mulighed for gennemførelse af periodiske syn af alle motorkøretøjer.

Lovens afsnit III indeholder bestemmelser vedrørende førere af køretøjer m. v. I dette afsnit har bestemmelsen om spirituspåvirkede motorkørere naturligt givet anledning til megen diskussion i offentligheden.

Allerede færdselsudvalgets flertal, der har stillet forslag om en ændring af disse regler, navnlig ved indførelse af promilleregler, som vi kender dem fra Norge og Sverige, tog et vist forbehold i anledning af de tyske forsøg, der også har været omtalt i dagspressen. De fællesnordiske forsøg, der er iværksat til belysning af dette spørgsmål, er endnu ikke afsluttet, og allerede af denne grund har jeg ikke ment at kunne følge færdselsudvalgets forslag. Jeg finder det i det hele taget tvivlsomt, om man overhovedet bør fravige den gældende ordning, der på dette som på andre områder bygger på domstolens fri bevisbedømmelse.

I dette afsnit af loven findes også reglerne om erhvervelse af førerbevis. Der har i de sidste dage i dagspressen været citeret en artikel i et politiblad, der fremhæver, hvilke krav til karakteren der i virkeligheden bør stilles til personer, der fører motorkøretøj. Jeg er ganske enig i, at dette at føre vor tids kraftige¹ motorkøretøjer, hvadenten det gælder biler eller motorcykler, stiller betydelige krav til karakter og ansvarsbevidsthed hos motorførerne. Det er jo ikke muligt

[Justitsministeren.]

at kræve mentalundersøgelse af enhver, der ønsker førerbevis, men det er meget vigtigt, at disse personer virkelig er i stand til at opfylde de krav, der bør stilles. Der findes i den gældende motorbekendtgørelse udførlige regler om, hvilke krav der bør stilles til førerbevisaspiranter ved køreprøven, og det er min hensigt at gennemgå disse regler med henblik på, om de kan anses for tilstrækkelige. Det er imidlertid klart, at der også må lægges betydelig vægt på, hvorledes undervisningen i kørefærdighed foregår. For at åbne mulighed for at give nærmere regler herom bestemmes det i forslaget § 18, stk. 2, at det, hvis man ikke tidligere har haft førerbevis, er en betingelse for at indstille sig til prøve, at man har taget undervisning hos godkendt kørelærer. Endvidere giver forslaget § 20, stk. 6, justitsministeriet mulighed for at give nærmere regler om øvelseskørsel.

Et særligt spørgsmål vedrørende førere af motorkøretøjer er spørgsmålet om, hvilke regler der skal gælde for kørsel med traktorer. Vi har i dag den ordning, at der udstedes særlige førerbeviser til traktorer, men landbrugs- og skovbrugstraktorer, der kun i begrænset omfang benyttes på vejene, kan føres uden særligt førerbevis. Jeg har været en del i tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at opretholde denne undtagelse. Således som trafikken udvikler sig, kan man med rette anlægge det synspunkt, at store eller hurtige motorkøretøjer ikke bør køres af ukyndige folk. Jeg har dog ikke fundet tilstrækkelig anledning til at foreslå bestemmelsen om landbrugstraktorer ændret, navnlig fordi der for få år siden fra rigsdagens side er taget stilling til spørgsmålet, men jeg vil gerne understrege, at det er et problem, der kan være grund til at have opmærksomheden henledt på.

§ 19 i forslaget er iøvrigt formuleret således, at der fastsættes en fælles aldersgrænse for førerbevis til alle traktorer. Det forekommer mig ikke rationelt at fastsætte forskellig aldersgrænse under hensyn til, hvorledes køretøjet anvendes.

Jeg kommer så til lovens afsnit IV om de egentlige færdselsregler. Jeg har allerede tidligere mere udførligt omtalt hastighedsreglerne og spørgsmålet om stop ved hovedvej.

Grundreglen i § 24, at vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, svarer naturligvis til, hvad der er bestemt i den gældende færdselslov, og denne grundregel kan ikke indskræpes stærkt nok.

