

38. møde.

Fredag den 16. januar kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler justitsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i færdselsloven og

forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Ændringer i politikredsinddelingen).

Medlemmer af folketinget Thisted Knudsen, Erik Eriksen, Jørgen Jørgensen (Ullerup) og Poul Sørensen har meddelt mig, at de ønsker her i tinget til indenrigsministeren at stille følgende forespørgsel:

„I en udtalelse til den socialdemokratiske provinspresse den 19. december f. å. har indenrigsministeren bl. a. udtalt, at flere amtsråd ved at træffe beslutning om ændring af visse kommuners ligningsforhold imod en flertalsindstilling har anvendt loven om den kommunale beskætning imod dens hensigt, og herunder opfordret de pågældende kommuner til at henvende sig til indenrigsministeriet herom.

Vil ministeren bekræfte, at han har fremsat en sådan udtalelse, og da med hvilken saglig begrundelse?“

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Her ved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring i færdselsloven.*

Forslagets to hovedpunkter er fastsættelse af en almindelig hastighedsgrænse på 50 km i timen for kørsel i tæt bebyggede områder og ændring af reglerne om erstatningsansvar for skade forvoldt af motordrevne køretøjer, herunder navnlig en forhøjelse af forsikringssummerne i den lovpligtige ansvarsforsikring.

Spørgsmålet om såkaldt fri hastighed i modsætning til bestemte hastighedsbegrænsninger har i de senere år — også her i det høje ting — været genstand for indgående drøftelser.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at fremdrage nogle hovedpunkter i udviklingen på dette område.

Allerede ved revisionerne af motorloven i 1927 og 1932 var der rejst spørgsmål om at ophæve de faste hastighedsbegrænsninger. Efter 1939 mistede spørgsmålet i nogen grad sin betydning, idet politiet gik over til i højere grad at lægge vægt på kørselens forsvarlighed i den enkelte situation end på den nøjagtige overholdelse af lovens hastighedsgrænser.

Den ordning, der således udviklede sig, var dog mindre hensigtsmæssig. Dels var politiets praksis i de forskellige kredse ikke ensartet, dels var det uheldigt, at man opretholdt en lovgivningstilstand, som ikke krævedes overholdt i praksis.

Ved lov nr. 111 af 31. marts 1953 ophævedes de almindelige, bestemte hastighedsgrænser, således at vægten blev lagt på kravet om, at kørehastigheden til enhver tid skal være afpasset efter, hvad hensynet til andres sikkerhed kræver. Lovændringen, der var i overensstemmelse med en indstilling fra færdselsudvalget og de almindelige i udlandet gældende regler, tilvejebragte en overensstemmelse mellem lovgivningen og den ordning, der — siden 1939 — var blevet søgt håndhævet. Begrundelsen for lovændringen var i første række ønsket om at indskærpe, at vægten skal lægges på hastighedens afpasning efter den konkrete kørselsituation. I bemærkningerne til forslaget til loven af 1953 udtaltes da også:

„Det må stærkt understreges, at formålet med at ophæve hastighedsgrænsen ikke er at bringe kørehastigheden i almindelighed i vejret, men alene at hastigheden til enhver tid afpasses således, at hastigheden er forsvarlig. Mottoet bør således være: „Ikke fri hastighed, men forsvarlig hastighed“.

Den ordning, som indførtes i 1953, blev i princippet opretholdt ved færdselsloven af 1955, men blev underkastet fornyet overvejelse i efteråret 1956 i forbindelse med det høje tings behandling af et forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden.

Spørgsmålet om fastsættelse af en bestemt hastighedsgrænse var over for justitsministeriet blevet rejst af en række kommuner med bymæssig bebyggelse. Kommunerne

[Justitsministeren.]

gjorde gældende, at der ad veje med gennemgående trafik blev kørt uforvarsligt hurtigt gennem bymæssigt bebyggede områder, navnlig i disses yderdistrikter. Uanset at man ikke kunne afvise, at der blev kørt for hurtigt efter forholdene på sådanne strækninger, havde justitsministeriet efter den dagældende § 57, stk. 4, i færdselsloven ikke hjemmel til at inødekomme ønsket om en hastighedsbegrænsning, medmindre der forelå særlige forhold, der gjorde det påkrævet over for de kørende at tilkendegive, at en nedsættelse af hastigheden var nødvendig.

