

Indenrigsminister *Hans Hækkerups* svar (den 9. marts 1966):

I besvarelse af hr. Ninn-Hansens spørgsmål kan jeg oplyse følgende:

Embedsmænd fra direktoratet for statshospitalerne aflægger ikke sjældent besøg på statshospitalerne med henblik på drøftelser på stedet med såvel læger som andre dér ansatte, og det har efter offentliggørelsen af redegørelsen af 30. november 1964 fra folketingets ombudsmand vedrørende den såkaldte Milfeldtsag næppe kunnet undgås, at spørgsmålet — f. eks. i frokostpauser — har været drøftet de pågældende imellem. Det måtte vel snarere have virket påfaldende, om det ikke havde været tilfældet.

Hvad der er blevet sagt af de forskellige deltagere under sådanne uofficielle samtaler, lader sig ikke nu efterspore, men det er sandsynligt, at der af direktoratets embedsmænd lejlighedsvis er givet udtryk for, at man gerne fra andre overlæger ville høre, om den negative standpunkttagen til dr. Milfeldts ansættelse var et særstandpunkt hos Nykøbingoverlægerne.

Lad mig tilføje, at jeg også selv under min rundrejse til statshospitalerne i sommeren 1965 har bragt spørgsmålet på bane under uformelt samvær med overlæger og andre, uden at jeg af den grund mener at have foretaget mig noget kritisabelt.

At embedsmænd i direktoratet således over for enkelte overlæger alene har søgt afklaret, om Nykøbingoverlægernes tilbagevækning af deres oprindelige indstilling måtte betragtes som et særstandpunkt, der ikke deltes af andre, finder jeg herefter ikke at kunne misbillige, idet jeg tilføjer, at der på intet tidspunkt af direktoratet skriftligt eller mundtligt er fremsat ønske om en stillingtagen til problemet fra overlægeföreningen.

Når hr. Ninn-Hansen i motiveringen til sit spørgsmål bl. a. udtaler, at det i et møde i ombudsmandsudvalget blev meddelt, at jeg ville søge dr. Milfeldt placeret i en stilling, må jeg, for at der ikke skal opstå misforståelser om dette spørgsmål, fastslå, at hr. Ninn-Hansen gør sig skyldig i en erindringsforskydning.

Det, jeg har sagt i udvalget og gentaget i salen så sent som den 16. november 1965 (folketingets forhandling 1965-66 sp. 1316),

er, at jeg naturligvis ingen interesse havde i at hindre dr. Milfeldts ansættelse, men at jeg ikke ville gennemtvinge hans kandidatur mod den indstillende overlæges ønske. Dette standpunkt står jeg stadig fast på.

Den første sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i færdselsloven.*

(Lovforslaget (nr. 121) findes i tillæg A. sp. 1429, fremsættelsen i tidenden sp. 3486).

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

*Første behandling af forslag til færdselslov for Grønland.*

(Lovforslaget (nr. 122) findes i tillæg A. sp. 1409, fremsættelsen i tidenden sp. 3491).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Boye Hansen:** De ændringer i færdselsloven, som justitsministeren har fremsat forslag om, kan jeg med en enkelt undtagelse i princippet godkende.

Undtagelsen drejer sig for mit vedkommende — og jeg understreger, at det er min personlige opfattelse — om den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 7, til lovens § 44, hvorefter maksimalhastigheden for lastbiler forhøjes fra 60 til 70 km i timen. Ministeren anfører selv i sin skriftlige fremsættelse, at da spørgsmålet om hastighedsgrænsen for lastbiler sidst var til behandling i det høje ting — det var i 1963-64 — da maksimalhastigheden for busser forhøjedes til 70 km, udtaltes der store betænkeligheder ved at forhøje lastbilernes hastighed på grund af disses tekniske udstyr. Spørgsmålet blev stillet i bero på en udbygning af kontroleffersynet med disse vogne.

For mit vedkommende er betænkelighederne stadig til stede. Vi har vel fået det obligatoriske syn af lastbiler, men dels er de vilkår og de faciliteter, hvorunder biltilsynet arbejder, jo ikke af en sådan karakter, at der kan være tale om et effektivt tilsyn. Eftersynene må i mange tilfælde ske på gader og veje, fordi vi endnu mangler biltilsynshaller. Dels er der endnu mange last-

[Boye Hansen.]

biler, der ikke opfylder lovens minimumskrav med hensyn til f. eks. bremserne.

I Ingeniør-Sammenslutningens blad nr. 4 af 28. januar i år bringes et referat af et diskussionsmøde afholdt af Ingeniør-Sammenslutningens Sjællandskreds den 21. januar i år med emnet „Trafikkens ofre på vore veje“. Her udtalte bilinspektør, ingeniør Otto Jensen bl. a.:

„Af særlig interesse er spørgsmålet vedrørende de ikke alt for gode bremsesystemer på vore lastvogne. Man søger at gøre kravene ens for både personbiler og lastvogne, men kører stadig på dispensation for lastvognenes vedkommende, fordi udenlandske leverandører ikke vil opfylde de højere danske krav.“

Lederen af justitsministeriets biltilsyn, ingeniør Frede Jensen, oplyser i bladet Danske Vognmænd nr. 12 af december 1965, at det i dag er muligt på dispensation at få indregistreret en lastvogn, der er 30 pct. svagere i bremsekraft end lovens minimumskrav. Til disse lastvogne kan man endda koble firhulede påhængsvogne, der kun har bremsen på 2 hjul, hvilket ingeniøren betegner som vanvittigt. Jeg ved ikke, om justitsministeren kan oplyse noget om, i hvor mange tilfælde der er givet sådanne dispensationer, men jeg vil dog gerne under udvalgsbehandlingen drøfte med ministeren, om vi ikke bør forbyde indregistrering af motorkøretøjer, der ikke opfylder de trafikmæssige minimumskrav. Forhøjer man nu hastigheden for lastbiler, betyder det altså, at også disse lastvogne, store, tunge køretøjer, der kører på dispensation, får lov at køre med den højere hastighed og derved udgør en betydelig fare for trafik sikkerheden. Derfor er der stadig betænkelighed fra min side ved at gå med til en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler.

