

**[Justitsministeren.]**

Jeg skal dog i denne forbindelse pege på lovforslagets § 38, stk. 5, hvorefter føreren af et køretøj, når han forlader dette, på behørig måde skal sikre sig, at det ikke kan sætte sig i gang eller fjernes.

Når vi vender os til cykler og hestekøretøjer, har jeg imidlertid fundet det rigtigst i selve loven at optage alle bestemmelser, der skal gælde om disse køretøjers indretning. Det ville ikke være rigtigst at lade landets mange cyklister læse herom både i loven og i en bekendtgørelse.

Fra § 8 om indretning af cykler skal jeg fremhæve, at der her foreslås påbudt gul pedalrefleks på cyklerne. Problemet om sikring af cyklister var fremme i det udvalg, der behandlede lovforslaget om motorkøretøjers baglygteføring, og der var i udvalget fra alle sider enighed om, at en effektiv løsning af dette problem var påkrævet. Den gule refleksanordning på pedalerne er ubetinget det mest effektive, men naturligvis medfører påbudet en udgift for de mange hundrede tusinde cyklister. Jeg tror, at det er nødvendigt at pålægge cyklisterne denne udgift i deres egen interesse. Den nuværende ordning er uforsvarlig. Naturligvis må der gives en rimelig overgangstid, inden påbudet træder i kraft. Jeg har foreslået 1. april 1956, men det er muligt, at det kan blive nødvendigt at forlænge fristen.

Også hestekøretøjer bør være sikret mod påkørsel på mørke veje, og det følger af lovforslagets § 9, at alle hestekøretøjer i lygte-tændingstiden skal være forsynet med rød refleks. Det er min tanke med hjemmel i § 6 at stille samme krav til traktorer, uanset om disse er indregistreret eller godkendt.

Ved gennemgangen af det følgende afsnit om kontrol med køretøjer har vi i justitsministeriet overvejet spørgsmålet om, hvorvidt der burde stilles krav om godkendelse af alle traktorer, der kører på vej. Da bestemmelserne herom imidlertid er af ret ny dato, har jeg ikke ment at burde foreslå ændrede regler på dette punkt, men der er grund til at pege på, at meget taler for, at det offentlige bør have kontrol med samtlige disse køretøjers forsvarlige indretning.

I § 13, stk. 3, foreslås der tilvejebragt hjemmel for, at køretøjer, der ikke har været undersøgt i 5 år, skal kunne kræves fremstillet til eftersyn. De gældende regler på

dette punkt forekommer mig ikke helt rationelle. I øjeblikket er det således, at alle nye køretøjer skal synes før indregistrering, hvorimod der ikke findes bestemmelser om regelmæssigt syn af ældre køretøjer, bortset fra drosker og rutebiler. Jeg er tilbøjelig til at tro, at ordningen med hensyn til synning af alle nye køretøjer er for vidtgående, idet syn af fabriksnye køretøjer, navnlig personmotorvogne og motorcykler, ofte må forekomme overflødigt.

Jeg har derfor indledt en undersøgelse af, om man for visse grupper af køretøjer til afløsning af de individuelle syn kan gå over til en typegodkendelsesordning. På den anden side tror jeg, at de gældende regler om syn af gamle køretøjer i for høj grad overlader det til tilfældigheder, hvorledes kontrollen med sådanne køretøjer gennemføres, og jeg tror derfor, at det er rigtigst at søge gennemført en lovregel, der åbner mulighed for gennemførelse af periodiske syn af alle motorkøretøjer.

Lovens afsnit III indeholder bestemmelser vedrørende førere af køretøjer m. v. I dette afsnit har bestemmelsen om spirituspåvirkede motorkørere naturligt givet anledning til megen diskussion i offentligheden.

Allerede færdselsudvalgets flertal, der har stillet forslag om en ændring af disse regler, navnlig ved indførelse af promilleregler, som vi kender dem fra Norge og Sverige, tog et vist forbehold i anledning af de tyske forsøg, der også har været omtalt i dagspressen. De fællesnordiske forsøg, der er iværksat til belysning af dette spørgsmål, er endnu ikke afsluttet, og allerede af denne grund har jeg ikke ment at kunne følge færdselsudvalgets forslag. Jeg finder det i det hele taget tvivlsomt, om man overhovedet bør fravige den gældende ordning, der på dette som på andre områder bygger på domstolens fri bevisbedømmelse.

I dette afsnit af loven findes også reglerne om erhvervelse af førerbevis. Der har i de sidste dage i dagspressen været citeret en artikel i et politiblad, der fremhæver, hvilke krav til karakteren der i virkeligheden bør stilles til personer, der fører motorkøretøj. Jeg er ganske enig i, at dette at føre vor tids kraftige<sup>1</sup> motorkøretøjer, hvadenten det gælder biler eller motorcykler, stiller betydelige krav til karakter og ansvarsbevidsthed hos motorførerne. Det er jo ikke muligt