

[Justitsministeren.]

farlige tilfælde: male et stop på selve vejen for at tydeliggøre for trafikanterne, at her er der virkelig grund til at stoppe op.

Det ærede medlem hr. Gelting-Hansen pegede på problemet vedrørende hovedfærdselsårerne. Det er et spørgsmål, som færdselsudvalget arbejder med, og som altså vil komme frem til drøftelse til sin tid, når færdselsudvalget er færdig med sit revisionsarbejde.

Det ærede medlem berørte endelig kort problemet vedrørende forkørselsret og spurte, om ikke det var bedre at gå ind for forkørselsret end at bevare det, vi har, den såkaldte vigepligt. Dette problem blev også berørt under førstebehandlingen i det andet høje ting, og jeg kan her sige et par ord på linie med det, jeg udtalte i det andet høje ting.

Det er sådan, at problemet forkørselsret og vigepligt har været drøftet overalt, hvor man har taget stilling til færdselsspørgsmålene i de europæiske lande, og man har også drøftet det ved de internationale forhandlinger i forbindelse med den konvention, der i 1949 blev indgået i Genève vedrørende færdselsforhold m. v. Hvad angår disse sidste forhandlinger, var det sådan, at man var enig om, at man skulle styrke udviklingen i retning af en øget udlægning af hovedveje, og man enedes derefter om en bestemmelse i traktaten, der lyder sådan — jeg beder om tilladelse til et citat —: „Ved vejskæringer på visse veje eller dele af veje kan der tillægges forkørselsret.“ — her benyttes det franske udtryk „priorité de passage“ —, og så står der videre: „Denne forkørselsret skal tilkendegives ved tavler, og enhver fører, der nærmer sig en sådan vej eller del af en vej, har vigepligt overfor kørende på denne vej.“ Det vil altså sige, at den internationale konvention anvender et udtryk, som vi oversætter ved „forkørselsret“, men da konventionen skal fastslå pligten for den fra sidevej kommende, statueres det udtrykkeligt, at denne pligt er vigepligt. Man drøftede nærmere fortolkningen af dette vanskelige spørgsmål i Genève, og der var enighed om, at det var bestemmelsen om sidefærdsels vigepligt, man særlig måtte lægge vægt på, ligesom den citerede artikel i konventionen ikke iøvrigt nødvendigvis skulle optages ordret i de nationale lovgivninger i de forskellige lande, som havde sluttet sig til konventio-

nen, men kun skulle tjene som en rammebestemmelse.

Ved de enkelte landes nærmere udformning af hovedvejsreglerne stiller det sig noget forskelligt. De allerfleste af landene taler ligesom vi udelukkende om „vigepligt“. Et par lande bruger et udtryk, som nærmest må oversættes ved „forkørselsret“. Men også dér gælder det, at når man går nærmere i enkeltheder med hensyn til, hvad den egentlige betydning er, kommer man til det resultat, at det, der tænkes på, efter vor opfattelse er en vigepligt.

Derfor tror jeg, det er det rigtigste, i hvert fald i dag med den færdselslov, vi har, at bevare udtrykket „vigepligt“, og så kan vi til sin tid, når hele færdselsloven og hele motorloven skal revideres, tage dette problem op.

Det ærede medlem hr. Gudiksen var i det store og hele enig i lovforslagets enkelte paragraffer, men fremsatte en enkelt indvending eller måske en lille beklagelse vedrørende spørgsmålet om hastigheden for de store lastvogne, der i henhold til forslaget til ændring til motorlovens § 27, stk. 5, punkt a), er foreslået til 60 km, idet det ærede medlem mente, at det måske var lovlig meget, ikke mindst når det drejede sig om store lastmotorvogne med påhængsvogne m. v. Jeg kan i og for sig godt tiltræde den indvending eller betænkelighed, men gør opmærksom på, at naturligvis må denne bestemmelse sammenholdes med hovedreglen i stk. 1, hvor det bl. a. fastslås, at kørehastigheden aldrig må blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet; både vej- og vejforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning o. s. v. skal herved tages i betragtning. Derved tror jeg at man har lagt et lille bånd på 60 km grænsen, så at man i det enkelte tilfælde kan nå frem til et rimeligt resultat.

Forsåvidt angår det ærede medlems bemærkninger vedrørende § 2, stk. 6, skal jeg kun oplyse, at de hastighedsgrænser, der gælder i dag, og som er tilkendegivet ved opsætning af tavler på forskellige steder, hvor man ønsker hastigheden sat ned, ganske givet er for lave og vil blive revideret, når lovforslaget foreligger færdigbehandlet.

Det ærede medlem hr. Korsgaard erklærede sig for tilhænger af fuldt stop, men det ærede medlem begrundede sit standpunkt med en henvisning til, at ansvaret var det