

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslagene går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 121) findes i tidenden sp. 3756, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1089).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til færdselslov for Grønland.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 122) findes i tidenden sp. 3756, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1089).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Boye Hansen: Udvalget har nu i 10 møder behandlet lovforslaget om ændringer i færdselsloven. Som nævnt i betænkningen er der modtaget dels deputationer, dels skriftlige henvendelser fra en række organisationer og personer, der er interesserede i færdselslovgivningen. Endvidere har udvalget haft samråd med justitsministeren, der har besvaret et stort antal spørgsmål, stillet af udvalget.

Som det ligeledes fremgår af betænkningen, er der i hele udvalget enighed om at tiltræde de af justitsministeren stillede for-

slag om ændringer i færdselsloven på én undtagelse nær. Det gælder lovforslagets § 1, nr. 4, der går ud på at udvide gyldighedstiden for førerbeviser indtil indehaverens fyldte 70. år. Herom stiller et mindretal, venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget, ændringsforslag under nr. 4 og nr. 7 gående ud på, at førerbeviserne kun skal gælde indtil 60 års alderen.

Spørgsmålet har været drøftet indgående i udvalget, også under samråd med justitsministeren. Der er herunder intet fremkommet, som har ændret udvalgsflertallets tilslutning til forslaget. Jeg må derfor, idet jeg henviser til mine udtalelser herom under første behandling, anbefale at stemme imod mindretallets ændringsforslag.

Under første behandling gav jeg udtryk for betænkelighed ved at tiltræde forslaget om at forhøje maksimalhastigheden for lastbiler fra 60 km til 70 km i timen. Jeg henviste til, at alt for mange lastbiler endnu ikke var forsynet med bremses, der opfyldte lovens minimumskrav til bremseeffekten. De oplysninger, vi har modtaget herom under udvalgsbehandlingen, har ikke afkræftet dette forhold. Imidlertid er det anført, at gennemførelsen af forslaget vil betyde færre farlige overhalinger, hvad der vel nok kan være noget rigtigt i, så selv om det ikke er med begejstring, har jeg altså tiltrådt forslaget om 70 km som maksimumshastighed også for enkelte lastbiler. Man må til gengæld kræve, at disse hastighedsbestemmelser overholdes, og at politiet skrider ind over for overtrædelser. Vi ved jo alle, at sådanne overtrædelser finder sted, og det kan ikke være meningen, at de love, folketinget vedtager, ikke skal respekteres. Hovedårsagen til, at det sker, er, at vi hidtil ikke har haft tilstrækkeligt med politi på vore veje, men justitsministeren har kunnet oplyse, at færdselspolitiets styrke nu vil blive betydeligt forøget, og at det endvidere vil blive forsynet med de mest moderne kontrolapparater, bl. a. radar. Jeg har selv for få uger siden på en tur op igennem Tyskland konstateret virkningen af disse radarkontrolapparater. På visse vejstrækninger med hastighedsbegrænsning var det ved tydelige opslag tilkendegivet, at hastigheden blev kontrolleret ved hjælp af radar. Jeg har sjældent oplevet en så eksemplarisk overholdelse af hastigheds-

[Boye Hansen.]

bestemmelserne som på disse vejstrækninger, skønt jeg ikke så en eneste betjent.

Det var naturligt, at den tragiske hændelse ved Hammerum den 1. maj i år, hvor et tog i en jernbaneoverskæring med automatisk bomanlæg påkørte en rutebil, hvorved 10 passagerer blev dræbt, måtte foranledige, at udvalget drøftede spørgsmålet om eventuelle foranstaltninger til afværgelse af sådanne ulykker. Jeg henviser til den udførlige omtale heraf i betænkningen samt til justitsministerens redegørelse, som udvalget har tiltrådt. Udvalget er enig i, at spørgsmålet om mulige ændringer i reglerne om færdsel over jernbaner og overskæringer bør afvente resultatet af politiets og statsbanernes undersøgelser vedrørende ulykken i Hammerum.

Endvidere er det naturligt, at nærmere drøftelser af foranstaltninger i denne retning vil blive taget op i den færdselssikkerhedskommission, som justitsministeren nu har nedsat.

