

[Ninn-Hansen.]

at der her foreligger en opgave for Danmark ved de internationale forhandlinger, der kan blive tale om, og det ville glæde mig, hvis den højtærede justitsminister også vil tage dette spørgsmål op.

A. C. Normann: Jeg kan ganske slutte mig til de bemærkninger, som de to sidste ærede ordførere fremsatte om alle de besværligheder, der er forbundet med opnåelsen af de forskellige papirer, certifikater og carnets, der skal til, når man skal køre til udlandet. Jeg har gjort den samme erfaring, som de øvrige ordførere har gjort, at man meget ofte i udlandet kommer ud for, at de papirer, man med meget stort besvær og ikke ubetydelige omkostninger har skaffet sig herhjemme, ikke har vakt nogen interesse, når man kommer til told- og politimyndighederne i andre lande. Kørecertifikatet og det internationale førerbevis, som meddeles de danske motorkørende gældende til en række europæiske lande, og som skulle fremvises ved passagen ind i et land ved passagestedet, har man overhovedet ikke nogen som helst interesse for, og så er det en smule ærgerligt, at der pålægges borgerne et besvær med at fremskaffe disse papirer. Det skulle glæde mig, om der også kom lidt mere orden i disse forhold i fremtiden.

Vi i det radikale venstre har også sympati for det fremsatte forslag til en konvention. Jeg vil dog håbe, at vi kan blive enige om at se på en række enkeltheder i et udvalg, og at vi måske dèr kan få nogle oplysninger. Jeg har f. eks. lyst til at få oplyst enten her eller i udvalget, hvordan det ligger med Vesttyskland, som ikke er med blandt de tyve lande, som deltog i forhandlingerne, såvidt jeg ved, og som i hvert fald ikke er blandt de lande, der har ratificeret konventionen, men som er det landområde, gennem hvilket hele vor del af trafikken til kontinentet går, og som netop derfor er betydningsfuldt udfra danske trafikanters synspunkt. Det er muligt, at forklaringen er den, at Tyskland har været koblet ud af de selvstændige landes kreds og derfor ikke har kunnet deltage i forhandlingerne, hvis oprindelse ligger et godt stykke tilbage, men i hvert fald var det ønskeligt, om vi muligvis kunne få klaret, hvordan Tysk-

lands stilling i dette forhold vil blive i den kommende tid.

Jeg synes også, jeg endvidere vil nævne, selvom det ikke har større praktisk betydning, at det forekommer mig, at man i den danske tekst anvender en oversættelse, som ikke svarer til teksten i den færdselslov, vi gennemførte i fjor. Man taler om den almindelige synbarhed i stedet for sigtbarhed og den slags. Det ville dog være rimeligt, om man i den formelle oversættelse ikke kom i strid med færdselsloven, men anvender de udtryk, vi selv kører med.

Jeg kan imidlertid i princippet anbefale den fremsatte konvention som en ajourføring af reglerne, der vil betyde et fremskridt i bestræbelserne for at øge sikkerheden i den internationale motortrafik og dermed også i den danske trafik.

Lynnerup Nielsen: Det forslag, som her er fremsat, kan også vi kommunister tiltræde, idet jeg har forstået, at den færdselslov, som blev vedtaget i sidste folketingsamling, har muliggjort, at også Danmark kan ratificere den foreliggende konvention, som er tiltrådt af deltagerlandene i Genève den 19. september 1949.

Det er helt i sin orden, at de internationale færdselsregler og afmærkninger bringes i så nær overensstemmelse med hinanden som gørligt, men vi forstår på den anden side, at det ikke helt lader sig gøre i de enkelte lande at opnå en færdselslovgivning, der til 100 pct. følger en sådan konventions bestemmelser. Når man gennemlæser konventionens mange kapitler, får man imidlertid også det indtryk, at afsnittene er affattet på en sådan måde, at deltagerlandene vil være i stand til at ratificere, selvom vejforholdene og alt, hvad der trafikeres vejene i de forskellige lande, kan være yderst forskellige fra land til land.

Alligevel må vi, som det også fremgår af bemærkningerne til konventionen, tage forbehold på et enkelt punkt, nemlig med hensyn til konventionens anneks 1. Det kan vi ikke tiltræde for vort lands vedkommende. Vi har som bekendt en regel i vor egen færdselslov om, at cykler med hjælpemotor, der har en større hastighed end 30 km i timen, ikke kommer ind under reglerne for de såkaldte knallerter, medens konventionen med henblik netop på den