På denne baggrund gennemførtes der ved lov nr. 122 af 12. april 1957 en ændring af færdselslovens § 57, stk. 4, hvorefter bestemmelse om hastighedsbegrænsning træffes, dels hvor særlige omstændigheder tilsiger det, dels hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed.

Som der nærmere redegøres for i bemærkningerne til det lovforslag, der nu fremsættes, er der i tiden siden 1957 fastsat hastighedsbegrænsning på 50 km i timen i en række byer.

Det har endnu ikke kunnet konstateres, hvilken virkning disse hastighedsbegrænsninger har haft.

Derimod fremgår det af foreliggende statistiske oplysninger, at der i de — forholdsvis få — byer, hvor der før 1957 var indført hastighedsgrænse, er sket en ikke uvæsentlig nedgang i antallet af færdselsulykker.

Baggrunden for det nu fremsatte lovforslag er dog i første række erfaringerne fra vore nærmeste nabolande, Sverige og Vesttyskland. I disse lande gennemførtes der i henholdsvis 1955 og 1957 en hastighedsgrænse på 50 km i timen for tæt bebyggede områder. De foreliggende oplysninger, som omtales i bemærkningerne til forslaget, tyder på, at det gennem en sådan hastighedsbegrænsning er muligt at opnå en væsentlig nedgang i færdselsulykkernes antal og — ikke mindst — en begrænsning i deres omfang.

Hertil kommer, at en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen næppe vil medføre nogen nævneværdig forsinkelse og — efter svenske erfaringer — formentlig vil gøre trafikken gennem de pågældende områder mere jævn og glidende, idet man i nogen

grad undgår overhalinger fra trafikanter, som ikke vil tilpasse sig trafikken normale tempo.

Med hensyn til veje, hvor en hastighedsgrænse på 50 km vil medføre vanskeligheder for afvikling af trafikken, agter justitsministeriet at benytte sig af den i forslaget indeholdte adgang til at fravige den almindelige grænse, forudsat naturligvis at det efter vejens karakter findes forsvarligt.

Da det undertiden vil kunne være tvivlsomt, om en bebyggelse kan betegnes som et „tæt bebygget område“, foreslås det, at hastighedsbegrænsningen skal være tilkendegivet ved afmærkning.

Jeg finder det vigtigt at fremhæve, at den foreslåede regel er en tillægsbestemmelse til de allerede gældende hastighedsregler i færdselsloven. Grundbestemmelserne vedrørende kørehastighed skal stadig være reglerne i færdselslovens § 35, stk. 1 og 2, hvorefter hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, og hvorefter det påhviler føreren at holde en *efter forholdene* passende lav hastighed i tættere bebygget område, ved vejkryds, i vejsving o. s. v. Det vil således også efter lovforslagets eventuelle gennemførelse ofte være i strid med færdselsloven at køre med en hastighed af 50 km i timen i tæt bebyggede områder.

Jeg skal dernæst knytte nogle få bemærkninger til forslagets bestemmelser om erstatningsansvar og ansvarsforsikring.

Baggrunden for justitsministeriets overvejelser af disse spørgsmål har været den betænkning, som blev afgivet i 1957 af et af ministeriet nedsat udvalg, som har samarbejdet med tilsvarende udvalg i de andre nordiske lande. Der er redegjort for betænkningens hovedpunkter i lovforslagets bemærkninger, hvortil jeg tillader mig at henviser. Som det fremgår heraf, har ministeriet ikke ment at kunne tiltræde den principielle omlægning af ansvars- og forsikringsordningen, som betænkningen går ind for.

Derimod har ministeriet fundet anledning til at søge enkelte ændringer i de nævnte regler gennemført.

