

[Justitsministeren.]

at fritage bevillingshavere for at deltage i fælles bestillingskontorer.

Det andet store spørgsmål har været spørgsmålet om, hvordan man i enkelte større kommuner, hvor kommunalbestyrelsen har vedtaget kun at godkende ét bestillingskontor, kunne løse dette spørgsmål. Der har været sager vedrørende Ålborg og Fredericia. Jeg håber, man kan finde frem til en løsning, som går ud på, at bestillingskontorer, hvortil der, den dag da lovforslaget om hyrevognslovgivningen blev fremsat, altså den 14. december 1972, var knyttet et bestemt antal vogne, f. eks. 10, fortsat skal kunne tillades som fælles bestillingskontor, forudsat at lovens øvrige betingelser for at blive godkendt er opfyldt. Jeg vil som nævnt underrette udvalget om dette, og hvis jeg kan få flertal for de tanker, jeg her har skitseret, vil det betyde, at vi må foretage en lovændring, nu vi alligevel behandler færdselsloven, ligesom vi må ændre i bekendtgørelsen.

Hr. Overgaard Nielsen sagde meget rigtigt — og det var hr. Holmberg også inde på — at vi kan spare meget i morgen ved at afholde nogle ekstra udgifter i dag, og nævne bl. a. de fremkomne oplysninger om — eller de vurderinger, man havde af — at en begrænsning af hastighederne betød lavere ulykkestal. Jeg vil gerne citere noget materiale; det er ikke direkte sammenligneligt, men det giver dog et indtryk af, hvad det hele drejer sig om. Det er et svensk materiale, der er relativt nyt. Det stammer fra en undersøgelse, man har foretaget i perioden fra 1. juni 1971 til 31. maj 1972. I Sverige havde man oprindeligt en hastighedsgrænse på 90 km og 110 km på motorveje, men så indførte man — det er også nævnt her i dag — 70 km på visse veje. Der viste sig et fald i ulykkestilfældene på 70 km-vejene med gennemsnitlig 18 pct., de sværere ulykker mindskedes mere end de lettere, og personskadeulykkerne faldt med 24 pct.

Jeg takker hr. Poul Boeg, der fremsatte en lang række tanker til overvejelse her; jeg håber, at udvalgsarbejdet vil bringe den fornødne afklaring.

Hr. Honoré og hr. Poul Dam nævnte betydningen af vejenes tilstand, og det er naturligvis et vigtigt spørgsmål. Også det må vi drøfte.

Hr. Honoré ønskede 4 forskellige grænser. Jeg vil nok være lidt betænkelig ved at gøre det for indviklet.

Fru Hanne Reintoft sagde, at et af de få steder, politiet gjorde nytte, det var vedrørende fartgrænser. Jeg mener nu, der er andre steder.

Hr. Flygaard ville også gå ind for lovforslaget.

Fru Birgit Busk var betænkelig. Jeg måtte nærmest forstå det sådan, at partiet de uafhængige, altså folketingets 11. parti, ville stille et så stort spørgsmålstegn ved det rigtige i at have hastighedsbegrænsninger, at man var imod lovforslaget.

Det samme forstod jeg hr. Poulsgaard i højeste grad var. Men den del af fremskridtspartiet, som fru Kirsten Jacobsen er ordfører for, forstår jeg altså går ind for lovforslaget.

Formanden:

Vi går til anden omgang, og forinden gør jeg opmærksom på forretningsordenens § 11, hvorefter lovforslag ved første behandling drøftes ud fra principielle synspunkter uden nærmere gennemgang af enkeltheder.

Otto Mørch (S):

Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre her i anden omgang. Der er jo andre store og vigtige sager på dagsordenen.

Det, der får mig op på talerstolen igen, er ministerens vurdering af min tone. Ministeren bruger udtrykket, at min tilslutning til forslaget blev givet i en kølig tone. Nu plejer en kølig tone jo som regel også at være en saglig tone, og jeg er ked af, hvis ministeren har misforstået, at jeg på mit partis vegne har tilsluttet mig ministerens forslag, endda så konkret — og mere end nogen af de andre partier — at jeg også er gået ind for de skitserede hastighedsgrænser både på 90 og 110 km. Ministeren nævner i sit svar til mig hr. Camre. Jeg vil gerne sige: der hersker ikke nogen forskelligheder i hr. Camres opfattelse og min opfattelse med hensyn til den forsøgsperiode, vi nu gerne ser gennemført.

Dernæst en bemærkning om hyrevognslovændringer, som nu er kommet ind i det. Jeg håber på, at ministeren vil bevare det principielle lovgrundlag, vi har fået i hyrevognslovgivningen, et principielt lovgrund-