Derimod er jeg som nævnt tilfreds med de øvrige ændringer i færdselsloven, ministeren foreslår. Det gælder forslaget om en udvidelse af gyldighedstiden for fører-

beviser, således at disse kommer til at gælde til det fyldte 70. år. Jeg kan ikke se, at den nugældende form for fornyelse af førerbeviser hvert 5. år giver nogen sikkerhed for indehaverens kvalifikationer, hverken med hensyn til kørefærdighed eller med hensyn til helbredstilstand. De lægeundersøgelser, der foregår hos visse læger, som har specialiseret sig i udstedelsen af lægeattester til førerbevisfornyelse, giver jeg ikke så forfærdelig meget for.

Gennemførelse af forslaget må medføre en betydelig lettelse for publikum, ligesom det må betyde en stor arbejdsbesparelse for politiet, som jo i forvejen har en lang række ikke egentlig politimæssige opgaver. Forslaget gælder imidlertid ikke for førerbeviser til erhvervsmæssig personbefordring, hvor, som det siges i fremsættelsen,

„hensynet til passagerne taler for, at der fortsat med mellemrum føres kontrol med førerbevisindehaverens helbred og vandel“.

Jeg vil gerne under udvalgsbehandlingen drøfte med ministeren, om der er nogen virkelig grund til at undtage denne kategori af førerbeviser. Jeg kan ikke rigtig se, at kørekortfornyelsen hvert 5. år i sig selv udgør en større kontrol for disses vedkommende end for de øvrige.

Jeg vil gerne takke justitsministeren for forslaget om forbud mod parkering på hovedveje uden for bymæssig bebyggelse. Holdende motorkøretøjer på disse veje har afstedkommet alvorlige færdselsulykker. Jeg betragter derfor forslaget gennemførelse som en værdifuld trafik sikkerhedsmæssig foranstaltning. Forbuddet gælder ikke landeveje, der ikke er klassificeret som hovedveje. Jeg kunne have ønsket, at ministeren havde medtaget forslag om obligatorisk afmærkning af motorkøretøjer, holdende på sådanne veje efter mørkets frembrud. Jeg ved vel, at dette spørgsmål er forhandlet såvel på intereuropæisk som på nordisk plan, men hvornår der kommer realiteter ud deraf, ved jeg jo ikke endnu; jeg finder

[Boye Hansen.]

imidlertid spørgsmålet så vigtigt, at jeg tager anledning til at spørge ministeren, om det ikke bør tages med allerede nu.

Under lovforslagets § 1, nr. 11, søger justitsministeren lovhjælp til indførelse af de såkaldte „pariserskiver“ til kontrol med overholdelse af den tilladte parkeringstid. De anvendes jo allerede mange steder i udlandet, og hvis anvendelsen af disse parkeringsskiver herhjemme kan medføre en betryggelse for bilisterne og en lettelse for politiet, finder jeg det hensigtsmæssigt, at der skabes lovhjælp herfor.

Jeg vil ligeledes gerne takke justitsministeren for forslaget om en skærpelse af kørelæreruddannelsen. Jeg har selv tidligere rejst spørgsmål herom, og Dansk Kørelærer-Union har tidligere over for færdselslovsudvalget fremsat ønske om skærpede regler og peget på, at vi har alt for mange ukvalificerede kørelærere. Det er i dag alt for let at blive, hvad man kalder eksamineret kørelærer, men eksamineret kørelærer betyder ikke uden videre kvalificeret kørelærer. Det bekræftes bl. a. derved, at over halvdelen af dem, der indstiller sig til køreprøve, dumper. Det er derfor rigtigt, at der nu stilles forslag om en skærpelse af kravene til kørelærerprøven ved indførelse af skriftlige prøver. Jeg finder det lige så rigtigt, at det fremover kræves, at kørelæreren under aspirantens øvelseskørsel med elever altid skal være til stede i vognen. Man har jo en fornemmelse af, at mange af de såkaldte kørelærerskoler blot har anvendt kørelæreraspiranter som billige kørelærerassistenter.

Hvor ansvarslost visse kørelærerskoler udnytter den nugældende lemfældige ordning, kommer bl. a. til udtryk i en annonce fra en sådan kørelærerskole, som var at finde i dagbladene bl. a. den 28. januar i år. Den lyder sådan:

„Bliv kørelærer, inden prøven skærpes, og tjen 32.000 kr. årlig. Rutinerede og energiske bilister kan optages på aftenlynkurset, der begynder fredag den 28. januar kl. 18. Honorar 280 kr. Eksamen april. Rekvirer gratis, uforbindende brochurer. Vore seneste eksamensresultater er fra Bornholm, 7 elever til prøve, 7 bestod.“

Og så følger navnet på køreskolen. Det

er altså på høje tid, at der indføres skærpede regler for kørelæreruddannelsen. Det er af afgørende betydning for trafikikkerheden, at vordende bilister uddannes af virkelig kvalificerede kørelærere.

Måske skulle også kontrollen med kørelærerne skærpes. Er man først blevet eksamineret kørelærer, kan man få sin godkendelse fornyet, blot man hævder, at man underviser regelmæssigt. Man burde måske føre kontrol med køreskolernes dumpeprocent og skride ind, hvis denne blev for høj. Men også dette kan vi tale om i et udvalg.

De øvrige praktiske ændringer, justitsministeren foreslår i færdselsloven, skal jeg ikke sige noget om her ved første behandling; de er mere egnede til behandling i et udvalg.

Hvad angår forslaget til færdselslov for Grønland, må jeg sige, at jeg ikke har mulighed for at bedømme trafikforholdene i Grønland, da jeg aldrig har været der. Men som det fremgår, afviger forslaget om færdselslov for Grønland ikke i princippet fra den almindelige færdselslov, og rent umiddelbart forekommer det mig fornuftigt, når justitsministeren gør gældende, at det er meget vigtigt, bl. a. af hensyn til de grønlandske myndigheders, navnlig politiets og kredsdommernes arbejde, at færdselslovgivningen for Grønland får en sådan udformning, at den indeholder de regler, der virkelig har praktisk betydning i Grønland, og kun disse regler. Da lovforslaget er udarbejdet i samråd med det grønlandske lovråd og Grønlands landsråd, kan jeg tiltræde lovforslaget, men jeg finder dog, at det vil være rigtigt at henvise det til udvalgsbehandling sammen med den almindelige færdselslov.

Jeg kan dermed tilsige lovforslagene villig behandling i et udvalg.

