

km i timen. Under samrådet har ministeren stillet nedenstående ændringsforslag nr. 1 om en hævelse fra 60 til 70 km i timen. Der henvises i øvrigt til de ledsagende bemærkninger.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget), der i øvrigt kan tilslutte sig lovforslaget og de stillede ændringsforslag, ønsker at bemærke, at der hermed ikke er taget stilling til den af justitsministeren påtænkte udnyttelse af bemyndigelsen. Det er efter mindretallets mening tvivlsomt, om den grove opdeling i „tættere bebygget område“, „hovedveje“ og „motorveje“ tager tilstrækkeligt hensyn til de faktiske forhold i trafikken. De vejstrækninger, der ligger inden for tættere bebygget område, er af meget forskellig art, og samtidig med at der er visse vejstrækninger, som meget vel kan befares med væsentligt højere fart end 60 km, er der andre, hvor en rimelig fart ligger væsentligt under denne grænse. En 60 km regel vil derfor nogle steder virke unødigt generende og stærkt friste til overtrædelse, medens den andre steder vil give en falsk og farlig sikkerhedsfornemmelse. Også 90 km grænsen er som generel regel problematisk, og det bør overvejes, om den kan erstattes med en klassificering af vejnettet, hvorved der sker en opdeling af dette i to eller flere grupper med hver sin hastighedsgrænse på lignende måde, som det er sket i Sverige.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalgets medlemmer med undtagelse af Hagen Hagensen (KF), Grønborg (DR), Lindholt (FP) og Kirsten Jacobsen (FP)) forslaget til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Grønborg (DR), Lindholt (FP) og Kirsten Jacobsen (FP)) er principielt imod, at folketinget afgiver en generel bemyndigelse til justitsministeren, og mener, at det bør fremgå af loven, hvilke generelle grænser der ønskes fastsat. Mindretallet indstiller herefter lovforslaget til *forkastelse*.

Et *andet mindretal* (Hagen Hagensen (KF)) kan ikke tilslutte sig forslaget og vil nærmere redegøre for sin stilling ved 2. behandling.

Ændringsforslag.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalgets medlemmer med undtagelse af Hagen Hagensen (KF) og Grønborg (DR)):

Til § 1.

1) Paragraffen affattes således:

„§ 1.

I færdselsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 123 af 9. marts 1973, som ændret ved lov nr. 363 af 13. juni 1973, foretages følgende ændringer:

1. I § 35 indsættes som stk. 4:

„Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger.“

2. I § 44, stk. 1, litra c, ændres „60 km i timen“ til: „70 km i timen.““

Ny paragraf.

2) Efter § 2 indsættes som ny paragraf:

„§ 3.

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.“

Bemærkninger.

Til nr. 1, 2. pkt.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 44, stk. 1, om hastighedsgrænser for kørsel med visse særlige køretøjstyper er indsat ved lov nr. 198 af 8. juni 1966 om ændringer i færdselsloven.

Ved denne lovændring blev bl. a. den indtil da gældende maksimalhastighed for kørsel med lastvogne hævet fra 60 til 70 km i timen. Der henvises i bemærkningerne til lovforslaget (Folketingstidende 1965-66, tillæg A, sp. 1436-37) til, at der var gennemført periodisk syn af ældre lastvogne, og at det bl. a. under hensyn hertil var fundet forsvareligt at forhøje maksimalhastigheden for lastvogne til 70 km i timen, således som det tidligere var sket for bussers vedkommende.

Derimod fandtes det ikke forsvareligt at forhøje den daværende og stadig gældende grænse på 60 km/t for større vogntog (bestemmelsens litra c). Det blev dog lagt til grund, at en forhøjelse ville være forsvarelig i det omfang, de større vogntog er forsynet med en tilstrækkelig effektiv bremsekraftregulering. For at en bremsekraftregulering