

Betænkning

over

I. forslag til lov om ændringer i færdselsloven og II. forslag til færdselslov for Grønland.

(Afgivet af udvalget den 24. maj 1966).

Udvalget har holdt 10 møder og har herunder haft 2 samråd med justitsministeren, som endvidere skriftligt har besvaret en række spørgsmål fra udvalget.

Der er modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra Assurandør-Societetet, overassistent Carl J. Bertelsen, Dansk Kørelærer-Union, Langelands og Ærøns Kørelærerforening, kørelærerne Povl Jensen og Howe Rasmussen, Droske-Centralen TAXA, Lillebilsammenslutningen af 1926, TAXAs Landsforening og Centralforeningen af Lillebilforeninger i Danmark, Forenede Danske Motorejere, seminarielektor Eskild Hjorth, Landsforeningen Danske Vognmænd samt overpostkontrollør Kai Møller Nielsen.

Ad I. forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

Udvalget har fra Droske-Centralen TAXA, Lillebilsammenslutningen af 1926, TAXAs Landsforening og Centralforeningen af Lillebilforeninger i Danmark modtaget en henvendelse, hvori de 4 organisationer henstiller, at der søges tilvejebragt en for alle hyrevogne fælles ordning. I det af organisationerne udarbejdede skitseforslag til en hyrevognslov foreslås det, at der skabes hjemmel for at begrænse antallet af hyrevogne, således at antallet fastsættes af kommunalbestyrelsen og politiet. Det foreslås endvidere, at der nedsættes et hyrevognsnævn, som dels skal udarbejde et standardregulativ for hyrevognskørsel, dels træffe afgørelse i sager vedrørende klager over den

lokalt fastsatte fordeling af hyrevognsbevilinger mellem droscher og lillebiler. Det foresættes i forslaget, at der af kommunen (og politiet) anvises offentlige holdepladser til såvel droscher som lillebiler, og at de 2 kategorier af hyrevogne i det hele lige-stilles med hensyn til rettigheder (f. eks. hyretagning) og pligter (køretøjernes indretning m. v.).

Justitsministeren har over for udvalget givet udtryk for, at der efter hans opfattelse næppe politisk vil være mulighed for at gennemføre den ønskede antalsbegrænsning, og at han derfor ikke har stillet forslag herom. En ordning som den foreslåede ville måske også være mindre stemmende med princippet i næringsloven om adgang til fri erhvervsudøvelse.

Ministeren har heller ikke ment at kunne tilslutte sig tanken om etablering af et særligt nævn, som ved udarbejdelsen af et standardregulativ bl. a. ville få til opgave at tage stilling til hyrevognes indretning og udstyr. Dette spørgsmål bør efter ministerens opfattelse fortsat henhøre under justitsministeriet.

Derimod har ministeren givet udtryk for, at han finder det ønskeligt at fortsætte de forhandlinger med organisationerne, som tidligere er indledt vedrørende spørgsmålet om skærpede krav til hyrevognes indretning, udstyr og benyttelse samt spørgsmålet om en eventuel skærpelse af kravene for opnåelse af førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring.

Udvalget har taget ministerens redegørelse til efterretning og har herefter ikke fundet anledning til, at der på nuværende tidspunkt stilles forslag om ændring af de gældende regler om erhvervsmæssig personbefordring.

Udvalget har med ministeren drøftet spørgsmålet om en eventuel forhøjelse af kørehastigheden for motorvogne med påhængsvogn, og ministeren har herunder oplyst, at det vil være teknisk forsvarligt at indføre en højere hastighedsgrænse end 60 km/t for sådanne vogntog, såfremt de er forsynet med en bremsekraftregulering, der er tilstrækkelig effektiv.

For at en bremsekraftregulering kan virke tilstrækkelig sikkert, må det imidlertid være et krav, at den er automatisk virkende, idet man ikke kan være sikker på, at en bremsekraftregulator, der skal indstilles manuelt efter belastningen, også faktisk bliver indstillet rigtigt.

