

[Formanden.]4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af Statens almindelige Videnskabsfond.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om ungdomsskoler og aftenskoler m. v.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af Danmarks teknisk-videnskabelige forskningsråd og Statens teknisk-videnskabelige fond.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om invalidepension m. v. (Om invalideforsikringsfonden).

8) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændringer i lov om kreditforeninger.

Mødet hævet kl. 14¹².

64. møde.

Torsdag den 17. februar kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om tatovering,
forslag til færdselslov for Grønland og
forslag til lov om ændringer i færdselsloven.*

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændringer i lov for Færøerne om bekæmpelse af kønssygdomme og forslag til lov om ændring af lov om levnedsmidler m. m.

I skrivelse af dags dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om handel med foderstoffer,
forslag til lov om mælkekontrol og
forslag til lov om belåning af salgsafgrøder.*

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Her ved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

Lovforslagets hovedpunkter er ændringen af færdselslovens § 18, stk. 6, hvorved gyldighedstiden for almindelige førerbeviser foreslås udvidet, tilføjes til færdselslovens § 38, stk. 4, hvorved parkering bliver forbudt på kørebanen på hovedveje uden for bymæssigt bebygget område, forhøjelsen af de i færdselslovens § 44, stk. 1, fastsatte maksimalhastigheder for lastvogne og motorvogne med campingvogn, tilvejebringelsen af hjemmel for anvendelse af de såkaldte parkeringsskiver ved den foreslåede tilføjelse af bestemmelsen i § 57 a og ændringerne i kørelæreruddannelsen, der omhandles i færdselslovens § 76. Herudover foreslås visse andre ændringer, som jeg kort skal omtale senere.

Spørgsmålet om udvidelse af gyldighedstiden for førerbeviser har som bekendt tidligere været fremme i det høje ting i form af et spørgsmål til mig fra hr. Langkilde. Spørgsmålet har gennem nogen tid været overvejet i justitsministeriet på grundlag af drøftelser med og udtalelser fra en lang række myndigheder og organisationer. Der er herunder opnået enighed om, at det vil

[Justitsministeren.]

være forsvarligt at udvide den gældende gyldighedstid på 5 år for almindelige førerbeviser, således at disse i almindelighed gælder indtil indehaverens fyldte 70. år. Der opnås herved en væsentlig lettelse for publikum og en arbejdsbesparelse for politiet.

Den udvidede gyldighedstid skal efter forslaget alene gælde de almindelige førerbeviser, men ikke førerbeviser til erhvervsmæssig personbefordring, hvor hensynet til passagererne taler for, at der fortsat med mellemrum føres kontrol med førerbevisindehaverens helbred og vandel. Heller ikke godkendelser som kørelærere, der nu gælder for samme periode som førerbeviset, altså i almindelighed 5 år, bør gælde for længere tid end 5 år.

Som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til forslaget, kan politiet efter færdselslovens § 18, stk. 7, til enhver tid tage et førerbevis tilbage, når indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for at få udstedt førerbevis. I tilslutning til denne bestemmelse hedder det i førerbevisbekendtgørelsen fra 1958, § 30, at politiet, hvis der er grundet tvivl om, hvorvidt førerbevisindehaveren fortsat er i besiddelse af fornøden kørefærdighed eller har det fornødne kendskab til de vigtigste færdselsregler, kan nægte at udlevere førerbeviset på ny, medmindre den pågældende består en fornyet førerprøve, herunder teoretisk overhøring.

En overtrædelse af færdselsloven vil ofte indicere, at føreren ikke er fuldt fortrolig med at føre motorkøretøj eller ikke har det fornødne kendskab til eller den nødvendige forståelse for færdselsreglerne. Der vil derfor være grundlag for at indkalde vedkommende til en orienterende førerprøve. Bestemmelsen har imidlertid ikke været anvendt ret hyppigt i praksis, men bør i tilslutning til den foreslåede udvidelse af førerbevisernes gyldighedstid udbygges således, at politiet instrueres om ved behandlingen af færdselssager at underkaste de enkelte sager en bedømmelse ud fra det kriterium, der er nævnt i bestemmelsen. Hvis den begåede forseelse herefter tilsiger det, bør føreren aflægge en orienterende førerprøve. Bestemmelsen vil derved få en væsentlig special- og generalpræventiv betydning.