Den vigtigste af disse ændringer er forhøjelsen af forsikringssummerne i den lovpligtige ansvarsforsikring. Efter de nugældende regler skal der tegnes en ansvarsfor-

[Justitsministeren.]

sikring på 60 000 kr. Det foreslås nu, at forsikringen skal dække indtil 150 000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og tingskade på indtil 50 000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Begrundelsen for dette forslag er, at det af domstolene fastlagte erstatningsniveau har vist en stadig stigende tendens, således at der er forekommet en del tilfælde, hvor der er idømt en erstatning på væsentlig mere end 60 000 kr. En forhøjelse af forsikringssummerne må derfor anses for nødvendig.

Denne ændring vil naturligvis medføre nogen forhøjelse af præmierne. Til belysning af denne præmieforhøjelses størrelsesorden kan jeg oplyse, at Dansk Automobilforsikrings Forbund i 1956 over for det nævnte udvalg udtalte, at gennemførelsen af et af udvalget udarbejdet lovudkast skønsmæssigt ville medføre en præmieforhøjelse, der for de fleste kategorier af motorkøretøjer ville komme til at ligge på 15-18 pct. Det pågældende lovudkast foreslog, at forsikringen skulle dække 150 000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person — ligesom det foreliggende forslag — men kun tingskade på indtil 30 000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forvoldte skade. Jeg har nu anmodet Assurandør-Societetet om en udtalelse om, hvilke præmieforhøjelser det foreliggende lovforslag kan antages at ville medføre.

For så vidt angår de øvrige ændringer i reglerne om erstatning og forsikring, skal jeg indskrænke mig til at henvisse til bemærkningerne til lovforslaget.

Jeg skal hermed anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Jeg har endvidere den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Ændringer i politikredsinddelingen)*.

Lovforslaget tilsigter en deling af de 2 største politikredse uden for København, nemlig Københavns amts nordre birk og Københavns amts søndre birk m. v., i 5 politikredse.

Spørgsmålet om deling af de nævnte politikredse har tidligere været behandlet i det høje ting. Det forslag til lov om ændringer i rets- og politikredsinddelingen, som

blev fremsat i folketingsåret 1955-56, indeholdt i § 6 en bestemmelse, der bortset fra et enkelt punkt svarer til det foreliggende forslag. Forslaget nåede imidlertid ikke at blive færdigbehandlet i det nedsatte udvalg, således at det kunne komme til afgørelse sammen med de øvrige forslag om ændringer i politikredsinddelingen. Der udtaltes herom i udvalgets betænkning (Folketingstidende 1955-56, tillæg B. sp. 326), at udvalget ikke mente at kunne tage stilling til dette forslag, bl. a. under hensyn til, at man ikke havde modtaget fornødent materiale til sammenligning med forholdene i og omkring visse storbyer i udlandet.

Baggrunden for denne bemærkning i betænkningen var, at der i udvalget var givet udtryk for betænkeligheder ved at gennemføre en yderligere opdeling i politimæssig henseende af det storkøbenhavnske område, som i øjeblikket er opdelt i 4 selvstændige politikredse. Det blev navnlig gjort gældende, at en sådan yderligere opdeling ville blive til skade for politiets arbejde på en række områder, hvor det er nødvendigt, at der følges ensartede retningslinjer i hovedstadsområdet, f. eks. med hensyn til radiovognenes patruljer og bekæmpelsen af kriminaliteten. Der blev endvidere henvist til, at udviklingen inden for visse storbyområder i udlandet, nemlig Oslo, Stockholm og Edinburgh, tilsyneladende talte imod at gennemføre forslaget.

Der blev af justitsministeriet gennem udenrigsministeriet tilvejebragt forskelligt materiale til belysning af den politimæssige inddeling i og omkring de pågældende byer, men da oplysningerne fremkom på et meget sent tidspunkt og viste sig at være ret ufuldstændige, måtte jeg ligesom udvalget finde det rimeligt, at den videre behandling af spørgsmålet om delingen af de to storkøbenhavnske politikredse blev udskudt til senere overvejelse, når et noget sikrere sammenligningsgrundlag var tilvejebragt.

I den siden da forløbne tid har jeg haft lejlighed til at orientere mig hos politimyndighederne i Oslo, Stockholm og Edinburgh om de forhold, som folketingsudvalget havde lagt vægt på at få oplyst.

Jeg skal ikke her komme ind på en detaljeret gennemgang af de oplysninger, som jeg herved kom i besiddelse af, men skal