Udvalget ønsker at udtale, at man forudsætter, at ministeren, så snart det er teknisk forsvarligt, i medfør af færdselslovens § 44, stk. 3, sidste punktum, administrativt vil fastsætte en hastighedsgrænse på 70 km/t for de vogntog, der er forsynet med automatisk bremsekraftregulering.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, hvad der kan gøres for at afværge de mange ulykker, der sker ved påkørsel af holdende køretøjer. Man ønsker i denne forbindelse at understrege, at etableringen af parkerings- og vigepladser uden for bebyggede områder efter udvalgets opfattelse bør fremskyndes mest muligt. Udvalget er endvidere af den opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, om der i tilslutning til lovens ikrafttræden af Rådet for større Færdselssikkerhed iværksættes en propandakampagne, der indskærper bestemmelsen om parkeringsforbuddet på hovedvejenes kørebane.

Udvalget har ligeledes drøftet spørgsmålet om en obligatorisk afmærkning — f. eks. ved selvlysende trekantskiver — af motorkøretøjer, der holder på vejene efter mørkets frembrud. Ministeren har over for udvalget oplyst, at der endnu ikke har kunnet opnås enighed om at anbefale en bestemt form for afmærkning, men udvalget ønsker at fremhæve det ønskelige i, at der snarest tilvejebringes enighed om spørgs-

målet, således at ministeren så hurtigt som muligt i en bekendtgørelse kan fastsætte reglerne for denne afmærkning.

På baggrund af den alvorlige ulykke i Hammerud den 1. maj 1966, hvor et tog i en niveauoverskæring med automatisk bomanlæg påkørte en statsbanerutebil, hvorved 10 passagerer i rutebilen omkom og et antal kom til skade, har udvalget drøftet spørgsmålet om mulige foranstaltninger til sikring mod lignende ulykker. Udvalget har således bl. a. drøftet, om der bør indføres fuldt stop foran jernbaneoverskæringer, eller om andre foranstaltninger muligt ville kunne øge sikkerheden.

Justitsministeren har over for udvalget redegjort dels for de gældende regler på dette område i Danmark, Finland, Norge og Sverige, dels for de af den europæiske transportministerkonference (CEMT) vedtagne færdselsregler og for den indstilling, som forventes fra Nordisk Vejtrafik Komité (NVK).

Efter færdselslovens § 27, stk. 1, skal vejfarende, der skal passere en jernbaneoverkørsel, uanset forekommende sikringsforanstaltninger være opmærksom på, om tog nærmer sig, og kørende skal nedsætte hastigheden således, at standsning om fornødent kan ske, førend køretøjet når ind på overkørslen. Heller ikke i de øvrige nordiske lande er der foreskrevet nogen generel stoppligt før jernbaneoverkørsler. Den svenske bestemmelse bygger på en udvalgsbetænkning fra 1954, hvori man veg tilbage for at indføre et påbud om fuldt stop. Begrundelsen herfor var, at et køretøj, som efter standsning sætter i gang, vil være længere om at passere overkørslen end et køretøj, som er i bevægelse, hvortil kommer risikoen for, at et igangsættende køretøj får motorstop på sporet, navnlig hvis dette — som det ofte vil være tilfældet — ligger højere end vejbanen.

I de af den europæiske transportministerkonference (CEMT) vedtagne færdselsregler er der ikke foreskrevet pligt til fuldt stop før jernbaneoverkørsler. Nordisk Vejtrafik Komité, som forventes i løbet af nogle måneder at afgive betænkning med forslag til fælles nordiske færdselsregler, vil efter det oplyste foreslå en bestemmelse, som svarer til den gældende bestemmelse i den danske færdselslov. Komiteens forslag

indebærer derudover mulighed for opsætning af stoptavle i tilfælde, hvor en sådan ordning måtte findes nødvendig.

I forbindelse med denne redegørelse har justitsministeren over for udvalget givet udtryk for, at en stillingtagen til spørgsmålet om mulige ændringer af reglerne om færdsel over jernbanekørsler bør afvente resultatet af politiets og statsbanernes undersøgelser vedrørende ulykken i Hammerum samt betænkningen fra Nordisk Vejtrafik Komité. Justitsministeren har hertil føjet, at det formentlig vil være naturligt, om spørgsmålet tages op til undersøgelse og overvejes i færdselssikkerhedskommissionen, når denne i løbet af ganske kort tid er blevet nedsat.