**Per Møller:** Det er utvivlsomt rigtigt, at de nugældende regler for fornyelse af førerbeviser ikke er gode, at der er brug for en ændring. En stor del af den kontrol, der knytter sig til denne fornyelse, er rent illusorisk, og når det er tilfældet, er det utvivlsomt realistisk at sige, at man hellere må undvære en kontrol, hvis det alligevel ikke er nogen kontrol. Jeg kan derfor i princippet tilslutte mig den tanke, at der

[Per Møller.]

skal indføres nye og lempeligere regler for fornyelsen af kørekortet.

Jeg er ikke helt overbevist om, at det vil være forsvarligt at gå op til grænsen det 70. år som den periode, hvor kørekortene automatisk løber videre. I bemærkningerne til lovforslaget anføres det, at det 70. år som grænse er godkendt af en række organisationer og af sundhedsstyrelsen. Nu ser jeg i dag til morgen, at det kan oplyses, at Den almindelige danske Lægeforening udtrykkeligt har frarådet, at man sætter det 70. år som grænsen for den automatiske forlængelse af kørekortet. Jeg finder det egentlig betænkeligt og beklageligt, at lægeforeningens indstilling til dette spørgsmål ikke er blevet oplyst; jeg går ud fra, at ministeren ikke har haft noget kendskab til det, men i så fald mener jeg, at der vel må ligge et spørgsmål om, hvorfor sundhedsstyrelsen har forsøgt at føre ministeren bag lyset. Jeg mener, det er et meget vægtigt synspunkt, når spørgsmålet skal overvejes, at de praktiserende læger og lægernes organisation udtrykkeligt hævder, at det vil være ganske uforsvarligt at gå med til en automatisk forlængelse af førerbevisernes gyldighed indtil indehavernes fyldte 70. år. Det spørgsmål må i hvert fald underkastes en meget nøjere undersøgelse i udvalget.

Det har af og til i debatten været nævnt, om det ikke var rimeligt, at ganske unge bilister fik deres færdighed og deres rutine prøvet. Det er muligt, at det vil være naturligt at overveje og undersøge, om der er baggrund for, at man giver de nye, de unge bilister en særstilling i retning af, at de skal dokumentere, at de er egnede til at køre efter i en årrække at have haft kørekortet.

Det fremgår ikke helt, hvordan de nye førerbeviser skal se ud. Jeg tænker her på, om det er tanken, at der skal være et foto med i førerbeviserne. Selv om de fleste af os jo tror, at vi holder os vældig godt og uforandret op gennem årene, er det nok en kendsgerning, at man ændrer udseende i meget betydelig grad, og jeg tror, at det foto, der kunne være vellignende, da man var en 18-20 år, ikke indebærer nogen større oplysning, ikke nogen større dokumentation, når man er nået op på 50, 60 eller henimod 70 år. Det er såmænd ikke

langt fra, at man lige så godt kunne gå ind for, at når et barn fik udstedt sin dåbsattest, så skulle der også et foto med; det kunne også have en vis interesse i en kort periode, men ikke nogen varig interesse. Jeg ville derfor tro, det burde tages op til undersøgelse, om man ikke helt må slette fotoet som en slags dokumentation i forbindelse med førerbeviset, når man dog må se i øjnene, at det ikke er nogen egentlig dokumentation.

Bestemmelsen om en forsøgsvis ordning med pariserskiverne kan jeg give tilslutning til. Det er i øvrigt et system, der i udlandet har vist sig at være praktisk og fornuftigt, og det er naturligt, at vi også prøver, hvordan det virker på danske forhold. Jeg ville godt i denne sammenhæng rejse det spørgsmål, om pariserskiverne, hvis de nu viser sig at blive en succes, vil kunne overflødiggøre parkometrene.

Det er mit indtryk, at parkometersystemet ikke har været det, man i sin tid håbede det kunne blive; i hvert fald på et vist tidspunkt kunne det oplyses, at udgifterne ved at administrere parkometrene, indsamle penge, anskaffe parkometre, afskrive dem og forrente dem var så store, at der i virkeligheden ikke var noget overskud på parkometrene. Hvis det er tilfældet, at overskuddet i hvert fald er ganske ringe, er det et spørgsmål, om man vil finde, at denne form er rimelig. Jeg vil da i hvert fald henstille, at man søger for ikke foreløbig at gå med til nogen udvidelse af dette system, før man har set resultatet af, hvordan pariserskiverne fungerer.

Jeg kan tilslutte mig lovforslagets bestemmelse om, at der indføres forbud mod parkering på hovedvejene. Jeg vil gerne spørge ministeren, om man skønner, at der ved alle hovedveje er et fornødent antal parkeringspladser eller vigepladser. Mange steder er det utvivlsomt tilfældet; men det forekommer mig, at der i hvert fald er visse hovedvejsstrækninger, hvor der i ganske utilstrækkeligt omfang for øjeblikket er sådanne vigepladser. Det vil jeg mene er et spørgsmål, som må tages op og lægges fuldstændig klart i sammenhæng med, at man indfører forbuddet mod parkering på hovedveje.

Nu kan det jo ske, at biler kommer ud for

[Per Møller.]

punktering eller andre skader, som gør, at de må holde i en vis periode på hovedvejene, og med henblik på de situationer vil jeg spørge, om ministeren har undersøgt eller kan give nogle oplysninger om overvejelser vedrørende de særlige lygter, man har nogle steder i udlandet — små nødblus, man kan tænde og anbringe i en kort afstand fra den bil, der af omstændighederne er tvunget til at gøre holdt på en vej, hvor parkering ellers er forbudt.

Reglen om, at lastbiler med mindre påhæng kan forhøje deres maksimalhastighed fra 60 til 70 km i timen er sikkert rigtig, for det er jo en kendt sag, at den nuværende grænse på 60 km i timen overhovedet ikke respekteres. Man kunne rejse det spørgsmål, om den nye grænse på 70 km i timen vil blive respekteret; men det er vel i sidste ende et spørgsmål om, hvorvidt politiet vil gøre noget for at kontrollere, at den nye regel bliver overholdt. Der er sådan set noget vist betænkeligt ved at have en lovbestemmelse, der siger, at 60 km i timen er højeste hastighed, når lastbilchaufførerne så at sige administrativt sætter denne regel ud af kraft, idet de indfører den praksis at køre med højere hastighed. Politiet af-finder sig med det og griber ikke ind, og efter at denne nye praksis har været i kraft i 5-10 år, kommer man så til folketinget og siger: for skams skyld må vi hellere ændre loven, så den passer til virkeligheden. Der er noget i det system, der støder en smule an.