Jeg skal endvidere nævne den almindelige bestemmelse i § 25, hvorefter vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler. Jeg vil gerne fremhæve, at denne bestemmelse gælder for alle trafikanter, også fodgængere. Heraf følger, at fodgængere skal respektere lyssignaler. Den vistnok almindelige opfattelse, at fodgængere kan gå over på trods af lyssignaler, når blot de ikke er til gene for færdslen, vil altså ikke længere gælde. Jeg finder dette naturligt, idet det ikke bør overlades til fodgængerne selv at skønne over, om det er til ulempe for færdslen, at de passerer et reguleret kryds mod rødt eller gult lys.

Jeg har kunnet tiltræde færdselsudvalgets forslag om, at der indføres de såkaldte legegader. Jeg henviser her til forslaget § 30. Det vil komme til at dreje sig om gader, som ikke har nogen betydning som gennemfærdselsårer, og jeg tror, at det navnlig i større byer, hvor det ofte er vanskeligt at finde legepladser for børn, vil kunne blive en gavnlige bestemmelse. Færdselsudvalget havde i sit udkast foreslået et absolut forbud mod leg på kørebanen udenfor legegaderne. Jeg er selvfølgelig ganske enig i det grundsynspunkt, der ligger bagved udvalgets forslag, at det er meget vigtigt, at børn ikke leger på gader med nogen trafik, og i sådanne tilfælde vil leg på gaden også være til ulempe for færdslen. Jeg har dog fundet, at udvalgets regel er lidt for usmidig. Jeg tænker herved navnlig på helt utrafikerede sideveje og mindre biveje på landet.

I § 33 indeholdes nogle vigtige bestemmelser om køretøjers plads på kørebanen. Det spørgsmål, der navnlig kan rejses i denne forbindelse, er, om man bør have en ubetinget regel om, at den, der skifter kørselsretning, altid har pligt til at holde tilbage for den øvrige trafik og har det ubetingede ansvar, hvis der indtræder et uheld. Forslag om en sådan regel har været stærkt efterlyst i den offentlige debat. Jeg forstår meget vel begrundelsen herfor, men er dog betænkelig ved at indføre reglen

[Justitsministeren.]

i forslaget. En sådan regel vil nemlig ikke være i stand til at løse alle problemerne, og den vil kunne virke i ikke ringe grad hemmende på en rimelig afvikling af trafikken. Ved behandlingen af lovforslaget i ministeriet har vi imidlertid ved udformningen af bestemmelsen i forslagets § 33, stk. 4, understreget den kørendes pligt til ved enhver ændring af færdselsretningen at forvise sig om, at manøvren kan ske uden fare eller ulempe for bagfra kommende færdsel, og det er meget vigtigt, at denne bestemmelse indarbejdes hos trafikanterne.

I forbindelse med den regel, jeg lige har nævnt, har man netop som en konsekvens af denne ønsket gennemført en regel om, at det fremtidigt skulle være tilladt at overhale også til højre. Bortset fra ganske begrænsede undtagelsestilfælde har jeg i overensstemmelse med færdselsudvalget imidlertid ikke fundet en sådan regel, der ville betyde et afgjort brud med det tilvante, forsvarlig.

I § 34 om køretøjers placering under svingning eller vending indeholdes nogle bestemmelser, som afviger en del fra den gældende lov. For blot 10—15 år siden var det jo god færdselslatin, at svingning til højre skulle ske i kort bue, men svingning til venstre i stor bue. Svingning til højre skal stadig ske i kort bue, men reglerne om svingning til venstre er ændret. I § 34, stk. 1, lovfæstes således reglen om, at køretøjer, der skal svinge til venstre, i god tid forinden skal føres ind på vejens midterlinie eller på kørebane med ensrettet færdsel over mod den venstre kant, og det siges videre: at hvor vejen har to eller flere vognbaner i samme kørselsretning, skal kørende i god tid før krydset anbringe sig i den vognbane, som er mest hensigtsmæssig under hensyn til den påtænkte færdselsretning. Denne bestemmelse praktiseres allerede i vidt omfang i trafikken, men jeg finder det vigtigt, at den nu lovfæstes, idet den efter min mening er til gavn for færdselssikkerheden og for trafikens afvikling.