I forbindelse med forbuddet mod parkering på hovedveje uden for bymæssig bebyggelse har udvalget drøftet spørgsmålet om foranstaltninger, der kan afværge de mange ulykker, der sker ved påkørsel af holdende køretøjer. Udvalget har ønsket at understrege betydningen af, at etableringen af parkerings- og vigepladser fremskyndes mest muligt, samt at man finder det meget betydningsfuldt, at Rådet for større Færdselssikkerhed i tilslutning til lovens ikrafttræden iværksætter en propagandakampagne, der indskærper bestemmelsen om parkeringsforbuddet på hovedvejenes kørebaner.

Under ændringsforslagene nr. 1, 2 og 3 har justitsministeren foreslået ændringer, der medfører en tydeliggørelse af begrebet lygtetændingstiden, samt bestemmelse om, at cykler skal være forsynet med baglygte, når de anvendes i lygtetændingstiden. Udvalget har med tilfredshed tiltrådt disse ændringer.

Det kunne være fristende at komme ind på en række af de vigtige færdselsproblemer, som blev nævnt under første behandling, og som har været drøftet i udvalget. Det gælder således spørgsmålet om hastighedsgrænserne, kravene til køretøjernes tekniske sikkerhedsudstyr, spørgsmålet om yderligere

skærpelse af kravene til kørelæreruddannelsen og kravene til førerprøverne. Det gælder ligeledes spørgsmålet om vore vejes indretning og opbygning og flere andre vigtige problemer. Det er imidlertid oplyst, at forhandlingerne dels på nordisk plan i en nordisk vejtrafikkomité, dels på europæisk plan nu er så langt fremme, at der ret snart kan ventes at foreligge forslag herfra, forslag, der bl. a. tilsigter en harmonisering af landenes færdselslovgivning, hvad der med den stigende internationale vejtrafik må anses for nødvendigt. Da justitsministeren nu som nævnt har nedsat den bebudede færdselssikkerhedskommission, hvor alle de nævnte spørgsmål mere indgående vil blive behandlet, kan vi altså ret snart vente, måske allerede i næste folketingssamling, at stå over for en mere gennemgribende revision af færdselsloven, og jeg skal derfor på nuværende tidspunkt afstå fra at komme mere ind på disse problemer.

Jeg anbefaler lovforslaget til vedtagelse med de af justitsministeren i betænkningen stillede ændringsforslag nr. 1, 2, 3, 5, 6 og 8, men må anbefale at stemme imod de ændringsforslag, der er stillet af et mindretal under nr. 4 og 7.

Jeg skal ligeledes anbefale forslaget til færdselslov for Grønland til vedtagelse uændret.

Per Møller: Det har været en lang række betydningsfulde og vidtrækkende færdsels-spørgsmål, der er blevet fremdraget under udvalgsbehandlingen. Det, der ligesom har været den røde tråd igennem alle de undersøgelser og meningsudvekslinger, der er foregået, har været det synspunkt, at vor nuværende lovgivning og de forholdsregler, der gælder til sikring af trafikken, ikke er tilfredsstillende. Det har været en almindelig stadig tilbagevendende opfattelse, at vi herhjemme endnu ikke er nået til at gøre, hvad vi kan gøre, for at give trafikken bedre sikkerhed. Så derved kan man sige, at udvalgets arbejde har formet sig som en understregning af, hvor værdifuldt og rigtigt det har været, at justitsministeren har nedsat en trafikikkerhedskommission, og det er med adskillig forventning, man må se frem til de resultater, der vil komme ud af dette arbejde, der nu står foran sin begyndelse.

[Per Møller.]

Der er et enkelt spørgsmål i den nu foreliggende lille revision af færdselsloven, der ikke har kunnet samle enighed i udvalget, og det er spørgsmålet om, hvor lang gyldighedsperiode førerbeviser skal have. I lovforslaget er det angivet, at et førerbevis skal have gyldighed, indtil indehaveren fylder 70 år. Man har med andre ord heri anerkendt, at der skal være en grænse, at der indtræder et eller andet tidspunkt i bilistens alder, hvor helbredshensyn gør sig gældende i en sådan grad, at her må man kræve, at førerbeviset skal fornys, at der skal gennemføres de kontrolforanstaltninger af lægelig og anden karakter, der er baggrunden for at tillade, at den pågældende fortsat kan køre bil. Man har altså grænsen, og man regner det for vigtigt, at der findes en sådan grænse.