Det foreslås, at lastbiler med større an-hængere — de såkaldte lastvognstog — fortsat kun må køre 60 km i timen som den højest tilladte hastighed. Jeg er ikke sikker på, at det vil være hensigtsmæssigt med denne skelnen mellem de to grupper af lastvogne. Jeg tænker i særlig grad på alle de farlige situationer, der vil kunne opstå, hvis lastvogné, der har lov til at køre 70 km i timen, skal ud i overhaling af lastvognstog, som kun må køre 60 km i timen. Hvis et sådant lastvognstog går op til den maksimale grænse og faktisk kører 60 km i timen, vil det være meget langstrakte og meget farlige overhalingssituationer, man derved tvinger de lastbiler til, der ikke har lov til at gå højere end 70 km i timen. Jeg tror, der vil opstå en række hasarderede

situationer, som skaber en risiko, der er større end den, der vil være forbundet med, at også de større lastvognstog får lov til at køre de 70 km i timen, man indrømmer som en forsvarlig maksimalhastighed for det store antal lastbiler.

Jeg vil yderligere nævne et spørgsmål vedrørende færdselslovens bestemmelser om parkering o. lign. Det har i praksis vist sig, at færdselsloven her bruges ved udformning af politivedtægter i praksis i en række provinsbyer på en sådan måde, at man derigennem spærrer lillebilernes adgang til nogenlunde frit at holde på offentlig gade og vej, at man altså bruger færdselsloven til at lægge hindringer i vejen for lillebilernes fri næring til forskel fra de regler, der gælder for taxavogne. Især i byer som Silkeborg og Køge, men også andre steder, har der været fremdraget eksempler på en praksis, der må betegnes som uheldig, eller som i hvert fald er udtryk for en udnyttelse af færdselsloven, der næppe kan have været tilsigtet. Der foreligger her et spørgsmål, som ikke alene har megen principiel, men også praktisk betydning, og som det må være rimeligt at tage op til en nærmere prøvelse, når udvalgsbehandlingen begynder.

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig lovforsla-gets bestemmelser om skærpede regler for kørelærernes uddannelse. Det er givet, at der her er ved at udvikle sig en uheldig konkurrence, som betyder, at enkelte kørelærere går på akkord med de moralske krav, der må stilles til dem. De indstiller alt for hurtigt deres elever til prøve og er måske heller ikke selv kvalificerede nok. Det er vel overhovedet et spørgsmål, om den nuværende undervisning, der gives vordende bilister, er tilstrækkelig. Jeg hæfter mig ved, at Dansk Køreskole-Forening har påpeget det uheldige, det lidet betryggende i, at kørelærerne ikke har nogen mulighed for at give den vordende motorfører træning i kørsel under vanskelige forhold, udskridningsmanøvrer, afværgeteknik, katastrofebremsning o. s. v. Det er noget, der ofte ikke kan gøres på offentlig gade og vej, men måske kræver særskilt indrettede pladser. Hvis det faktisk er nødvendigt, må man vel overveje, om der er udvej for også at udvide de krav, der stilles ved aflæggelsen af en køreprøve. Også det spørgsmål vil jeg

[Per Møller.]

dog mene det var rimeligt at vi tog op til overvejelse i udvalget.

Forslaget til færdselslov for Grønland kan jeg uden videre anbefale.

**Marie Antoinette von Lowzow:** Biltrafikken vokser jo i alle lande med en meget stigende hastighed, og parallelt dermed vokser også vejtrafikken mellem de enkelte lande. Det vil i høj grad være fremmede for færdselssikkerheden, hvis færdselsreglerne fra land til land er så ensartede som overhovedet muligt. Den nordiske vejtrafikkomité arbejder med koordineringen af de nordiske landes regler, og vi må håbe, at resultaterne derfra snart kommer frem, så der kan fremsættes lovforslag på grundlag heraf.

Imidlertid kan påtrængende lovforslag jo ikke vente, fordi komiteens arbejde ikke er færdigt, selv om man med tilfredshed kan bemærke sig den højtærede ministers udtalelser i færdselslovforslagets bemærkninger om, at det foreliggende forslag ikke foregriber komiteens arbejde.

De ændringer, der er en følge af den almindelige omsiggribende og uundgåelige automation med databehandling o. s. v., er jo af teknisk art og kan næppe skabe megen diskussion her.

Af de øvrige forslag er antagelig forslaget om førerbevisets fortsatte gyldighed fra indehaveren får det til hans fyldte 70. år — hvis der ikke er særlig grund til indgriben — et af de spørgsmål, der nok vil stå en del diskussion om. Jeg er meget positivt indstillet over for denne forlængelse. Den rent praktiske administration vil blive meget lettere, og jeg tror ikke, at sikkerheden vil blive mindre af den grund. Jeg har bemærket, at det er refereret, at der i et lægetidsskrift har stået i en artikel, at det er uforvarsligt ikke at have en lægelig undersøgelse hvert 5. år; der kan ske så meget i løbet af de 5 år, så jeg kan ikke se, at den skulle kunne give så meget stor sikkerhed; men det er naturligvis et af de spørgsmål, som vi må tage op i det udvalg, jeg går ud fra bliver nedsat.

Jeg kan slutte mig til ærede tidligere talere, der foreslog, at der ikke skulle være noget billede i førerbeviset; jeg tror, det er helt rigtigt; det eneste, der vist ikke for-

andrer sig gennem årene, er fingeraftryk, men det behøver vi vist næppe at have deri.

Det foreslåede parkeringsforbud på hovedveje er jeg uhyre glad for; det er en meget stor fare med disse som regel mørke vogne, der står i vejkanten på hovedvejene. Men jeg kunne med den ærede første taler være enig i, at der måske var grund til også at tage spørgsmålet om de øvrige veje op, de større landeveje, som ikke er betegnet som hovedveje. Faren kan være lige så stor dér, selv om man må gå ud fra, at folk kører med noget mere nedsat hastighed på disse veje, og at vogne, der er hensat dér, burde være afmærket, er jeg ganske enig i. Nu er det rigtigt, at man har erfaret både her og i udlandet, at de blinklygter, man kan sætte op, er praktiske at have, men det er jo ingen hemmelighed, at et batteri løber ud, og så er lygten ikke meget værd. Så er i virkeligheden de naturbrændende fakler betydelig bedre, for de vil jo altid kunne brænde, og hvad der er endnu sikrere i enhver situation, er i virkeligheden de lysende reflekstrekanter, som er lovpåbudt i mange lande; de er relativt billige at anskaffe, og enhver bilist burde have sådanne trekanter til at sætte op et godt stykke fra sin vogn.