Et særligt problem, som har været over-

vejet i denne forbindelse, er spørgsmålet om, hvorledes cyklister bør forholde sig i sådanne situationer. Det er her klart, at hvor der er cyklesti, bør cyklerne ikke før krydset begive sig ud på kørebanen, men det vil på den anden side være naturligt, at cyklister, før de skal svinge til venstre, kører ud mod venstre side af cyklestien. Problemet er vanskeligere, hvor der ingen cyklesti er. Jeg har anset det for betænkeligt at påbyde, at også cyklister i sådanne tilfælde skal være forpligtet til at køre ind mod kørebanens midte, før de når frem til krydset, og bestemmelsen er derfor formuleret således, at cyklisterne på dette punkt er frit stillet. Det må afhænge af vejens forhold og trafikens intensitet, om det kan anses for hensigtsmæssigt, at cyklister følger bestemmelsens hovedregel.

§ 34, stk. 2, modificerer yderligere den hidtil gældende regel om stor bue ved venstresving, idet der alene stilles krav om, at køretøjet, når det forlader krydset, skal befinde sig i højre side af den kørebane, det svinger ind i. Ved denne ordning, som der har været enighed om under de nordiske forhandlinger, giver man mulighed for, at modgående køretøjer, der hver især skal svinge til venstre i et kryds, ikke behøver at skære hinandens kørebane. Jeg har været noget betænkelig ved denne regel, som naturligvis bør praktiseres under rimelig hensyntagen til de stedlige forhold, idet de kørende i denne situation navnlig bør være opmærksom på, at der gives trafik, der kommer fra venstre, tid til at opfylde sin vigepligt.

Løvrigt vil jeg gerne ved omtalen af § 34 stærkt fremhæve bestemmelsen i stk. 3, hvor det påbydes føreren før forberedelsen og udførelsen af en svingning at påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende, og i denne forbindelse vil jeg gerne yderligere pege på § 39, stk. 6, hvor det udtrykkeligt siges, at det er en kørendes pligt foruden brug af signal eller tegn at forvise sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller væsentlig

[Justitsministeren.]

ulempe for andre. Der er ingen tvivl om, at der syndes en del mod disse regler, men deres overholdelse er givet af meget stor betydning for trafikikkerheden.

Også § 36 om møde og overhaling indeholder bestemmelser, som desværre altfor tit tilsidesættes, ofte med det resultat, at der indtræder alvorlige ulykker. Enhver, der færdes på vejene, bliver altfor ofte vidne til hasarderede overhalinger, og meget ville være nået, hvis man kunne komme dette farlige uvæsen til livs. Jeg tror, at den afstribning af vejene, der efterhånden er foretaget mange steder, er et udmærket hjælpemiddel i kampen mod de hasarderede overhalinger. Det har været fremdraget i pressen, at der tiltrængtes en klargørelse af færdselsstribernes betydning. Jeg er enig heri. Færdselsstriberne er et led i vejafmærkningen, og i mange tilfælde vil en overskridelse af striberne gøre det utvivlsomt, at der foreligger en overtrædelse af færdselsloven. Afstribningerne er imidlertid langt fra alle steder helt i overensstemmelse med de givne forskrifter og må derfor indtil videre i vidt omfang betragtes blot som en vejledning for trafikanterne. Det er imidlertid min hensigt i forbindelse med lovens gennemførelse at søge gennemført en færdselspropaganda, der sætter ind på dette punkt.

§ 37 om vigepligt har jeg allerede omtalt udførligt i forbindelse med omtalen af spørgsmålet om stop før indkørsel på hovedvej. Jeg skal blot yderligere pege på et par ting. Det forudsættes i stk. 2, at der kan blive tale om opsættelse af stoptavler også udenfor hovedvejene. Der vil kunne foreligge tilfælde, hvor særlige grunde nødvendiggør en sådan afmærkning, men bestemmelsen må selvsagt administreres med den største forsigtighed. Navnlig bør man være opmærksom på faren for, at trafikanter, der efter at have passeret et sådant stopskilt svinger ind på den tværgående vej, kan bringes den urigtige opfattelse, at de befinder sig på hovedvej.

Stk. 3 indfører nogle nye regler om ubetinget vigepligt ved udkørsel fra markvej eller fra private grunde samt ved udkørsel fra særskilt anlagt cyklesti.

