

at der i den svenske rigsdag er forelagt proposition, hvorefter der ikke i Sverige indføres en almindelig hastighedsgrænse udenfor byer, men i byer foreslås en hastighedsgrænse på 50 km i timen.

Udvalgets *flertal* (udvalget undtagen Vagn Bro og Heising) mener imidlertid ikke, at de erfaringer, der her i landet er gjort siden 1. juli 1953 efter ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser, giver noget holdepunkt for, at ulykkestallene skulle være afhængige af, om loven indeholder en almindelig maksimalhastighedsbestemmelse eller en regel om, at hastigheden skal afpasses efter forholdene. Heller ikke i den svenske betænkning er der efter flertallets opfattelse ført noget bevis for, at en hastighedsgrænse medfører en formindskelse af ulykkerne. Det fremgår af mange af de anførte eksempler på ulykker, at hastigheden i den givne situation har været *for høj efter forholdene*, og at mange ulykker indtræffer ved forholdsvis jævne hastigheder, som ikke rammes af en maksimalhastighedsbestemmelse.

Flertallet anser det for mere hensigtsmæssigt, at der opsættes skilte om lokal hastighedsbegrænsning på steder, hvor nedsættelse af hastigheden er særlig påkrævet, navnlig som anført i bemærkningerne til § 57, hvor det ikke efter forholdene på vejen er åbenlyst for de vejfarende, at nedsat hastighed er påkrævet. Iøvrigt mener flertallet, at færdselsuheldene bedre begrænses ved mere politi på vejene og øget færdselspropaganda samt ved skærpet strafudmåling og frakendelse af kørekort i overtrædelsestilfælde.“

Et *mindretal* (Vagn Bro og Heising) stillede ændringsforslag om en hastighedsgrænse på veje udenfor bymæssig bebyggelse på 80 km i timen for motorvogne med totalvægt ikke over 3 500 kg og på 60 km i timen for motorcykler; i bymæssigt bebygget område foresloges en hastighedsgrænse på 50 km i timen, dog skulle politiet for bestemte strækninger kunne tillade en hastighed på indtil 60 km. Dette ændringsforslag forkastedes ved 2. behandling med 94 stemmer mod 61 (deriblandt Rasting (KF), der under 2. behandling oplyste, at han i sin tid havde stemt for indførelse af „fri hastighed“).

§ 45 fastsætter regler om motordrevne køretøjers *vægt* og fastsætter bl. a. et maksimalt akseltryk på 8 t. Ifølge stk. 5 i paragraffen skulle tillige ejeren (brugeren) anses for ansvarlig for overlæs, „såfremt kørslen er foretaget i hans interesse, selvom køretøjet føres af en anden“. Et *mindretal* i udvalget (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen og A. C. Normann) fandt denne regel, hvorved der pålægges ejeren et objektivt ansvar, for vidtgående og stillede ændringsforslag, hvorefter bestemmelsen skulle udformes som en regel om omvendt bevisbyrde, hvilket