Med hensyn til maksimalhastigheden tror jeg, det er en for sikkerheden meget stor fordel, at vi nu får samme fartgrænse for lastvogne som for turistvogne og busser. Vi ved jo godt, at hvis den ene vogn kører, som den ærede forrige taler sagde, med 60 kms hastighed, og den, der skal overhale, kører 70 km, er der kun 10 kms fart i overskud, og det tager meget lang tid at overhale; det rummer derfor på ret smalle veje en stor fare for den modgående trafik. Hvis en bus kører ud ad en vej og overhaler en lastvogn, der kun må køre langsommere, ja, hvad sker så? Så holder bussen stille ved sin holdeplads, så overhaler lastvognen, og så kan man få samme historie om og om igen: hver gang et faremoment. Da vi har påbudt eftersyn af lastvogne, og da den foreslåede hastighedsgrænse er almindelig næsten overalt i udlandet, og da lastvogne har en stigende sikkerhedskonstruktion med hensyn til bremses o. s. v., tror jeg, at samme hastighedsgrænse for lastvogne og busser giver større sikkerhed end forskellige fartgrænser.

[Marie Antoinette von Lowzow.]

Spørgsmålet om, hvorvidt lastvogne med anhængere stadig kun må køre med en fart af 60 km, må sikkert drøftes — og drøftes med teknikere — så at man får oplyst, hvilke sikkerhedsforanstaltninger, hvilke bremseforanstaltninger der kan træffes også for disse vogne, så man måske kunne få den ensartede hastighed.

Pariserskiverne — de er da glimrende; vi træffer dem mange steder i udlandet, og de har jo den store fordel, at de er billige for dem, der skal bruge dem; benzinselskaberne udleverer dem i reglen gratis, og de koster ikke noget at bruge. Jeg tror, det er aldeles udmærket, at vi får prøvet dem her i landet; der kan være mange steder, bl. a. i provinsbyerne, hvor man vil have en begrænset parkeringstid, og hvor de kunne være til stor nytte og blive gennemprøvet. Om man så kan slippe af med parkometrene, er jo ikke godt at vide, for jeg er ikke rigtig klar over, hvor stor indtægt de i øjeblikket giver. Men pariserskiverne bør absolut anbefales.

Registrering af påhængsvogne er nok en praktisk foranstaltning. Det vil være lettere at se numrene på dem, når de har større nummer i stedet for det lille skilt, de har nu. Der står i lovforslagets bemærkninger, at der skal udstedes særlige regler for deres fremser m. v., så der skulle ikke være noget faremoment i at sætte hastigheden op for dem.

At ansvarsforsikringen må sættes højere op med den pengeværdi, vi har, er vist ganske utvivlsomt. Jeg forstår på lovforslagets bemærkninger, at det ikke vil forøge præmiebeløbet for dem, der tegner ansvarsforsikringen.

Det er ganske sikkert rigtigt, at kørelæreruddannelsen trænger til nye forskrifter, til en revision, så at man er sikker på, at det på enhver måde er egnede folk, som har dette arbejde, og at uddannelsen ikke blot bliver en slags forretning, hvor man ikke har sikkerhed for, at eleverne bliver godt nok uddannet. Jeg forstår, der er almindelig tilslutning hertil også fra kørelærerorganisationernes side.

Der vil som regel, når der sker ændringer i færdselsloven, komme en række folk, der søger udvalget eller skriver til det og fremkommer med mange forslag, som ikke er indeholdt i den gældende lovgivning, og

som regel er disse ting blevet taget med i behandlingen, når udvalget arbejder. Jeg vil tro, noget sådant vil ske også denne gang, og der er altså enkelte ting, som jeg kan henlede opmærksomheden på. Der er de lysende refleksstrekanter, og jeg minder om, at den højtærede minister også har antydnet, at man ville tage spørgsmålet om lysende baglygter på cykler op. Det er sikkert noget, der er værd at se på af hensyn til trafiksikkerheden. Nu er vi jo heldigvis sluppet af med stænklapperne; det var en dyr historie, men vi kom da af med dem. Der er en anden ting, som måske vil være mere hensigtsmæssig og måske også kan have interesse, og det er at få lovbestemte vinduesvaskere på vognene. Det er meget mere vigtigt end at have stænklapper, som ikke skærmer mod stænk. Vinduesvaskere har de fleste vogne; det ville sikkert ikke være stor udgift for bilisterne, om de blev lovbestemte; de er en meget stor hjælp for trafiksikkerheden.

Dette er kun første behandling, hvor vi ikke skal gå i enkeltheder med lovforslaget, men jeg kan, som man vil forstå, på mit partis vegne tilsige den højtærede minister en positiv og hurtig behandling af færdselslovforslaget.

**Adolph Sørensen:** Da jeg afvigte sommer første gang berejste de grønlandske byer gennem 3 uger, slog det mig blandt mange andre ting stærkt, at der savnedes et mere strikt færdselsreglement, en færdselslov på Grønland. Jeg finder derfor, at det er et rigtigt og prisværdigt initiativ, den højtærede justitsminister her har taget, og det takker jeg for.

Jeg finder også, at det er rigtigt, at ministeren ikke har affotograferet den hernede gældende færdselslov, fordi jeg mener, der ikke er tilstrækkeligt praktisk behov og baggrund herfor. Det indebærer da også den fordel, at vi så ikke får ført de skønhedsfejl og svagheder, der jo vitterligt er i denne færdselslov, ind i Grønland.

Det er klart, at det må berede visse overgangsvanskeligheder, når man fra en tilstand, som man vel trafikalt må have lov til at kalde temmelig udisciplinær, skal til at indføre strengere regler. Det er helt klart, at der vil blive problemer i en periode, der må kræve tolerance i en landsdel, hvor inertiens

[Adolph Sørensen.]

lov stort set på dette område har været gældende hidtil. Men det er vel problemer, der kan klares. Der er i hvert fald i byerne Julianehåb, Narssak, Frederikshåb, Godthåb og Holsteinsborg efterhånden en så intensiv trafik, at der må strengere regler til.