I stk. 4 findes bestemmelsen om den almindelige vigepligt. Problemet er jo her, i hvilket omfang vigepligten gælder, når det

køretøj, der kommer fra venstre, kører ad en mere befærdet færdselsåre. Jeg tror, at den formulering, man er nået frem til, er heldig, idet jeg navnlig lægger vægt på, at afdæmpningen af vigepligtsreglen i disse situationer kun bør gælde, hvor det er åbenlyst, at den ene vej er mere betydende end den anden.

Endelig skal jeg pege på, at bestemmelsen i § 37, stk. 5, medfører en skærpelse af de gældende regler i spørgsmålet om kørendes pligt til at holde tilbage ved fodgængerovergange. Jeg tror, det er nødvendigt, at man udtrykkeligt pålægger de kørende at standse, hvor det er fornødent for at lade de gående passere. Bestemmelsen er formuleret således, at pligten til at standse ikke ubetinget gælder, så længe den gående ikke har begivet sig ud på kørebanen, og heller ikke hvor standsning ikke er nødvendig for at lade de gående passere. Dette sidste er navnlig praktisk på brede gader.

Et af de store problemer i nutidens trafik er spørgsmålet om rigtig parkering. Vi er her inde på et område, hvor et rimeligt hensyn til andre trafikanter ofte tilsidesættes, og meget ville være nået, hvis færdselskulturen også på dette punkt kunne forbedres. Jeg håber, at eksemplerne i § 38, stk. 3 og 4, vil være til vejledning i trafikken, men vil iøvrigt understrege, at det afgørende på dette som på mange andre punkter må være, at trafikanterne indstiller sig på gensidig hensyntagen.

Bestemmelsen i § 38, stk. 2, om forbud mod parkering i venstre side er ny i forhold til gældende ret. Den ulempe, den medfører for de kørende, kan kun være minimal og opvejes efter min mening rigeligt af fordelene ved, at man undgår kørsel i venstre side af vejen i forbindelse med parkering. Jeg har været betænkelig ved som foreslået af færdselsudvalget i denne forbindelse at undtage lidet befærdede smalle veje. Jeg foretrækker en klar regel, som ikke kan give anledning til tvivl og diskussioner. At veje med ensrettet færdsel bør undtages, er en selvfølge.

I forbindelse med § 39 om signaler og tegn har det været overvejet, om der bør gives særlige regler om tegngivning i rundkørsler. Det vil fremgå klart af forslaget, at de kørende, således som de også har pligt til nu, skal give tegn, forinden de forlader rund-

[Justitsministeren.]

kørslen. Derimod er det næppe muligt at formulere en regel om tegngivning, når man svinger til venstre i en rundkørsel. Navnlig ved ganske små rundkørsler vil en sådan tegngivning i visse tilfælde kunne virke vildledende. På den anden side er det givet, at det ofte kan være af værdi, at den, der fortsætter i rundkørslen, giver tegn, og det følger af stk. 3, 1. punktum, at tegngivning i sådanne tilfælde skal anvendes.

I § 40 er optaget nogle regler om lygteføring, der afviger fra de gældende bestemmelser, men i et vist omfang svarer til en praksis, der allerede har udviklet sig i trafikken. Jeg tænker her på, at man ved lovforslaget anerkender anvendelsen af blændende lys som „langt“ lys ved kørsel på veje, der ikke er tilstrækkeligt oplyst, men med pligt til nedblænding ved møde med andre køretøjer og pligt til at benytte kort lys eller positionslys på oplyste veje, således at der på fuldt oplyste veje kun må benyttes positionslys. Jeg tror, disse regler betyder et væsentligt fremskridt.

Bestemmelserne i § 42 om køretøjers bredde, længde og højde og i § 45 om køretøjers vægt indeholder en udvidelse i forhold til de gældende bestemmelser, idet man nu tillader køretøjer med en bredde af indtil 250 cm og et største akseltryk på indtil 8 t, medens de hidtil gældende bestemmelser kun tillader en bredde på 230 cm og et største akseltryk på 6 t. Dette harmonerer med den internationale færdeselskonvention og svarer iøvrigt til den administrative praksis, der har været fulgt i længere tid. Navnlig bestemmelserne om akseltryk er af en vis betydning for danske vognmænds mulighed for at konkurrere med udenlandske vognmænd. I Tyskland er det tilladt at køre med biler med indtil 10 t akseltryk, men det danske vejnet tillader ikke, at vi strækker os så vidt. Jeg er opmærksom på, at det er af betydning, at der føres nøje kontrol med, at også udenlandske køretøjer, når de kører her i landet, overholder de danske regler, og der er overvejelser i gang om at udbygge vægtkontrollen ved grænseovergangsstederne.