Udvalget kan tiltræde dette og stiller derfor ikke forslag om ændring af de gældende regler for færdsel over jernbaneoverkørsler.

Vedrørende den i lovforslagets § 1, nr. 4, foreslåede ændring af førerbevisers gyldighedstid er der ikke enighed i udvalget.

Et *flertal* (socialdemokratiets, det konservative folkepartis og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) tiltræder den af ministeren foreslåede ændring.

Et *mindretal* (venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget) finder — under henvisning til de indvendinger, der er rejst fra lægelig side — at det ikke vil være forsvarligt, at førerbeviser uden fornyelse gælder længere end til indehaverens fyldte 60. år. Mindretallet stiller herom ændringsforslag nr. 4 og 7.

Justitsministeren har stillet, og udvalget har tiltrådt, nedenstående *ændringsforslag nr. 1-3, 5, 6 og 8*, om hvis indhold og nærmere begrundelse henvises til de ledsagende bemærkninger.

Flertallet (socialdemokratiets, det konservative folkepartis og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren foreslåede ændringer.

Mindretallet (venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med samtlige foreslåede ændringer.

Ad II. forslag til færdselslov for Grønland.
Udvalget indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Ændringsforslag til

I. forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

Til § 1.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

- 1) Som nyt nummer indsættes foran nr. 1:
„0. I § 2, VIII, udgår „tæt“.“
- 2) Som nyt nummer indsættes foran nr. 1:
„0. § 8, stk. 1, litra b og c, affattes således:
„b) lygter fremad og bagud, når cyklen anvendes i lygtetændingstiden,
c) refleksanordninger, der kan ses bagfra,““
- 3) Som nyt nummer indsættes foran nr. 1:
„0. I § 8, stk. 2, udgår „at cyklen skal være forsynet med rød baglygte“ og „at der alene kræves bagudvendende rød refleksanordning“.“

Af et *mindretal* (Per Møller, Enggaard, Holmberg, Johan Philipsen og Else-Merete Ross):

- 4) I den i nr. 4 foreslåede affattelse af lovens § 18, stk. 6, ændres „70. år“ og „70 år“ til: „60. år“ og „60 år“.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

- 5) Efter nr. 6 indføjes som nyt nummer:
„0. § 40, stk. 2, affattes således:
„Ved kørsel på vej, der er tilstrækkeligt oplyst, må blændende lys ikke anvendes. På fuldt oplyst vej må motorkøretøj kun benytte positionslys (parkeringslys). Blændende lys må heller ikke anvendes ved møde med andet køretøj. Nedblænding skal ske i passende tid. Ved kørsel i tåge, under kraftig nedbør eller lignende dårlige lysforhold skal nærlys (kort lys) anvendes. Om dagen kan dog i stedet anvendes fjernlys (langt lys).““

Til § 2.

6) Paragraffen affattes således:

„§ 2.

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1966.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i § 1, nr. 2, nr. 3, nr. 7 og nr. 17-19 bestemmes dog af justitsministeren.“

Til § 3.

Af et *mindretal* (Per Møller, Enggaard, Holmberg, Johan Philipsen og Else-Merete Ross):

7) I *stk. 1* ændres „70. år“ til: „60. år“.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

8) I *stk. 1* ændres „§ 1, nr. 4,“ til: „§ 1, nr. 7,“.

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Færdselslovens § 2, VIII, indeholder en definition af begrebet „lygtetændingstiden“ og fastsætter, at bestemmelser for lygtetændingstiden tillige gælder under tæt tåge og lignende dårlige lysforhold. Begrebet har først og fremmest betydning for anvendelsen af belysningsreglerne, jfr. færdselslovens § 40. I praksis har det imidlertid vist sig vanskeligt såvel i færdselspropagandaen som i retsanvendelsen at vejlede om og fastslå, hvornår tågen er så „tæt“, at lygterne skal holdes tændt. Det foreslås derfor, at ordet „tæt“ udgår af definitionen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 5.

Til nr. 2 og 3.