Hvorvidt lovforslaget på alle områder rammer plet, kan dog vel nok være tvivl underkastet. Det står mig ikke helt klart, hvor langt ministeren agter at gå med hensyn til en indregistreringsordning. Det er vel et spørgsmål, om den ordning, vi har i det øvrige Danmark, ikke er for rigoristisk at indføre. Jeg har forstået det sådan, at der i hvert fald indtil videre ikke bliver tale om bilbeskatning, ligesom der heller ikke bliver tale om et egentligt indregistrerings-syn efter dansk mønster, og disse to ting er vel den essentielle baggrund for vor rigoristiske registreringsordning. Det, der så bliver tilbage, er altså forsikringen, og her vil jeg gerne udtale min glæde over, at de danske autoforsikringselskaber har erklæret sig villige til at tegne autoforsikringer i Grønland på samme grundlag som i det øvrige Danmark. Man må altså spørge, om det er nødvendigt med en egentlig indregistrering efter dansk mønster, alene fordi den forsikringsordning, der gælder hernede, gennemføres i Grønland.

Det er naturligvis af interesse at drøfte en række detaljer. Man kan bl. a. spørge sig selv, hvordan der skal kunne gennemføres et saglig rigtigt syn i forbindelse med eftersynsordningen, sådan som den er foreslået af justitsministeren. Der vil vel ikke være tilstrækkelig basis for at ansætte motorsagkyndige i de enkelte byer. Man kunne måske overveje at udstyre by- eller distriktsingeniører eller embedsmænd — inden for politiet f. eks. — med de tilstrækkelige beføjelser, men her støder man vel også på det, som må slå én, når man besøger Grønland, at politiets kapacitet sandt at sige ikke er alt for stor. Man må nok imødesee nogle praktiske problemer her.

Da der imidlertid allerede er udtalt ønske om en udvalgsbehandling omfattende også dette lovforslag, skal jeg i øvrigt ikke gå i detaljer, men gemme dem til udvalgsbehandlingen, hvor jeg på mit partis vegne kan tilsige en positiv og velvillig behandling af den højtærede ministers lovforslag.

**Else-Merete Ross:** Ministeren foreslår, at kørekort ikke mere skal fornyes hvert 5. år, da denne fornyelse af kørekortet belaster politiets arbejdskraft for stærkt. Det vil altså sige, at for fremtiden kan en 18-årig, der ved lægeattest dokumenterer, at han ser og hører tilstrækkelig godt og er åndeligt og legemligt sund, få et kørekort, der varer, til han er 70 år. Kan det være forsvarligt? Selv om man er legemligt sund og ser og hører godt som 18-årig, kan man dog i de kommende 52 år godt blive så reduceret på det ene eller andet område eller få en sygdom som f. eks. migræne, et dårligt ben o. s. v., at man ved fornyet lægeundersøgelse ikke ville blive betragtet som kvalificeret til kørekort. Nu overlades det til den enkelte skøn selv at vurdere sin helbredstilstand. Selv om man ellers kan være nok så pylret med sit helbred, tror jeg, de færreste har selverkendelse nok til at opgive kørekortet, hvis de ikke bliver tvunget til det.

Selv om der i en 3 års periode kun er givet afslag på 539 ansøgninger om fornyelse af kørekort, kunne det jo skyldes, at nogle læger, så vidt jeg har forstået, tager lovlig rutinemæssigt på udstedelsen af lægeattesterne. Jeg forstår, at der kan udstedes førerbeviser, der udløber før det 70. år, hvis ansøgerens helbred motiverer det; men for unge og yngre mennesker vil det kun sjældent være tilfældet. Det er naturligvis betryggende, at kortere perioder kan gives for noget ældre, der får kørekort.

Ministerens må have større tillid til min egen aldersklasse, end jeg selv har. Jeg ville sætte grænsen ved 50, måske 55 år og efter den tid fortsætte med 3- eller 5-årige kørekortsudstedelser. Hvis ministeren kan påvise, at ældre bilister sjældent indblandes i trafikuheld, kan jeg muligvis revidere min opfattelse. At de ældre nok ikke gennemgående kører så stærkt og hasarderet som yngre bilister, tror jeg gerne. Til gengæld kan de, måske fordi de ikke hører eller ser så godt eller ved, at deres reaktionsevne ikke er særlig kvik, ved overforsigtighed være til stor gene for den øvrige trafik.

Jeg mener ikke, at tilladelse til at føre bil automatisk skal ophøre med det 70. år, men at kørekortet herefter kan fornyes for kortere perioder og hver gang efter lægeattest. Og jeg må være ganske enig med hr. Per Møller med hensyn til fotografiet. Jeg er



## [Eise-Merete Ross.]

overbevist om, at det er de færreste, der ser ens ud som 18-årige og som 70-årige — i øvrigt ville jeg også finde det beklageligt, hvis de 70-årige virkelig så ud som 18-årige.

Som en slags modvægt til den foreslåede forlængelse af gyldighedsperioden for kørekort skal politiet i videre omfang end hidtil føre kontrol med, at indehaveren fortsat opfylder betingelserne for at erhverve førerbevis. Hvornår og hvordan tænkes denne kontrol udøvet? Vil den i de fleste tilfælde ikke først finde sted, når der er sket et uheld? Jeg håber, vi i udvalget får lejlighed til grundigt at drøfte dette spørgsmål.

Da det ved tidligere drøftelser af færdselsloven er blevet anført, at holdende køretøjer er til fare for trafikken, finder jeg det rigtigt at forbyde parkering på hovedvejens kørebane uden for bymæssigt bebyggede områder; det forudsætter dog et tilstrækkeligt antal vigepladser og parkeringspladser, som der også er fremsat ønske om her i salen — men det spørgsmål hører måske ind under ministeriet for offentlige arbejder. Nu kan der ske uheld med en bil på en hovedvej på et sted, hvor bilen ikke kan skubbes ind på en parkeringsplads, medens den reparerer. I Italien har jeg set selvløsende røde triangler, der blev sat op i en vis afstand bag bilen på vejen, medens reparationen blev udført. Der findes også blinklygter med rødt glas til samme brug. Ihukommende stænklapperne, som i parentes bemærket trods al balladen heldigvis stadig sidder på de fleste biler, skal jeg ikke foreslå obligatorisk anskaffelse af sådanne advarselssignaler, men blot foreslå ministeren at henstille, at biler, der ikke kan trækkes tilstrækkeligt ind i vejsiden, når de er brudt sammen, afmærkes på en så synlig måde, at andre bilister i god tid gøres opmærksom på dem både i dag- og nattetimer.