Lovforslagets § 45, stk. 5, om ejerens ansvar for overlæs er ændret noget i forhold til færdselsudvalgets udkast, hvori der opstilles en bevisformodningsregel. Jeg

anser det for en klarere regel, at der pålægges ejeren et ubetinget ansvar for kørsel med overlæs, såfremt kørslen er foretaget i hans interesse, selvom køretøjet føres af en anden.

§ 50 indeholder en ny bestemmelse om, at motorcykler ikke må køre ved siden af hinanden. Dette er efter min mening ikke noget urimeligt krav at stille til motorcyklisterne, og det er klart, at bestemmelsens overholdelse er af betydning både for færdselssikkerheden og for trafikens afvikling. Den samme bestemmelse foreslås i § 52, stk. 1, gennemført for cykler med hjælpemotorer, medens det for almindelige cykler foreskrives, at de højst må køre 2 ved siden af hinanden.

Af bestemmelserne i § 52 om færdsel med cykle skal jeg iøvrigt navnlig fremhæve, at aldersgrænsen for børns adgang til at cykle uden ledsagesle er fastsat til 6 år. Endvidere åbnes der i stk. 6 adgang til at medtage 2 børn under 6 år på en cykle, men til gengæld skal cyklisten være fyldt 18 år. Jeg har anset det for rigtigt at foreslå bestemmelsen affattet således, idet det uden tvivl er af betydning for mange at kunne tage deres børn med.

I § 53 findes der ret udførlige bestemmelser om gåendes færdsel på vejene. Der indføres bl. a. en udtrykkelig bestemmelse om, at gående, der færdes på kørebanen, fortrinsvis skal gå i venstre side, at fodgængerfelt skal benyttes, hvis der findes et i nærheden, og at gående også i fodgængerfelt skal passere kørebanen i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader. Det ville være af stor betydning for trafikken, hvis man kunne nå frem til, at disse og de øvrige forskrifter i § 53 blev efterlevet i videre omfang, end det sker i dag.

Forslagets afsnit V indeholder nogle bestemmelser om sporvogne og andre skinnekøretøjer, og i afsnit VI findes reglerne om færdselsregulering og afmærkning m. v. Reglerne i dette afsnit er fortrinsvis af administrativ karakter. De handler om opsætning af færdselstavler, samarbejde mellem politi og vejmyndigheder, både ved indførelse af reguleringer på eksisterende veje og ved nyanlæg, samt om vejarbejder, sporanlæg og beplantninger m. v., der er til ulempe for færdslen.

Bestemmelserne i dette afsnit er meget

[Justitsministeren.]

vigtige, idet det jo selvsagt er af største betydning, at vejene bygges og afmærkes således, at risikoen ved deres benyttelse bliver den mindst mulige.

Forslagets bestemmelser om erstatning og ansvarsforsikring i afsnit VII indeholder så godt som ingen ændringer i forhold til de nugældende regler, idet en revision af disse bestemmelser bør afvente den udvalgsbehandling, som er i gang i øjeblikket.

Derimod indeholder afsnit VIII om straf og frakendelse af førerret visse ændringer i forhold til gældende ret. Således er straffesammen udvidet. Motorlovens § 41 hjemler straf af bøde eller hæfte, medens forslaget § 69 giver mulighed for straf af fængsel i indtil 6 måneder, for berusede motorførere fængsel i indtil 1 år. Jeg vil i denne forbindelse gerne fremhæve, at det er min agt, når lovforslaget er gennemført, at drøfte med anklagemyndigheden, om man ikke bør søge bødesatserne hævet noget. Jo stærkere trafikken bliver, des alvorligere må samfundet se på overtrædelse af færdselsforskrifterne.