Også spørgsmålet om, hvad der kan gøres for at afværge de mange, ofte meget alvorlige ulykker, der sker ved påkørsel af holdende køretøjer, har tidligere ved forskellige lejligheder været bragt frem i det høje ting. Under hensyn til, at en betydelig del af de alvorlige ulykker med personskade sker på de større gennemgående veje uden for bymæssigt bebygget område, hvor kørehastigheden ofte er relativ høj, foreslås det, at parkering fremtidig ikke må ske på kørebanen på hovedveje uden for bymæssigt bebygget område.

Forbuddet er begrænset til at gælde hovedveje, idet disse er særligt afmærkede. Da dette ikke gælder for hovedlandeveje m. v., er det ikke muligt at udstrække forbuddet til at gælde også disse veje, men hovedvejsnettet vil i de kommende år blive udvidet, hvorved bestemmelsens praktiske anvendelsesområde samtidig vil blive udvidet.

Der foreslås alene indført forbud mod parkering, ikke tillige standsning, idet et forbud herimod ville give anledning til betydelige praktiske vanskeligheder. Et standsningsforbud ville således indebære, at af- og påstigning af passagerer og af- og pålæsning af varer kun kunne ske på særligt indrettede parkerings- eller holdepladser eller på steder, hvor køretøjet kunne føres helt uden for hovedvejens kørebane.

Spørgsmålet om maksimalhastigheden for visse bestemte køretøjskategorier har flere gange været behandlet i det høje ting, senest i folketingsåret 1963-64, da der gennemførtes en forhøjelse af maksimalhastigheden for busser fra 60 til 70 km i timen. Det udtaltes dengang, at det måtte anses for betænkeligt samtidig at tillade en tilsvarende forhøjelse af hastigheden for lastvogne på grund af disses tekniske udstyr, og at spørgsmålet herom burde stilles i bero på en udbygning af kontroleftersynet med disse vogne.

Der er nu gennemført periodiske syn af de ældre lastvogne. Under hensyn hertil og til resultatet af de drøftelser, som har været ført i justitsministeriet med politiet, de teknisk sagkyndige og repræsentanter for forskellige organisationer, er det fundet forsvarligt at foreslå maksimalhastigheden for lastvogne og motorvogne med campingvogn og lignende let påhængsvogn forhøjet fra 60 til 70 km i timen. For større vogntog,

[Justitsministeren.]

hvor faren for uheld ved nedbremsning fra store hastigheder er større end for enkeltkøretøjer, foreslås den hidtidige maksimalhastighed på 60 km i timen derimod bibeholdt. Under de nævnte drøftelser har det ganske vist været anført, at det burde overvejes ved registreringen af en lastvogn eller et vogntog at tillade en noget højere hastighed, såfremt køretøjet eller vogntoget i det enkelte tilfælde opfyldte visse skærpede tekniske krav med hensyn til bremseeffekt, styresikkerhed m. v. De tekniske og praktiske muligheder for en sådan mere nuanceret hastighedsfastsættelse kræver imidlertid nærmere overvejelse og undersøgelse.

Fra forskellig side har der over for justitsministeriet været rejst spørgsmål om indførelse af de såkaldte parkeringsskiver eller „pariserskiver“ til kontrol med overholdelsen af den tilladte parkeringstid på steder, hvor parkering er tidsmæssigt begrænset. Det er justitsministeriets opfattelse, at der ikke i den gældende færdselslov eller vejbestyrelseslov er hjemmel til at påbyde anvendelsen af sådanne skiver.