Forslagene bygger på den af justitsministeriets lygteudvalg i marts 1964 afgivne særudtalelse om cyklers lygteføring og afmærkning, der er optaget som bilag VI til udvalgets betænkning vedrørende køretøjers lygteføring m. v. nr. 387/1965. Ved fremsættelsen af forslaget til lov om ændringer i færdselsloven var justitsministeriets behandling af særudtalelsen endnu ikke afsluttet.

Den foreslåede nye affattelse medfører, at cykler skal være forsynet med baglygte, når de anvendes i lygtetændingstiden. Efter

de gældende bestemmelser er baglygte tilladt, men ikke påbudt, og kun få cyklister har hidtil benyttet baglygte. Den stærke stigning i færdselstætheden og motorkøretøjernes fartniveau også i mørke har imidlertid medført, at tydelig afmærkning af køretøjerne er af afgørende sikkerhedsmæssig betydning.

De øvrige ændringer er af redaktionel karakter, idet det er fundet hensigtsmæssigt i loven at udelade de mere detaljerede forskrifter om cyklers lygteføring og afmærkning, således som det er tilfældet for motorkøretøjers, traktorers og motorredskabers vedkommende, jfr. færdselslovens §§ 5-7. Disse forskrifter vil i medfør af færdselslovens § 10 blive optaget i bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr nr. 198 af 24. juni 1955 med senere ændringer.

Til nr. 5.

Forslaget, der har til formål at lovfæste reglerne om lygteføring ved kørsel i tåge og under lignende dårlige lysforhold, bygger på den foran under bemærkningerne til nr. 2 og 3 nævnte betænkning vedrørende køretøjers lygteføring m. v.

Spørgsmålet om lygteføringen i tåge vil blive behandlet i den betænkning om fælles nordiske færdselsregler, som Nordisk Vejtrafik Komité forventes at afgive i løbet af dette år. Da der imidlertid stadig uanset propaganda, presseomtale m. v. i vidt omfang anvendes forkert lygteføring i tåge, hvilket også i den seneste tid har givet anledning til ulykker, har justitsministeriet ment allerede nu at burde fremkomme med forslag til ændring af de gældende regler på dette punkt.

I lygteudvalgets betænkning foreslås anvendelse af nærlys (kort lys) „i tæt tåge eller under tilsvarende atmosfæriske forhold“, således at der ved kørsel om dagen under sådanne forhold i stedet for nærlys kan anvendes fjernlys (langt lys). Efter det oplyste vil Nordisk Vejtrafik Komité foreslå, at nærlys altid skal anvendes „i tåge og under kraftig nedbør“, men vil ikke stille forslag om, at fjernlys kan anvendes i stedet for nærlys om dagen. Da det som nævnt i bemærkningerne til nr. 1 har vist sig vanskeligt at anvende udtrykket „tæt tåge“, foreslås bestemmelsen på dette punkt affat-

tet i overensstemmelse med det forventede forslag fra Nordisk Vejtrafik Komité med tilføjelse af ordene „lignende dårlige lysforhold“, hvormed er tænkt på f. eks. kraftig røgudvikling over vejen.

Da det er af meget væsentlig betydning, at et køretøj i god tid kan ses af andre trafikanter, og da fjernlys vil kunne ses på længere afstand og om dagen i almindelighed ikke vil være til gene hverken for føreren selv eller modkørende trafikanter, foreslås

det i overensstemmelse med lygteudvalgets forslag, at der om dagen kan anvendes fjernlys i stedet for nærlys.

Til nr. 6.

Ændringsforslaget er af redaktionel karakter.

Til nr. 8.

Ændringsforslaget er af redaktionel karakter.

Boye Hansen.

Horn,
formand.

Erhard Jakobsen.

Waldemar Laursen.

Otto Mørch.

Helge Nielsen.

Axel Ivan Pedersen.

Karl Max Rasmussen.

Per Møller.

Enggaard.

Holmberg.

Johan Philipsen.

Marie Antoinette von Lowzow.

Adolph Sørensen.

Mads Eg Damgaard.

Elsce-Merete Ross,
næstformand.

Arne Larsen.