I forslaget § 70 om frakendelse af førerret vil jeg navnlig pege på, at frakendelse skal finde sted, når en fører af et motordrevet køretøj har ført dette på groft uforvarlig måde, eller det iøvrigt på grund af de af ham begærede forseelser findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han beholder sit førerbevis. En noget lignende bestemmelse findes i den gældende motorlovs § 42, stk. 1, men reglen her er fakultativ, og det er hidtil kun sket ganske undtagelsesvis, at der er truffet bestemmelse om frakendelse af førerbevis udenfor tilfælde, hvor der har været tale om kørsel i spirituspåvirket tilstand. Jeg finder det naturligt, at praksis på dette punkt skærpes, og det er min hensigt, når loven er gennemført, at instruere anklagemyndigheden om fremtidig at nedlægge påstand på frakendelse, hvor der er tale om virkelig uforvarlig kørsel, eller andre forhold iøvrigt taler for, at den sigtede ikke fortsat bør have adgang til at føre motorkøretøj.

Færdselsudvalget havde i § 66 i sit udkast foreslået en bestemmelse, der pålægger sygehuslæger at udtage blodprøve og eventuelt urinprøve af spirituspåvirkede trafikanter og stille oplysningerne til rådighed

for politiet. Jeg finder, at det er helt naturligt, at der består et sådant samarbejde mellem lægerne og politiet. Da imidlertid et sådant samarbejde allerede eksisterer og ikke har været belastet med væsentlige vanskeligheder, har jeg ikke ment det påkrævet, at der i loven optages en udtrykkelig bestemmelse herom.

Af bestemmelserne i afsnit IX, forslaget sidste afsnit, skal jeg nævne færdselsudvalgets forslag om, at det henskydes til kommunerne at fastsætte bestemmelse om antallet af drosker og andre til erhvervsmæssig personbefordring bestemte køretøjer. Dette forslag har jeg fuldtud kunnet tiltræde. Bestemmelsen indeholder det nye i forhold til hidtil gældende ret, at der også gives mulighed for at begrænse antallet af de såkaldte lillebiler. Jeg finder det naturligt, at hele dette spørgsmål henskydes til kommunernes afgørelse, og færdselsudvalgets forslag herom er derfor medtaget i lovforslaget § 73.

Jeg skal endelig fremsætte nogle bemærkninger angående det i offentligheden så stærkt debatterede spørgsmål om cykler med hjælpemotor, de såkaldte knallerter.

Der nu gået næsten et år, siden der ved bekendtgørelse blev givet en række lempelser for disse køretøjer, således at de på mange punkter blev ligestillet med cykler. Jeg vil straks sige, at der efter min opfattelse ikke i de indvundne erfaringer er noget, der på afgørende måde taler for at ændre hovedlinierne i ordningen, som givetvis er af stor betydning for mange mennesker.

Der har været skrevet og sagt meget om dette spørgsmål, og det bliver navnlig gjort gældende, at aldersgrænsen på de 16 år bør hæves, idet de ganske unge misbruger knallerterne. Endvidere har der hævet sig røster for, at man bør vende tilbage til en registrering af knallerterne, idet man derved letter politiets mulighed for at skride ind i tilfælde af tilsidesættelse af færdselsreglerne. Endelig er der mange, der har kritiseret, at knallerterne skal henvises til cyklesti.

Justitsministeriet ligger inde med forskelligt materiale om de erfaringer, politiet har gjort i det forløbne år. Jeg skal således henviser til, at Københavns politis færdselsafdeling i september måned i år har foretaget en undersøgelse af knallerternes forhold for at finde ud af deres andel i ulykkerne og i

[Justitsministeren.]

det hele deres færd i trafikken. I Københavns politis indberetning anføres det, at knallertførere vel er impliceret i flere uheld og begår flere overtrædelser end almindelige cyklister, men at deres andel i uheldene, når man sammenligner dem med bilister og motorcyklister, er relativt beskeden, og det siges i indberetningen, at de ikke er blevet den betydende ulykkfaktor, som mange har ment de ville blive. Endelig fremhæves det af Københavns politi, at det ikke er rigtigt, når det påstås, at det navnlig er de ganske unge under 18 år, som forser sig i trafikken. Af de 427 knallertkørere, der i de første 9 måneder af 1954 var impliceret i uheld, var kun 36 under 18 år.