Det, der herefter er spørgsmålet, er, om det fyldte 70. år er den rigtige grænse, og på det punkt har der ikke kunnet opnås enighed i udvalget. Et mindretal mener, at man ikke i valget af den alder, der skal være grænsen, kan tillade sig at se helt væk fra de indvendinger og de betænkeligheder, man fra lægelig side har fremført. Nu er det jo givet, at lægerne i denne sag ligesom vi andre må støtte sig på et skøn; det er ikke noget, man nøjagtigt kan slå op, at når folk bliver 60, 65 eller 70 år, indtræder der et sådant forfald, at nu skal der gælde særlige regler for deres adgang til at køre bil. Der må skønnes, man må sådan i nogen grad vel også støtte sig på en fornemmelse plus på de erfaringer, som de folk, der kender dette spørgsmål bedst, har lagt frem. Der tror jeg vi må sige at lægerne har en ganske særlig baggrund for at fremføre et begrundet syn. Og det, der bl. a. er sagt fra lægelig side, er ganske enkelt, at man anser det for at være ganske uforsvarligt at gå op til det 70. år. Og når lægerne mener dette, er det ikke noget, der uden videre forpligter folketingsretten til at følge lægernes ønsker eller råd, men vi i mindretallet finder det alligevel betænkeligt uden videre at feje dette sagkyndige skøn fuldstændigt til side og anføre, at det vil vi nu ikke tage noget som helst hensyn til.

Ud fra denne grundbetragtning er det mindretal, som jeg tilhører, gået ind for

den tanke, som selvfølgelig er kompromispræget, at man burde sætte det fyldte 60. år som en naturlig grænse for kørekortenes automatiske gyldighedsperiode. Det er vor opfattelse, at man derigennem vil kunne hindre en række tilfælde, hvor folk ellers vil være i stand til at køre bil på baggrund af en helbredsmæssig tilstand, der ikke umiddelbart gør det betryggende for dem at køre bil.

Selv om det måske kun skal regnes i hundreder, er det også et moment, der må drages med ind på et tidspunkt, hvor man netop er ved at vågne op til en mere bevidst og beslutsom indsats for at skabe større trafikikkerhed herhjemme. Jeg synes, det er godt, at man er kommet væk fra den nuværende ordning, bl. a. fordi den indeholder en masse papiradministration og giver en masse besvær, men jeg synes, at hvis man sætter grænsen ved det 60. år, afskaffer man det meste af det besvær, der findes nu, men til gengæld beholder man så meget af den nugældende ordning, at der er grund til at tro, at der derved gøres trafikikkerheden en god tjeneste.

Medens vi er ved dette problem om fornyelsen af kørekortene, vil jeg i øvrigt gerne bede justitsministeren om at overveje, om der er nogen mulighed for lidt nøjere kontrol med nogle af de lægeattester, der i denne sammenhæng kommer ind i billedet. Jeg er ikke i tvivl om, at langt det største antal læger udfylder disse attester med al den omhu, som sagen kræver, men under udvalgsbehandlingen er det flere gange og fra flere sider blevet fremdraget, at der findes enkelte undtagelser, som til gengæld er så graverende, at det indebærer en virkelig trussel mod det sikkerheds-element, man netop søger at sikre i denne lovgivning.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale, at man overvejer, om ikke det 60. år var den naturlige aldersgrænse, og såfremt dette synspunkt vinder godtagelse, vil jeg anbefale at stemme for ændringsforslagene nr. 4 og nr. 7.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Må jeg takke udvalget for den grundige behandling af lovforslagene. At den har været grundig, vil fremgå deraf, at der skriftligt er besvaret, så vidt jeg husker,

[Justitsministeren.]

22 spørgsmål, og i samråd har jeg besvaret 18 spørgsmål.

