

## [Justitsministeren.]

hjemmel i færdselslovens § 13, og at politiet samtidig er opmærksom på, om der er grundet mistanke om begåede andre strafbare forhold. Det er det, der er synspunktet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Juul Madsen* til justitsministeren:

„Hvilke undersøgelser eller forsøg er gået forud for justitsministeriets påbud om montering af stænklapper på motor-køretøjer, og har stænklapperne efter de indhøstede erfaringer virket efter hensigten?“

**Juul Madsen:** De sidste ugers vejrlig har for alvor stillet den højtærede justitsministers påbud om de såkaldte stænklapper på prøve. Spørgsmålet er så: har denne af de fleste bilister og af motorbranchens folk uønskede, men påbudte ordning bestået prøven? Er tilsælingen af forruder og sideruder under almindelig landevejskørsel med normal hastighed blevet et mindre onde, og er færdselssikkerheden blevet større? Personlig mener jeg at have gjort den iagttagelse, at den nye ordnings værdi i bedste fald er af tvivlsom karakter. I vanskeligt føre er det tilmed min erfaring, at ordningen gør ondt værre, og at generne også er blevet større for fodgængere og cyklister. Det værste er dog måske, at under den nye ordning blændes bilernes forlygter ofte af det stærkt forstøvede slam, der slynges fra bilerne op imod bilernes forende.

Jeg står ikke ene med denne erfaring, og det fremgår af de mange henvendelser, jeg har fået, og af den livlige debat i pressen.

Det er endvidere med nogen undren, jeg har bragt i erfaring, at Motorbranchens Fællesråd ikke — sådan som det ellers er kutyme — er spurgt til råds i denne sag. Justitsministeriet havde før cirkulærets udsendelse ikke på nogen måde adviseret — endstige indhentet udtalelser fra — de organisationer, der repræsenterer importører, fabrikanter, forhandlere og forbrugere.

Min forundring steg, efterhånden som jeg læste mig igennem justitsministeriets cirkulære og statens biltilsyns meddelelse om stænklapperne. Det har forundret mange, at noget så tilsyneladende enkelt kan gøres så indviklet, og da jeg så de tilhørende teg-

ninger, fik jeg den tanke, at Storm P. sandelig ikke har levet forgæves. Jeg erfarer i øvrigt, at en af landets store organisationer for erhvervsvognmænd måtte engagere en særlig ekspert for at få bekendtgørelsen oversat til forståeligt dansk, før det var muligt at orientere vognmændene på forsvarelig måde.

For erhvervskørslen i landet er følgerne af nyordningen af særlig karakter. For det første er udgifterne til de påbudte skærme og stænklapper af en størrelsesorden på op til godt 1.500 kr. pr. køretøj; for det andet er der for visse køretøjers vedkommende tale om en yderst kompliceret teknik, og for det tredje har de påbudte afskærmninger for visse vogntyper — det gælder lastbiler med tippelad til brugskørsel og lastbiler, der kører til og fra rampe — en sådan form, at de simpelt hen er udsat for at blive ødelagt under arbejdets gang. Vedligeholdelsen vil derved blive en ganske betydelig udgift ved de pågældende vogne.

På baggrund af de betydelige økonomiske konsekvenser for bilister og erhvervsvognmænd har jeg fundet det nyttigt at bede den højtærede justitsminister oplyse, hvilke forsøg og undersøgelser der er gået forud for dette påbud. Jeg har set nogle udenlandske forsøg omtalt, men det kan næppe være dem, der er baggrunden for det danske påbud, idet dette påbud er mere rigoristisk end de tilsvarende bestemmelser i Sverige og Tyskland. Det gælder i hvert fald kravene til stænkskærme på lastbiler.

Dernæst finder jeg det af interesse at få oplyst, om den højtærede justitsminister mener, at de indvundne erfaringer har svaret til forventningerne. Er det, vi har oplevet i denne vinter med tilgrisede forruder og forlygter og sidesprøjt mod fodgængere og cyklister i overensstemmelse med, hvad man havde ventet sig af denne ordning?

**Justitsministeren** (*Hans Hækkerup*): Spørgsmålet om, hvorvidt der burde indføres bestemmelser om en mere effektiv beskyttelse af de vejfarende imod stænk, som under kørslen udslynges fra motor-køretøjets hjul, rejstes i 1959 af justitsministeriet over for ministeriets automobiltekniske udvalg, som imidlertid ikke fandt, at den beskyttelse, som ydedes af de