Som det vil være bekendt gennem pressen, har endvidere politimesterforeningen fremsendt et materiale om de hidtil indvundne erfaringer, og der foreligger i dette materiale udtalelser fra samtlige landets politimestre. Det er klart, at der i disse indberetninger kommer vidt forskellige synspunkter til orde, men jeg tror ikke, jeg siger for meget, når jeg nævner, at det er mit almindelige indtryk efter gennemlæsningen af indberetningerne, at knallerterne ikke er blevet det smertensbarn i trafikken, som mange havde regnet med. Jeg finder således ikke, at indberetningerne virkelig kan støtte foreningens forslag om, at aldersgrænsen hæves fra 16 til 18 år, og jeg skal her nævne, at der blandt de politimestre, der har udtalt sig om spørgsmålet, ikke er flertal for en sådan ændring. Foreningen er endvidere inde på, at der bør tilvejebringes hjemmel for at forbyde knallertkørsel på visse vejstrækninger efter arbejdstids ophør. Det, man navnlig tænker på her, er den støjlage, som mange lider under. Jeg er ikke tilhænger af således at opdele befolkningen efter, hvilke gader de bor i, men jeg er enig i det synspunkt, at man må bestræbe sig på i videst muligt omfang at komme støjplagen til livs. Jeg kan her henvise til, at jeg i et cirkulære af 24. juni 1954 har anmodet politiet om at skride ind overfor motorcyklister og knallertførere, der misbruger deres køretøj til at frembringe uforholdsmæssig støj.

At genindføre registrering eller en modificeret form for registrering finder jeg ikke påkrævet. Det ville nødvendiggøre en ganske betydelig administration og en udvidelse

af motorkontorenes personale, og de fordele, der ville opnås, er uden tvivl overordentlig beskudne. Jeg kan dog også sige, at de af politimestrene, der har udtalt sig om spørgsmålet, ser meget forskelligt herpå, og der er afgjort ikke tale om en overvejende tendens til at gå ind for en registrering.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om knallerternes placering på cyklesti og kørebane, vil jeg gerne pege på, at der ikke foreligger erfaringer, der tyder på, at knallerterne volder særlig mange ulykker på cyklestier, men jeg er iøvrigt ganske enig i, at det her må være afgørende, hvorledes forholdene er på de enkelte vejstrækninger. Bekendtgørelsen af 27. november 1953 forudsætter jo imidlertid også, at knallerterne de steder, hvor cyklestierne ikke er egnede til at optage dem, skal kunne henvises til kørebanen. Når dette spørgsmål er afklaret, er det min hensigt at anmode politimestrene om at gennemgå samtlige cyklestier for at skille de stier ud, hvor det ved afmærkning bør forbydes knallerterne at køre.

Der er dog to punkter, på hvilke det nu fremsatte lovforslag afviger fra de gældende regler. For det første vil knallerterne omfattes af lovens almindelige straffebestemmelser i § 69, og det vil igen sige, at der bliver hjemmel til at idømme berusede knallertførere frihedsstraf i de tilfælde, hvor forseelsens beskaffenhed taler derfor. Endvidere har jeg i forslaget § 21, stk. 2, optaget en bestemmelse om, at ejeren eller føreren af en knallert ikke må overlade denne til en person under 16 år. Selvom man formentlig ville kunne nå det samme resultat ved at sammenholde lovens bestemmelser med straffelovens § 23 om medvirken, finder jeg det naturligt, at der medtages en udtrykkelig regel herom.

Jeg vil gerne stærkt understrege, at forudsætningen for at anvende de lempeligere regler på knallerter må være, at køretøjernes hastighed begrænses til 30 km i timen, og dette har fundet udtryk i lovforslagets § 2, hvori det udtrykkeligt siges, at det er en forudsætning for, at reglerne om cykler finder anvendelse, at køretøjet er begrænset til en sådan hastighed. Det er ofte i den offentlige debat blevet fremhævet, at knallerterne kører væsentligt hurtigere, og jeg har derfor allerede i januar måned anmodet justitsministeriets typeundersøgelsesudvalg

[Justitsministeren.]

om at foretage prøve med de gængse typer af knallerter. Disse prøver, der foretages med bistand af teknologisk institut, er endnu ikke afsluttet, men de resultater, der hidtil foreligger, tyder ikke på, at det er rigtigt, at hastighedsbegrænsningen ikke overholdes.