De ændringsforslag, der er stillet af venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget, indeholder jo ikke en principiel afstandtagen fra færdselslovsforslaget. Jeg har ment, at jeg burde opretholde bestemmelsen om, at førerbeviserne får gyldighed til det fyldte 70. år, dels fordi vi derved på dette punkt får nøjere overensstemmelse mellem de regler, der fremtidig kommer til at gælde i Danmark, og dem, der gælder i de to lande, hvorfra og hvortil vi har den største biltrafik, nemlig Sverige og Vesttyskland, dels fordi, og det er jo det væsentlige, en afvejning af de forskellige hensyn til det forsvarlige og til de besparelser, ændringen vil medføre både for samfundet og for den enkelte, efter min opfattelse gør det ubetænkeligt at lade førerbeviserne gælde til det 70. år.

Det ville nok have været ønskeligt, om folketinget og offentligheden havde fået kendskab til det materiale til belysning af spørgsmålet, som udvalget har fået forelagt. Jeg forstår, at det i denne tid nok har været vanskeligt for trykkeriet at følge med, men det er jo ofte tilfældet, at spørgsmål og svar optrykkes som bilag til en betænkning, og i dette tilfælde synes jeg, det havde været rimeligt, om folketingets medlemmer, som ikke har været med i udvalget, fik lejlighed til at se, hvilke argumenter der kan føres i marken for det, vi har foreslået. Jeg synes, at særlig besvarelsen af spørgsmål 2 om lægernes holdning og et bilag til svaret burde være almindelig kendt. Da svaret og bilaget ikke er trykt, må jeg måske kort referere, at det i svaret oplyses, at førerbeviserne er livsvarige i Sverige, i Schweiz, i Frankrig og i Vesttyskland. I Frankrig og Vesttyskland gælder dog særlige regler om førerbevis til offentlig transport, hvad der også vil være tilfældet her efter lovforslagets gennemførelse. I nogle lande, nemlig England, Frankrig, Holland, Schweiz og Vesttyskland, kræves ikke lægeerklæring ved første udstedelse af almindeligt førerbevis.

Endvidere fremgår det af det nævnte bilag til spørgsmål 2 og besvarelsen heraf, at man i Sverige har foretaget en indgående undersøgelse med støtte fra statens trafik-sikkerhedsråd, en undersøgelse, der er fore-

taget af 3 læger, og som omfattede samtlige tilfælde af akut optrædende sygdomme hos motorførere i 5 års perioden 1959-63 i 3 svenske len. I disse tre len bor ca. 10 pct. af den svenske befolkning, og 12-15 pct. af samtlige trafikulykker sker dér. Resultatet af undersøgelsen var, at akut indtrædende sygdom havde medført 41 trafikulykker eller 1 promille af samtlige trafikulykker, og af disse 41 trafikulykker var der ingen med dødelig udgang. Efter en undersøgelse af de 41 ulykker skønner de tre svenske læger, at det kun i ca. halvdelen af tilfældene ville have været muligt gennem forudgående lægekontrol at diagnosticere en færdsels-sikkerhedsmæssigt set farlig sygdom. Det udtales i artiklen, at sygdom som årsag til trafikulykker er en så sjælden foreteelse og den teoretiske mulighed for at forebygge denne type af ulykker så begrænset, at denne årsag alene ikke kan motivere vidtgående administrative foranstaltninger ud over, hvad man allerede har i Sverige.

Det siges i en betænkning om kørekortet og trafikutbildningen, som omtales i samme bilag til spørgsmål 2, at den medicinske sagskundskab har ment, at det næppe ville være muligt gennem yderligere foranstaltninger at reducere den ulykkesrisiko, som motorførere, der på en eller anden måde lider af et fysisk handicap, udgør. Når man tager alt det i betragtning, mener vi altså, at det er absolut lægeligt forsvarligt at gennemføre forslaget, som det er.

