

have været klar over dette. F.eks. må den, der kører med betydelig hastighed og gentagne gange negligerer vejkryds og fodgængere i fodgængerovergange, eller som i tæt trafik gentagne gange overskrider fuldt optrukne spærrelinier, således at der herved opstår farlige situationer, som regel siges at have kørt på særlig hensynsløs måde. Det samme gælder som anført i lovforslagets bemærkninger den, der anvender et køretøj uden eller med meget betydelig nedsat bremse- eller styreevne eller andre mangler, der kan føre til nærliggende risiko for andre trafikanter, når risikoen har stået eller måttet stå føreren klart.

Udvalget har i forbindelse med drøftelserne af spørgsmålet om betinget frakendelse været inde på tanken om også at åbne muligheden for anvendelse af betinget frakendelse i tilfælde af kørsel i spirituspåvirket tilstand. Dette problem har været berørt på et samråd med justitsministeren, og der er enighed mellem udvalget og ministeren om, at problemerne om spirituspåvirkede motorførere generelt bør overvejes i den kommende folketingssamling i forbindelse med udvalgets behandling af færdselslovsforslaget.

Flere af udvalgsmedlemmerne har tilkendegivet, at der i disse overvejelser bør indgå en vurdering af sanktionssystemet vedrørende kørsel i spirituspåvirket tilstand, herunder spørgsmålet om anvendelse af betinget frakendelse.

Lovforslagets økonomiske konsekvenser.

Ministeren har oplyst, at den omstændighed, at bestemmelserne om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i første omgang alene skal gælde for 2 år, således at der i medfør af § 3 i ændringsforslaget i folketingsåret 1977-78 skal fremsættes forslag til revision af færdselslovens § 50 a, vil nødvendigvis, at rådet for trafikikkerhedsforskning vil skulle gennemføre mere omfattende undersøgelser end oprindeligt planlagt, herunder ved bl.a. at tilvejebringe en særlig dataindsamling fra hospitalerne. De statslige udgifter hertil vil udgøre 200.000 kr., hvoraf de 50.000 kr. vil skulle afholdes i finansåret 1975-76. Udvalget kan tiltræde, at disse undersøgelser gennemføres.

Ministeren har endvidere under henvisning til de almindelige bemærkninger til lovforslaget side 34, hvorefter de statslige

merudgifter til færdselspropaganda skønnes at ville andrage ca. 2,5 mill. kr., meddelt, at de statslige merudgifter til færdselspropaganda vedrørende den del af lovforslaget, som foreslås gennemført i indeværende folketingssamling, vil udgøre 900.000 kr. i finansåret 1975-76. Heraf vil 350.000 kr. skulle anvendes til propaganda vedrørende vigepligtsbestemmelserne, 350.000 kr. til til propaganda vedrørende bestemmelserne om sikkerhedsseler og 200.000 kr. til propaganda vedrørende bestemmelserne om styrthjelme. Ministeren har endvidere oplyst, at de samlede udgifter på ca. 2,5 mill. kr. til færdselspropaganda vil blive noget højere som følge af, at lovforslaget ikke gennemføres i sin helhed på en gang. Der er i denne forbindelse over for udvalget oplyst, at der i finansåret 1975-76 i overensstemmelse med ministerens oplysninger afholdes statslige merudgifter på i alt 900.000 kr. til færdselspropaganda.

Herefter indstiller et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget og Holmberg (V)) lovforslaget til *vedtagelse* med det af justitsministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Danmarks kommunistiske partis medlem af udvalget, Mette Madsen (V) og Birgitte Oxdam (V)) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af justitsministeren stillede ændringsforslag og det af mindretallet under nr. 9 stillede underændringsforslag.

Et *tredje mindretal* (Elsebeth Koek-Petersen (V)) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af justitsministeren stillede ændringsforslag og de af mindretallet under nr. 7 og 8 stillede underændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (Voigt (FP)) erkender, at færdselsloven er en af de love, som det på nuværende tidspunkt ikke vil være muligt at nedskrive på en sagligt forsvarlig måde, uden at der kan komme forvanskede liggørelser.

Men mindretallet vil i næste samling, når hele det omfattende lovkompleks skal behandles, fremkomme med saglige og fornuftige ændringer til en lang række af paragrafferne, så færdselsloven bliver læselig og forståelig for alle befolkningsgrupper, forstået på den måde, at den ikke kun kan