

### 38. møde.

Fredag den 16. januar kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler justitsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring i færdselsloven og*

*forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Ændringer i politikredsinddelingen).*

Medlemmer af folketinget Thisted Knudsen, Erik Eriksen, Jørgen Jørgensen (Ullerup) og Poul Sørensen har meddelt mig, at de ønsker her i tinget til indenrigsministeren at stille følgende forespørgsel:

„I en udtalelse til den socialdemokratiske provinspresse den 19. december f. å. har indenrigsministeren bl. a. udtalt, at flere amtsråd ved at træffe beslutning om ændring af visse kommuners ligningsforhold imod en flertalsindstilling har anvendt loven om den kommunale beskættning imod dens hensigt, og herunder opfordret de pågældende kommuner til at henvende sig til indenrigsministeriet herom.

Vil ministeren bekræfte, at han har fremsat en sådan udtalelse, og da med hvilken saglig begrundelse?“

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Her ved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring i færdselsloven.*

Forslagets to hovedpunkter er fastsættelse af en almindelig hastighedsgrænse på 50 km i timen for kørsel i tæt bebyggede områder og ændring af reglerne om erstatningsansvar for skade forvoldt af motordrevne køretøjer, herunder navnlig en forhøjelse af forsikringssummerne i den lovpligtige ansvarsforsikring.

Spørgsmålet om såkaldt fri hastighed i modsætning til bestemte hastighedsbegrænsninger har i de senere år — også her i det høje ting — været genstand for indgående drøftelser.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at fremdrage nogle hovedpunkter i udviklingen på dette område.

Allerede ved revisionerne af motorloven i 1927 og 1932 var der rejst spørgsmål om at ophæve de faste hastighedsbegrænsninger. Efter 1939 mistede spørgsmålet i nogen grad sin betydning, idet politiet gik over til i højere grad at lægge vægt på kørselsforvarsvarlighed i den enkelte situation end på den nøjagtige overholdelse af lovens hastighedsgrænser.

Den ordning, der således udviklede sig, var dog mindre hensigtsmæssig. Dels var politiets praksis i de forskellige kredse ikke ensartet, dels var det uheldigt, at man opretholdt en lovgivningstilstand, som ikke krævedes overholdt i praksis.

Ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 ophævedes de almindelige, bestemte hastighedsgrænser, således at vægten blev lagt på kravet om, at kørehastigheden til enhver tid skal være afpasset efter, hvad hensynet til andres sikkerhed kræver. Lovændringen, der var i overensstemmelse med en indstilling fra færdselsudvalget og de almindelige i udlandet gældende regler, tilvejebragte en overensstemmelse mellem lovgivningen og den ordning, der — siden 1939 — var blevet søgt håndhævet. Begrundelsen for lovændringen var i første række ønsket om at indskærpe, at vægten skal lægges på hastighedens afpasning efter den konkrete kørselsituation. I bemærkningerne til forslaget til loven af 1953 udtaltes da også:

„Det må stærkt understreges, at formålet med at ophæve hastighedsgrænsen ikke er at bringe kørehastigheden i almindelighed i vejret, men alene at hastigheden til enhver tid afpasses således, at hastigheden er forsvarlig. Mottoet bør således være: „Ikke fri hastighed, men forsvarlig hastighed“.

Den ordning, som indførtes i 1953, blev i princippet opretholdt ved færdselsloven af 1955, men blev underkastet fornyet overvejelse i efteråret 1956 i forbindelse med det høje tings behandling af et forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden.

Spørgsmålet om fastsættelse af en bestemt hastighedsgrænse var over for justitsministeriet blevet rejst af en række kommuner med bymæssig bebyggelse. Kommunerne