Hr. Per Møller førte lægerne i marken til støtte for sit synspunkt. Det må jo være hovedbestyrelsen for Den almindelige danske Lægeforening, hr. Per Møller tænker på, men altså også kun denne organisations hovedbestyrelse. Heroverfor står dels det faktum, at sundhedsstyrelsen har tiltrådt lovforslaget, dels den svenske lægeudtalelse, som jeg netop har refereret. Hr. Per Møller rejste det spørgsmål, om det ville være muligt at føre kontrol med lægeattestudstedelsen. De læger, som jeg regner med at hr. Per Møller tænker på, er jo i besiddelse af jus practicandi, men jeg tror ikke, de er medlemmer af Den almindelige danske Lægeforening. Det er klart, at hvis det er muligt, vil vi gerne undersøge, om der kan føres en nøjere kontrol, men efter lovforslagets vedtagelse, kan man nok forudsætte, at den virksomhed, som sikkert har været

[Justitsministeren.]

betydelig indbringende, vil være mindre tiltrækkende, end den hidtil har været, og jeg skulle græde tørre tårer, om denne virksomhed sygner hen.

Jeg takker endnu en gang for udvalgets behandling, som jeg synes har været grundig og udmærket.

Else-Merete Ross: Må jeg have lov til at sige, at hvis man vil ændre forretningsgangen her, hvis man havde tænkt, at kun de to ordførere, der repræsenterer det ene og det andet synspunkt, skulle have ordet, synes jeg, det var praktisk at meddele ordførerne dette; det var praktisk at vide det i forvejen.

Selv om vi nu gennem dette lovforslag har fået mange forbedringer, viser det sig, hver gang vi behandler færdselsproblemer, at der er mange grænsespørgsmål, som vi ikke kan nå at komme ind på; derfor er jeg meget tilfreds med, at vi nu får en færdsels-sikkerhedskommission, og jeg vil meget henstille til ministeren, at det bliver en kommission, som kan arbejde meget hurtigt.

I mit parti er vi tilfredse med, at man fastholder princippet i næringsloven om fri adgang til erhvervsudøvelse og ikke går med til at give de enkelte organisationer monopol på hyrevirksomheden. Jeg kan være enig med organisationerne i, at man bør undersøge, om krav til hyrevognes udstyr skal skærpes, og ligeledes, om kravene for at opnå førerbevis til erhvervs-mæssig personbefordring skal skærpes. Men jeg kan ikke følge organisationerne, når de hævder, at det er af hensyn til publikum, at de ønsker antallet af hyrevogne sat ned. Publikum har ofte svært ved at skaffe sig en hyrevogn blot nogenlunde hurtigt i myldretid og i dårligt vejr. Det kan umuligt blive i publikums interesse at få endnu færre biler til at betjene sig, men det er klart, at det vil kunne give den enkelte chauffør meget større fortjeneste.

Jeg havde meget håbet, at vi allerede nu kunne have vedtaget at gøre afmærkning af holdende køretøjer, f. eks. ved selvlysede trekantkiver, obligatorisk. Jeg forstår, at de sagkyndige endnu ikke er enige om, hvilken afmærkning der er bedst. Jeg går ud fra, at det er lovligt, indtil endelige regler

vedtages, selv på en eller anden måde at gøre opmærksom på en sådan holdende vogn, f. eks. ved flagermuslygte eller lignende, og vil gerne vide, om man har lov til at gøre noget i den retning.

Både for cyklister og bilister er det en stor forbedring, at cyklerne nu også skal have baglygte. Man kan vel næppe kræve, at fodgængere skal gå med baglygte; men kan man ikke gøre endnu mere propaganda for, at fodgængere ikke efter mørkets frembrud og faktisk heller ikke om dagen går i højre side af vejen, men i venstre side, så de kan se de køretøjer, der kommer imod dem?

Ved første behandling rejste jeg spørgsmålet om hestekøretøjer i København på grund af en løbskørsel med studenter fra Sortedams gymnasium sidste år. Jeg indrømmer, at der kun sjældent træffes hestekøretøjer i København, og forstår derfor godt, at der ikke i færdselsloven kan optages særlige bestemmelser herom ud over de få, der allerede findes. Jeg er derfor meget tilfreds med, at Københavns færdselspoliti har skrevet til de gymnasier, hvis studenter kan tænkes at ville anvende hestekøretøjer i den københavnske trafik, at der til en sådan kørsel kun bør anvendes hesteforspand, der er kørevant, ligesom man bør sikre sig, at seletøj og vognmateriel er i god stand, samt at der tegnes forsikring for kørslen.

