

[Boye Hansen.]

biler, der ikke opfylder lovens minimumskrav med hensyn til f. eks. bremserne.

I Ingeniør-Sammenslutningens blad nr. 4 af 28. januar i år bringes et referat af et diskussionsmøde afholdt af Ingeniør-Sammenslutningens Sjællandskreds den 21. januar i år med emnet „Trafikkens ofre på vore veje“. Her udtalte bilinspektør, ingeniør Otto Jensen bl. a.:

„Af særlig interesse er spørgsmålet vedrørende de ikke alt for gode bremsesystemer på vore lastvogne. Man søger at gøre kravene ens for både personbiler og lastvogne, men kører stadig på dispensation for lastvognenes vedkommende, fordi udenlandske leverandører ikke vil opfylde de højere danske krav.“

Lederen af justitsministeriets biltilsyn, ingeniør Frede Jensen, oplyser i bladet Danske Vognmænd nr. 12 af december 1965, at det i dag er muligt på dispensation at få indregistreret en lastvogn, der er 30 pct. svagere i bremsekraft end lovens minimumskrav. Til disse lastvogne kan man endda koble firhulede påhængsvogne, der kun har bremsen på 2 hjul, hvilket ingeniøren betegner som vanvittigt. Jeg ved ikke, om justitsministeren kan oplyse noget om, i hvor mange tilfælde der er givet sådanne dispensationer, men jeg vil dog gerne under udvalgsbehandlingen drøfte med ministeren, om vi ikke bør forbyde indregistrering af motorkøretøjer, der ikke opfylder de trafikmæssige minimumskrav. Forhøjer man nu hastigheden for lastbiler, betyder det altså, at også disse lastvogne, store, tunge køretøjer, der kører på dispensation, får lov at køre med den højere hastighed og derved udgør en betydelig fare for trafikssikkerheden. Derfor er der stadig betænkelighed fra min side ved at gå med til en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler.

Derimod er jeg som nævnt tilfreds med de øvrige ændringer i færdselsloven, ministeren foreslår. Det gælder forslaget om en udvidelse af gyldighedstiden for fører-

beviser, således at disse kommer til at gælde til det fyldte 70. år. Jeg kan ikke se, at den nugældende form for fornyelse af førerbeviser hvert 5. år giver nogen sikkerhed for indehaverens kvalifikationer, hverken med hensyn til kørefærdighed eller med hensyn til helbredstilstand. De lægeundersøgelser, der foregår hos visse læger, som har specialiseret sig i udstedelsen af lægeattester til førerbevisfornyelse, giver jeg ikke så forfærdelig meget for.

Gennemførelse af forslaget må medføre en betydelig lettelse for publikum, ligesom det må betyde en stor arbejdsbesparelse for politiet, som jo i forvejen har en lang række ikke egentlig politimæssige opgaver. Forslaget gælder imidlertid ikke for førerbeviser til erhvervsmæssig personbefordring, hvor, som det siges i fremsættelsen,

„hensynet til passagerne taler for, at der fortsat med mellemrum føres kontrol med førerbevisindehaverens helbred og vandel“.

Jeg vil gerne under udvalgsbehandlingen drøfte med ministeren, om der er nogen virkelig grund til at undtage denne kategori af førerbeviser. Jeg kan ikke rigtig se, at kørekortfornyelsen hvert 5. år i sig selv udgør en større kontrol for disses vedkommende end for de øvrige.

Jeg vil gerne takke justitsministeren for forslaget om forbud mod parkering på hovedveje uden for bymæssig bebyggelse. Holdende motorkøretøjer på disse veje har afstedkommet alvorlige færdselsulykker. Jeg betragter derfor forslaget som en værdifuld trafikikkerhedsmæssig foranstaltning. Forbuddet gælder ikke landeveje, der ikke er klassificeret som hovedveje. Jeg kunne have ønsket, at ministeren havde medtaget forslag om obligatorisk afmærkning af motorkøretøjer, holdende på sådanne veje efter mørkets frembrud. Jeg ved vel, at dette spørgsmål er forhandlet såvel på intereuropæisk som på nordisk plan, men hvornår der kommer realiteter ud deraf, ved jeg jo ikke endnu; jeg finder