

af ordningen, herunder navnlig spørgsmålet om, hvorledes man sikrer overensstemmelse mellem den foreløbige og den endelige statistik, beror på forhandlinger mellem statistisk departement og rigspolitichefen.

Vedrørende § 3, hvorefter justitsministeren i tvivlstilfælde afgør „endeligt“, til hvilken gruppe et køretøj skal henføres, har udvalget forespurgt ministeren, om dette betyder, at de pågældende spørgsmål er unddraget domstolenes prøvelse. Ministeren har svaret, at disse spørgsmål, der vedrører rent tekniske forhold, alene vil kunne bringes for domstolene under påberåbelse af grundlovens § 63 om domstolskontrol med øvrighedsmyndighedens grænser.

Udvalget har drøftet, hvorvidt den i § 10 indeholdte bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte yderligere bestemmelser om køretøjers udstyr og indretning m. v. eventuelt kunne begrænses f. eks. ved at erstatte ordet „yderligere“ med „nærmere“. Dette vil imidlertid gøre bemyndigelsen for snæver, og udvalget har derfor afstået fra at stille ændringsforslag. Udvalget finder dog anledning til at bemærke, at lovbestemmelsen hviler på den forudsætning, at denne bemyndigelse alene benyttes indenfor de ved loven iøvrigt givne rammer, således at bestemmelser, som naturligt ville høre hjemme i færdselsloven, også fremtidig gennemføres ved lov og ikke administrativt i kraft af § 10. Som eksempel kan nævnes, at bemyndigelsen i samme paragraf til af kontrolmæssige grunde at påbyde, at køretøjer skal forsynes med påskrifter og mærker, efter udvalgets formening ikke indeholder nogen bemyndigelse for ministeren til at genindføre nummerplader for cykler med hjælpe-motor.

I forbindelse med § 11 om registrering af motorkøretøjer har ministeren oplyst, at det er hans hensigt at afskaffe forreste nummerplade på motorcykler, da den frembyder fare i tilfælde af sammenstød. I anledning af bestemmelsen i stk. 4, hvorefter justitsministeren fastsætter bestemmelser om, i hvilket omfang registrerings-

papirer skal medføres under kørslen, har ministeren på udvalgets forespørgsel erklæret, at ministeriets overvejelser af dette spørgsmål endnu ikke er afsluttet, men at der kun vil blive tale om at stille et sådant krav med hensyn til store lastvogne, busser o. s. v.

Udvalget har med ministeren drøftet, om det var muligt at samle alle traktorreglerne under eet for at lette oversigten over disse. Det har imidlertid ikke kunnet lade sig gøre, bl. a. fordi man derved ville bryde lovens systematik, og fordi man ikke i loven kan medtage alle de tekniske bestemmelser, som indeholdes i den bekendtgørelse, der slutter sig til loven. Iøvrigt ville andre grupper af trafikanter kunne stille lignende krav om at få samlet reglerne for deres område. Det må være en opgave for fagbladene at give en fremstilling af de regler i loven, som har særlig interesse for en bestemt kreds af trafikanter: traktorejere, automobilister, cyklister o. s. v.

I forbindelse med § 16 har udvalget drøftet værdien af her i landet at gå over til faste promillegrænser ligesom i Sverige og Norge. Udvalget har gennem justitsministeren modtaget indstilling angående fællesnordisk trafikalkohollovgivning, afgivet i februar 1955 af et fællesnordisk udvalg. Indstillingen går ligesom færdselsudvalgets udkast ud på i væsentligt omfang at knytte strafbarhedsbestemmelserne til en konstanteret alkoholpromille i førerens blod ned til 0,60. I indstillingen redegøres for forskellige afholdte forsøg med henblik på at efterprøve nøjagtigheden af de bestemmelser af blodalkoholpromillen, som foretages på de nordiske retsmedicinske institutter. Forsøgene har i alle landene givet overensstemmende resultater.

Der har i udvalget været enighed om, at der må udvises den største strengthed overfor spirituspåvirkede førere, hvorfor der stilles ændringsforslag nr. 12 til § 16. Det bemærkes herved, at videnskabelige undersøgelser, der er forelagt udvalget, har vist, at allerede ved en alkoholpromille i blodet på 0,30—0,40 indtræder en svækkelse af den menneskelige reaktionsevne, som er en afgørende faktor ved føring af motor-køretøj.