Da erfaringerne i de lande, hvor skiverne for tiden er i brug, synes gode, forekommer det rimeligt, at der åbnes mulighed for at afprøve systemet her i landet. Det foreslås derfor, at der tilvejebringes hjemmel for administrativt at udfærdige de nødvendige bestemmelser herom. Ordningen må betragtes som en forsøgsordning, og foreløbig er det tanken at lade systemet afprøve i enkelte politikredse. Der har allerede i Odense og Hillerød vist sig interesse herfor.

Spørgsmålet om en forbedring af kørelærernes uddannelse har jævnlige været rejst. Under de drøftelser, som justitsministeriet har haft med bl. a. politimyndighederne og Dansk Kørelærer-Union herom, har der været enighed om, at det er påkrævet at skærpe kravene til den prøve, som skal bestås for at opnå godkendelse som kørelærer. I overensstemmelse hermed foreslås der indført skriftlige prøver, således at det overlades ministeriet nærmere at udforme de krav, der bør stilles til prøverne.

Opdelingen af kørelærerprøven i en skriftlig og mundtlig del har endvidere den fordel, at det bliver muligt fremtidig med den foreslåede ændring af færdselslovens § 76, stk. 4, at føre en vis kontrol med de så-

kaldte 3 måneders tilladelser. Efter den gældende bestemmelse kan enhver, der er fyldt 23 år, ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2, og i de sidste 3 år jævnlig har ført motorvogn, henholdsvis motorcykel, i 3 måneder fungere som kørelærer under vejledning og opsig af en godkendt kørelærer med henblik på uddannelse som kørelærer. Denne bestemmelse har, som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget, givet anledning til misbrug. Bestemmelsen foreslås derfor ændret, således at tilladelse til at fungere som kørelærer en vis kortere tid kun kan opnås efter bestået skriftlig prøve. Da udtrykket „under vejledning og opsig af en godkendt kørelærer“ har givet anledning til tvivl, foreslås det endvidere, at kørelæreren under aspirantens øvelseskørsel med elever i motorvogn altid skal være i vognen.

Som jeg allerede har nævnt, foreslås der herudover visse andre ændringer, som jeg kort skal omtale.

Af hensyn til etableringen af det centrale motorregister, som vil blive påbegyndt den 1. april 1966, foreslås visse, i alt væsentligt redaktionelle ændringer i færdselslovens §§ 11, 14 og 50, hvorved formuleringen af disse bestemmelser tilpasses den nye registreringsordning.

Den foreslåede udvidelse af gyldighedstiden for danske førerbeviser gør det ubetænkeligt at anerkende førerbeviser, der er udstedt i et af de øvrige nordiske lande, som gyldige her i landet. Det foreslås derfor, at der til færdselslovens § 22 føjes en bestemmelse, der giver mulighed for en sådan anerkendelse. De nærmere betingelser for anerkendelsen bør fastsættes administrativt efter forudgående forhandlinger med vedkommende myndigheder i de pågældende lande.

Af forenklingshensyn foreslås endvidere bestemmelsen i færdselslovens § 46, hvorefter registreringspligtige påhængs- og sættevogne skal være forsynet med tilsvarende nummerplade som det trækkende køretøj, ophævet.

Det er endelig fundet ønskeligt at hæve ansvarsforsikringssummen for tingskader, der forvoldes med motordrevne køretøjer, fra 60.000 kr. til 120.000 kr. og at lade pligten til at tegne og holde ansvarsforsik-

[Justitsministeren.]

ringen i kraft overgå på brugeren i tilfælde, hvor der foreligger et varigt og selvstændigt brugsforhold. De hertil sigtende ændringer foreslås indsat i færdselslovens § 66.