Der vil blive udfærdiget skærpede bestemmelser for motorkøretøjers bremsere, når de medfører campingvogne eller påhængsvogne. Kan jeg deraf slutte, at der allerede er skarpe bestemmelser angående lastvognes bremsere? I bekræftende fald vil jeg kunne gå ind for at sætte farten op til 70 km i timen, men jeg hørte jo, hvad hr. Boye Hansen gav af oplysninger angående bremsere

på lastbiler, og jeg finder det derfor meget nødvendigt, at vi drøfter spørgsmålet indgående i udvalget.

Jeg er afgjort tilhænger af at gøre et forsøg med indførelse af parkeringsskiver, som jeg har gode erfaringer med fra forskellige steder i udlandet. For udlændinge og folk, der ikke hører hjemme i de byer, hvor parkeringsskiver indføres, bør det nok gøres let at erhverve disse, og på egnede steder må der være opslag om, hvor de udstedes, og hvordan man kan få fat i dem.

Da Dansk Kørelærer-Union har givet tilslutning til de foreslåede ændringer i kørelæreruddannelsen, kan ændringerne vel godtages. Jeg vil dog gerne i udvalget høre nærmere om, hvorvidt disse ændringer betragtes som tilstrækkelige af dem, der tidligere har ønsket en skærpelse af kravene. Desuden vil jeg gerne vide, om unionen mener, at færdselschefen har ret i, at kørelærerne for ofte indstiller deres elever på et for løst grundlag. Når 40 pct. dumper til den praktiske prøve, skulle man tro, der var noget, der var forkert her.

Må jeg benytte lejligheden til at spørge ministeren, om det er rigtigt, at enhver, der er fyldt 16 år, kan optræde som kusk i København på et hvilket som helst køretøj forspændt med heste, selv rideheste, der ellers aldrig har været forspændt en vogn eller har set en sporvogn, og om det er rigtigt, at der ikke stilles krav til kuskens kendskab til færdselsreglerne, og at køretøjet ikke er underkastet tilsyn? Mit spørgsmål skyldes, at studenterne på Sortedams Gymnasium sidste sommer var ude for en livsfarlig situation, da de kørte ud fra Sortedamsdossieringen til Østerbrogade. Hesten, der var en ridehest, blev løbsk, rev sig løs fra vognen og fangedes først i Farimagsgade. Det siges at være et mirakel, at kørslen ikke førte til større ulykker. Da der fra studenternes side er stor rift om hestekøretøjer, skaffes kusk, heste og vogne ofte langvejs fra, og hverken kusk eller heste er vant til den københavnske trafik. Jeg vil derfor spørge ministeren, om de krav, der stilles i færdselsloven til persontransport og kørsel med hestevogne i større byer, er tidsvarende.

Kan ministeren oplyse, hvornår man kan vente overvejelserne om cyklernes lygteføring afsluttet? Det forekommer mig, at

[Else-Merete Ross.]

man må have en sikrere foranstaltning end katteøje bag på cykler, da en billygtes lys først reflekteres i katteøjet på meget kort afstand og katteøjet slet ikke er til nogen hjælp, hvis cyklen krydser bilistens bane og det eneste tegn på cyklistens tilstedeværelse er en svagt lysende og ofte blafrende nefalyste foran.

Angående forslaget til færdselslov for Grønland må det, så vidt jeg kan skønne, være praktisk at indføre en særlig færdselslov dér, en lov, som principielt er i overensstemmelse med færdselsloven for det sydlige Danmark, men kun indeholder de regler, der virkelig har praktisk betydning for Grønland nu og i den nærmeste fremtid. Herved kommer vi ind på det problem, om en lov skal være fattelig for de almindelige borgere. Jeg mindes, at jeg, da vi behandlede hundeloven under den forrige justitsminister, fremførte, at jeg syntes, det var praktisk for de mange hundeejere, at de kunne forstå de enkelte lovparagraffer. Men da fik jeg at vide, at der faktisk ikke var mange borgere, der læste loven, og derfor var det ikke nødvendigt; loven var beregnet på myndighederne. Nu kunne jeg da tænke mig, når Grønland fik en ny færdselslov, at almindelige folk, der skulle færdes i Grønland, var interesseret i at se bestemmelserne; derfor synes jeg i og for sig, det er praktisk at nøjes med bestemmelser, som har praktisk betydning i øjeblikket i Grønland, idet jeg er af den formening, at love også skrives for borgere, ikke kun for myndigheder.

Ministeren hævder, at det er vanskeligt at forudse de fremtidige trafikale forhold, og at samfundet er i hurtig udvikling. Af den grund må man håbe, at man så tidligt som muligt i by- og vejplanlægning ved placering af vejkryds træffer bedre foranstaltninger til fremme af trafiksikkerheden, end vi har gjort mange steder herhede, så at man i Grønland lærer af vore mangler og undgår mange af vore forsyndelser med hensyn til forudseenhed i planlægningen.

Jeg går ud fra, at vi i et udvalg får lejlighed til at se på lovforslagenes enkeltheder. På det radikale venstres vegne kan jeg give tilsagn om hurtig og velvillig behandling af begge lovforslag.

**Arne Larsen:** Det fremsatte forslag til lov om ændringer i færdselsloven har været forelagt og drøftet med repræsentanter for en række myndigheder og organisationer og har vel — det forudsætter jeg da — fået almindelig tilslutning fra disse.

Til de foreslåede ændringer skal jeg komme med nogle korte bemærkninger, idet jeg stort set kan tilslutte mig det af ministeren fremsatte lovforslag.

Lovforslagets § 1, nr. 1, 2, 3 og 10, drejer sig om ændringer i de hidtidige indregistreringsbestemmelser som følge af oprettelsen af et centralregister for motorkøretøjer. Allerede i går var vi inde på disse problemer i forbindelse med opkrævningen af vægtafgifterne og udligningsafgifterne, og jeg finder, at det er helt fornuftige ændringer, der her foreslås.