Jeg vil meget gerne tilslutte mig det, hr. Per Møller har sagt om 60 års grænsen, og finder, at det ville være absolut betryggende. Man kan jo bl. a. se det, at lægerne fremhæver, at det er en kendt sag, at adskillige af deres patienter først får gjort alvor af at få ændret glassene i brillerne, når det er nødvendigt af hensyn til attesten til førerbevis.

Angående lovforslagets § 1, nr. 7, om hastighedsgrænser for lastvogne og lastvognstog betragter mit parti de foreslåede grænser på 70 og 60 km som rimelige. Men jeg kan alligevel godt forstå betænkeligheden hos dem, der mener, at 10 km er for ringe et interval i tilfælde af overhaling. Hvis lastvognstog ville overholde færdselslovens § 36, stk. 3, mener jeg ikke, der er så stor grund til bekymring. I stk. 3 står der, at den forankørende, når han bliver opmærksom på en bagfra kommende, som vil overhale, skal

[Else-Merete Ross.]

holde til højre og om fornødent nedsætte hastigheden eller standse, sådan at overhaling kan ske uden fare. Jeg indrømmer, at mange bilister ikke overholder denne paragraf og ikke udviser den nødvendige hensynsfuldhed. Jeg mener også her, at man må håbe på en propagandakampagnes virkning, men det var nok også af virkning, hvis der i forbindelse med det øgede færdselspoliti blev taget hårdt fat på disse tilfælde og på disse folk, som i en kronik i Politiken blev betegnet som „landevejens mordere“.

Angående Grønlandsforslaget vil jeg også opfordre til at stemme for 60 års reglen i forbindelse med kørekortsfornyelsen og i øvrigt for lovforslagets vedtagelse.

Arne Larsen: Jeg skal kun gøre et par ganske korte bemærkninger til det fremsatte lovforslag og meddele, at min gruppes indstilling til spørgsmålet om kørekortets varighed er delt, idet nogle af mit partis medlemmer går ind for det stillede ændringsforslag om kørekortets gyldighed til det 60. år, medens andre går ind for ministerens forslag om dets gyldighed til det 70. år.

I øvrigt kan jeg kun sige, at arbejdet i udvalget tydeligt har vist, at det er nødvendigt, at der kommer en samordning i stand i Norden med hensyn til færdselslovgivningen, og at det vil være meget ønskeligt, at arbejdet i Nordisk Vejtrafik Komité snarest tilendebringes, således at lovgivningen i Norden kan blive nogenlunde overensstemmende, lige så vel som det er ønskeligt, at også lovgivningen på europæisk plan samordnes snarest muligt.

Med disse meget få og korte bemærkninger skal jeg anbefale ændringsforslagene nr. 1, 2, 3, 5, 6 og 8, og jeg er altså personlig af den opfattelse, at det stillede ændringsforslag om kørekortets gyldighed til det 60. år ikke er nogen forbedring; man burde efter min mening så hellere have overvejet at vente med at udvide kørekortsalderen, men subsidiært vil jeg altså stemme for gyldigheden til det 70. år.

Bækgaard: For at gøre det så kort som muligt, efter at vi har fået denne lille efterbevilling på ordførere, skal jeg sige, at de uafhængige kan stemme for de af

ministeren stillede ændringsforslag nr. 1, 2, 3, 5, 6 og 8, medens vi må stemme imod de af venstre og de radikale stillede ændringsforslag nr. 4 og nr. 7. Vi er af den opfattelse, at efterhånden som levealderen stiger, er de 60—70-årige i de allerfleste tilfælde så godt udrustede, helbredsmæssigt set, at vi finder det fuldt forsvarligt, at man lader kørekortet have gyldighed til det fyldte 70. år.