Jeg har herefter ikke yderligere bemærkninger at gøre til lovforslagets enkelte bestemmelser. Det er mit håb, at forslaget må få en velvillig modtagelse i det høje ting, og at tinget vil være enig i, at det er vigtigt, at forslaget snarest vedtages, idet man herved skulle have et bedre våben i kampen mod færdselsulykkerne. Men det er klart, at lovens gennemførelse ikke løser alle problemer. Det er således særdeles vigtigt, at der gøres en indsats for at udbrede kendskabet til og forståelsen af færdselsreglerne. Rådet for større færdselssikkerhed udfører på dette område et påskønnelsesværdigt arbejde, og det forekommer naturligt, at de nye regler benyttes til en intensivisering af dette arbejde. Måske bør man overveje udsendelse af en populær fremstilling af de vigtigste færdselsregler til samtlige husholdninger.

Også spørgsmålet om politiets kontrol med, at færdslen sker på forsvarlig måde, er særdeles vigtigt. Det er min opfattelse, at politiets arbejde på dette område er af meget stor betydning, og der er i justitsministeriet overvejelser i gang om på længere sigt at udvide færdselskontrollen på vejene.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige og efter omstændighederne hurtige behandling.

Formanden: Eksemplarer af det nu fremsatte lovforslag vil blive omdelt.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udlån til statshusmandsbrug m. m.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 173; fremsættelsen findes i tidenden sp. 797).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Chr. Rasmussen: Da vi i sidste folketingssamling behandlede udlånsloven, som

skulle gælde for indeværende finansår, var der året forud konstateret en prisstigning i byggeomkostningerne på ca. 1 pct. Denne stigning var imidlertid så lille, at man ikke dengang foreslog nogen forhøjelse af lånesatserne. Jeg udtrykte dengang en vis betænkelighed, fordi man måtte regne med en prisstigning navnlig på dette byggeri, grundet på ophævelsen af maksimalprisen på dansk bygningstræ. Denne ophævelse havde medført en prisstigning på ca. 40 pct. på disse materialer.

Det har da også medført, at man i indeværende år har konstateret en stigning på 4 pct. i byggeomkostningerne, så at den samlede stigning i byggeomkostningerne, siden lånene sidst blev forhøjet, er 5,5 pct. Den forhøjelse, der nu foreslås, nemlig 2 000 kr. på alle byggelånsatser, giver nogenlunde dækning for denne prisstigning. Der er blot det triste moment i sagen, at den, der bygger i indeværende år, selv har måttet dække denne prisstigning, i de fleste tilfælde vel nok ved privat gældsstiftelse, hvad der i alle tilfælde vil forøge de økonomiske vanskeligheder, ikke alene i starten, men også nogle år fremover. Det ville være ønskeligt, om man kunne finde frem til en udligning, så at det ikke blev ganske enkelte årgange, det gik ud over. Det kunne efter min formening lade sig gøre ved at fastsætte lånegrænserne lidt lavere og så regulere med efterbevilling, når prisberegningerne for de pågældende år forelå.

Lovforslaget giver mig iøvrigt ikke anledning til mange bemærkninger. Når de samlede bevillinger foreslås uforandret, men byggelånene foreslås forhøjet, må resultatet deraf naturligvis blive en lidt mindre udstykning. En nøje bedømmelse heraf på nuværende tidspunkt lader sig imidlertid ikke gøre, men et vist grundlag for bedømmelse kan vel udledes ved en sammenligning med indeværende års udstykning.

Der er i indeværende år bevilget lån til 101 nye brug på statsjord og til 66 på privat indkøbt jord + 16 gartnerier. Der er efter denne lov, hvor der er tale om de såkaldte gammellovsbrug, indtil nu indkommet 115 ansøgninger om lån til husmandsbrug og 20 om lån til gartnerier, altså noget mindre end i fjor, men der kan selvfølgelig i de måneder, der er tilbage, komme endnu nogle stykker.