

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslagene går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 121) findes i tidenden sp. 3756, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1089).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til færdselslov for Grønland.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 122) findes i tidenden sp. 3756, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1089).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Boye Hansen: Udvalget har nu i 10 møder behandlet lovforslaget om ændringer i færdselsloven. Som nævnt i betænkningen er der modtaget dels deputationer, dels skriftlige henvendelser fra en række organisationer og personer, der er interesserede i færdselslovgivningen. Endvidere har udvalget haft samråd med justitsministeren, der har besvaret et stort antal spørgsmål, stillet af udvalget.

Som det ligeledes fremgår af betænkningen, er der i hele udvalget enighed om at tiltræde de af justitsministeren stillede for-

slag om ændringer i færdselsloven på én undtagelse nær. Det gælder lovforslagets § 1, nr. 4, der går ud på at udvide gyldighedstiden for førerbeviser indtil indehaverens fyldte 70. år. Herom stiller et mindretal, venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget, ændringsforslag under nr. 4 og nr. 7 gående ud på, at førerbeviserne kun skal gælde indtil 60 års alderen.

Spørgsmålet har været drøftet indgående i udvalget, også under samråd med justitsministeren. Der er herunder intet fremkommet, som har ændret udvalgsflertallets tilslutning til forslaget. Jeg må derfor, idet jeg henviser til mine udtalelser herom under første behandling, anbefale at stemme imod mindretallets ændringsforslag.

Under første behandling gav jeg udtryk for betænkelighed ved at tiltræde forslaget om at forhøje maksimalhastigheden for lastbiler fra 60 km til 70 km i timen. Jeg henviste til, at alt for mange lastbiler endnu ikke var forsynet med bremses, der opfyldte lovens minimumskrav til bremseeffekten. De oplysninger, vi har modtaget herom under udvalgsbehandlingen, har ikke afkræftet dette forhold. Imidlertid er det anført, at gennemførelsen af forslaget vil betyde færre farlige overhalinger, hvad der vel nok kan være noget rigtigt i, så selv om det ikke er med begejstring, har jeg altså tiltrådt forslaget om 70 km som maksimumshastighed også for enkelte lastbiler. Man må til gengæld kræve, at disse hastighedsbestemmelser overholdes, og at politiet skrider ind over for overtrædelser. Vi ved jo alle, at sådanne overtrædelser finder sted, og det kan ikke være meningen, at de love, folketinget vedtager, ikke skal respekteres. Hovedårsagen til, at det sker, er, at vi hidtil ikke har haft tilstrækkeligt med politi på vore veje, men justitsministeren har kunnet oplyse, at færdselspolitiets styrke nu vil blive betydeligt forøget, og at det endvidere vil blive forsynet med de mest moderne kontrolapparater, bl. a. radar. Jeg har selv for få uger siden på en tur op igennem Tyskland konstateret virkningen af disse radarkontrolapparater. På visse vejstrækninger med hastighedsbegrænsning var det ved tydelige opslag tilkendegivet, at hastigheden blev kontrolleret ved hjælp af radar. Jeg har sjældent oplevet en så eksemplarisk overholdelse af hastigheds-