Horn: Jeg vil gerne gøre en ganske enkelt bemærkning vedrørende spørgsmålet: 60 år eller 70 år. Drøftelserne herom i Nordisk Råd har nærmest peget i retning af det 70. år, og derfor har jeg placeret mig på dette standpunkt.

Det er jo rigtigt nok, at i årene fra 60 til 70 sker der ofte en nedbrydning af mennesket i helbredsmæssig henseende, som kan skabe en vis usikkerhed; men når det sker, må vi forudsætte, at praktisk talt 100 pct. må gå til deres læge og få vejledning med hensyn til, hvad de skal gøre. Og så kommer det springende punkt: om lægerne med de gyldne kæder og dertil hørende løn er ansvarsbevidste og meddeler politimyndighedernes, at denne mand eller denne kvinde ikke længere uden særlig kontrol er egnet til at være fører af et motorkøretøj, er i høj grad et spørgsmål om lægens ansvar, og jeg synes ikke, at lægerne skal fritages for dette ansvar. Der er her tale om et stort ansvar, men vi må også forvente, at folk i de stillinger er sig deres ansvar bevidst, og er de det, er der ingen risiko ved at gå op til 70 år.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Jeg håber, at den forrige taler, hr. Horn, hørte den henstilling, som fru Else-Merete Ross fremsatte om, at færdselssikkerhedskommissionen burde arbejde meget hurtigt — det er hr. Horn, der er formand for denne.

Fru Else-Merete Ross stillede det spørgsmål, om det er lovligt at afmærke holdende biler med flagermuslygter. Dertil kan jeg svare: ja, det er det, for så vidt afmærkning sker på forsvarlig måde; men jeg kan oplyse, at man i øjeblikket overvejer inden ret længe at godkende særlige blinklygter til brug ved afmærkning af holdende køretøjer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

Ændringsforslagene nr. 1-3
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4
forkastedes med 114 stemmer mod 24.

Ændringsforslag nr. 5, § 1 i den ændrede affattelse, ændringsforslag nr. 6 og § 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 4.

Ændringsforslag nr. 8 og § 3, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til færdselslov for Grønland.

Lovforslagets §§ 1-45 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslagene går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om revision af den kommunale inddeling.

(Lovforslaget (nr. 179) findes i tillæg A. sp. 2497, fremsættelsen i tidenden sp. 5695).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om kommunernes styrelse.

(Lovforslaget (nr. 180) findes i tillæg A. sp. 2525, fremsættelsen i tidenden sp. 5695).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Ove Hansen: Det er resultatet af kommunallovskommissionens arbejde, der er gengivet i de to lovforslag, som vi her har til behandling. Vi har i kommunallovskommissionen haft et meget omfattende arbejde, og den betænkning, som nu er delt om til medlemmerne, fortæller om de mange problemer og opgaver, vi har beskæftiget os med. Jeg vil gerne først og fremmest bringe en tak til formanden for kommissionen, departementschef Zeuthen, som har ledet arbejdet særdeles godt. Jeg vil også gerne takke sekretariatet, som har udført et meget dygtigt arbejde. Vi har fået værdifulde oplysninger, og et grundigt materiale har været indsamlet, således at man kunne foretage en bedømmelse af hele vor kommunale struktur. Jeg vil også gerne rette en tak til indenrigsministeren, der så hurtigt — kun få dage efter at kommissionen har afsluttet sit arbejde og afgivet betænkning — allerede har fremsat lovforslag.

Det har været glædeligt, synes jeg, for denne kommissions arbejde igennem 7 år, at offentligheden har haft adgang til at følge arbejdet. De undersøgelser, der er foretaget rundt omkring i landets amter, har man meddelt offentligheden, og efterhånden som arbejdet skred frem i kommissionen, har man givet fyldige oplysninger. Dette har været af meget stor betydning for vort arbejde, og jeg tror også for de lovforslag, som vi nu skal tage stilling til.

Jeg erindrer, at for en del år tilbage, da man talte om, hvorvidt sammenlægning af kommuner var nødvendig, var der en kompakt modstand. Da kommunallovskommissionen i slutningen af 1958 begyndte arbejdet, mærkede vi det samme. Det var, ligesom om man var meget modvillig, og