Forslaget indeholder ikke ændrede regler om cyklers lygteføring. Spørgsmålet herom var for kort tid siden fremme i det høje ting, hvor jeg som svar på et spørgsmål fra hr. Mads Eg Damgaard oplyste, at det var tanken at medtage også regler herom i det nu fremsatte forslag. Overvejelserne er imidlertid endnu ikke helt afsluttet, og da en del af lovforslagets bestemmelser af hensyn til etableringen af det centrale motorregister er af temmelig hastende karakter, har jeg ment at burde fremsætte forslaget nu.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til færdselslov for Grønland*.

Det foreliggende lovforslag er udarbejdet i et samarbejde mellem Grønlands landsråd, politiet i Grønland, landshøvdingen, det grønlandske lovudvalg, ministeriet for Grønland og justitsministeriet.

Forslaget er i princippet i overensstemmelse med den almindelige færdselslov, men er væsentligt mindre detaljeret.

De nugældende bestemmelser for Grønland om færdsel indeholdes i de lokale politivedtægter. Disse bestemmelser er gennemgående ganske summariske. De omfatter visse regler om førerbevis og om forbud mod kørsel i spirituspåvirket tilstand samt enkelte egentlige færdselsregler.

På grund af det grønlandske vejnets og trafikens meget begrænsede omfang var disse regler tidligere tilstrækkelige. Dette er ikke længere tilfældet. I de større grønlandske byer er der sket en udbygning af vejnettet, og der findes nu en ganske omfattende motoriseret trafik. Denne udvikling har gjort det nødvendigt, at der gennemføres en regulering af færdslen efter tilsvarende hovedlinjer som i de øvrige dele af riget. Navnlig har der i de senere år vist sig et behov for regler om motorkøretøjers indretning og udstyr og om deres registrering, mere udførlige egentlige færdselsregler, regler om frakendelse af førerret på

grund af kørsel i spirituspåvirket tilstand samt regler om pligt til at tegne ansvarsforsikring.

Det har været overvejet at søge dette behov imødekommet ved at sætte den almindelige færdselslov i kraft på Grønland, eventuelt med visse afvigelser. Denne fremgangsmåde er dog ikke fundet hensigtsmæssig. Den almindelige færdselslov indeholder væsentlig mere detaljerede regler, end der er behov for i Grønland. Dette beror naturligvis navnlig på, at de grønlandske vej- og trafikforhold fortsat er meget forskellige fra forholdene i det øvrige Danmark. Men også andre omstændigheder gør sig gældende. Lad mig blot som eksempel nævne, at der ikke i Grønland er og næppe heller i den allernærmeste fremtid bliver spørgsmål om at gennemføre en bilinspektør- og kørerlærerordning svarende til den, der gælder efter færdselsloven.

Når jeg ikke har villet gå ind for at sætte den almindelige færdselslov i kraft på Grønland, skyldes det ikke alene, at der ikke er tilstrækkeligt behov derfor. Det er meget vigtigt, bl. a. af hensyn til de grønlandske myndigheders, navnlig politiets og kredsdommernes, arbejde, at færdselslovgivningen for Grønland får en sådan udformning, at den indeholder de regler, der virkelig har praktisk betydning i Grønland, og kun disse regler.

Dette er baggrunden for, at det er foretrukket at udarbejde en særlig færdselslov for Grønland.

Jeg har allerede nævnt, at forslaget ikke i princippet fraviger den almindelige færdselslov. Retningslinjen under forslagets udarbejdelse har været at medtage de bestemmelser i denne lov, som nu eller i den nærmeste fremtid vil kunne få betydning for Grønland.

Den omstændighed, at Grønland er et samfund i så hurtig udvikling, har skabt særlige problemer ved forslagets udarbejdelse. Det er vanskeligt at forudse de fremtidige trafikale forhold — selv inden for et kort åremål. Denne omstændighed har gjort det nødvendigt i noget videre omfang end i den almindelige færdselslov at optage regler om, at nærmere bestemmelser til lovens gennemførelse kan gives administrativt.

Der er næppe tilstrækkelig grund til, at jeg her gennemgår forslaget i enkeltheder.