Spørgsmålet om førerbevisernes gyldighedsperiode, som nu er foreslået ændret fra de hidtil gældende 5 år til indtil indehaverens fyldte 70. år, har jo været kommenteret af øvrige ordførere. Jeg synes i og for sig, at det er en udmærket ændring. Samme system er for øvrigt gældende i en række andre lande såsom Sverige, Vesttyskland og Frankrig. Det sparer de motorkørende for ikke så lidt besvær og sparer motorkontorerne for en masse arbejde, som vel, synes jeg, må anses for overflødig. I 1964 blev der således fornyet 237.000 førerbeviser med en udgift for de motorkørende på rundt regnet ca. 10 mill. kr. På 2 år har politiet kun kunnet finde anledning til at afslå 538 ansøgninger om fornyelse.

Andre har også været inde på spørgsmålet om fotografiet, som jo skal bibeholdes i de nye førerbeviser. Det er rigtigt som allerede sagt, at en 18-årig ikke bliver ved med at se ud som en 18-årig hele livet igennem — det ville i hvert fald være højst

[Arne Larsen.]

besynderligt — og man har spurgt, om det ikke var muligt, at vi kunne slippe for foto i førerbeviset. Jeg forstår dog, at der er visse praktiske vanskeligheder, idet der efter gældende internationale regler, som vi har tilsluttet os, skal være foto i førerbeviset. En dansk bilist kan altså, såfremt han får et kørekort udstedt uden foto, komme ud for visse vanskeligheder, når han kører i udlandet, fordi hans førerbevis ikke er i overensstemmelse med internationale regler. Men efter hvad jeg er bekendt med, forlanges der bl. a. efter de internationale regler også egenhændig underskrift på førerbeviset, og dette krav har vi jo under alle omstændigheder allerede tidligere tilsidesat; det er ikke gældende i dag for danske førerbeviser.

Den foreslåede ændring med hensyn til, at førerbeviser udstedt i et af de øvrige skandinaviske lande også får gyldighed i Danmark, såfremt en person fra et af de andre skandinaviske lande tager varigt ophold i Danmark, er også helt igennem fornuftig og rimelig og er i overensstemmelse med bestræbelserne for på dette område at få indført ensartede gyldighedsregler i hele Skandinavien.

Et andet problem, som rejses i forbindelse med de foreslåede ændringer, er indførelsen af parkeringsforbud på hovedveje uden for bymæssige bebyggelser. Denne nye bestemmelse er ligeledes i overensstemmelse med nylig vedtagne fælleseuropæiske færdselsregler og i øvrigt i overensstemmelse med det forslag til fælles nordiske færdselsregler, som forventes afgivet af Nordisk Vejtrafikkomité. I betragtning af de mange, ofte meget uhyggelige færdselsuheld, der netop sker ved påkørsel af parkerede biler på hovedveje såvel om dagen som om natten, taler alt så afgjort for, at der gennemføres ændringer.

Samtidig må der imidlertid efter min opfattelse gøres noget effektivt for at få tilvejebragt det fornødne antal parkerings- og hvilepladser ved vore hovedveje, for dem er der alt for få af. Er man parat til at ofre de ca. 20 mill. kr., som det vil koste at anlægge det nødvendige antal hvile- og rastepladser samt parkeringspladser langs hovedvejene for netop på denne måde at gøre hovedvejene så trafik sikre, som det er ønskeligt, og for at muliggøre, at vi får en

fuldt ud tilfredsstillende afvikling af trafikken på vore hovedveje? Jeg tror, at en parkeringsplads kan laves for rundt regnet en halv snes tusinde kroner inklusive areal-erhvervelse, og hvis vi skal bruge, hvad jeg antager, ca. 2.000 nye parkeringspladser langs hovedvejene, bliver det altså rundt regnet et beløb på 20 mill. kr. Ministeren vil måske sige, at det sorterer ikke under ham, det er hans kollega, men jeg finder, at når man gennemfører en sådan lovændring, må man også være på det rene med, at det på andre områder kan nødvendiggøre gennemførelse af foranstaltninger, som kan komme til at koste penge. Jeg håber meget, at det fornødne antal parkerings- og rastepladser vil blive oprettet, og at der vil blive sat yderligere skub i dette arbejde som følge af denne ændring i færdselsloven.

Hastighedsgrænsen for lastvogne og for biler med mindre påhængsvogne, altså campingvogne, foreslås sat op til 70 km. Man kan måske, synes jeg, have en del betænkeligheder ved at gå med hertil. Det er ikke alle lastbiler, som er tidssvarende konstrueret og har et effektivt bremsesystem — andre ordførere har været inde på dette problem — og i sin tid, da der gennemførtes nye synsregler for last- og varebiler, var der jo adskillige af disse biler, der døde af skræk.

Måske var det mere rimeligt at have en differentieret hastighedsbestemmelse for lastbiler, således at de lastbiler, som ønsker en højere kørehastighed, skal opfylde visse tekniske krav; så kunne man måske endda gå højere op i visse tilfælde. Jeg finder altså, at en generel forhøjelse er noget betænkelig.

De foreslåede nye regler for registrering af påhængsvogne og sættevogne giver mig ikke anledning til bemærkninger, og med tilfredshed hilser jeg bestræbelserne for at forbedre kørelæreruddannelsen og dermed også kvaliteten af uddannelsen for de motor-kørende.

Der foreslås forsøgsvis indførelse af parkeringsskiver, de såkaldte pariserskiver. Jeg tror, det er en god idé; det vil give bedre udnyttelse af parkeringsmuligheder, give en bedre kontrol, og der er jo de allerbedste erfaringer fra udlandet ved indførelse af disse parkeringsskiver.

Der er altså en hel del i det fremsatte lovforslag, som vi meget gerne vil gå ind

**[Arne Larsen.]**

for, men der er visse problemer, som jeg mener vi bør drøfte lidt nærmere i udvalget for at få den helt rigtige, tilfredsstillende løsning.

Der er lige et par andre problemer, som jeg vil berøre, inden jeg forlader talerstolen. For det første spørgsmålet om biltyverierne, som jo er meget udbredte. Især unge mennesker begår disse tyverier, og det sker tit og ofte med uhyggelige resultater såvel for dem selv som for det materiel, de sætter sig i besiddelse af. Jeg mener, at der burde gøres noget mere effektivt for at sikre bilerne mod tyveri, derved at det ligefrem ved lov blev påbudt, at køretøjerne skulle indrettes således, at det blev noget vanskeligere at stjæle dem end hidtil. Visse bilmærker har allerede ratlåse som standardudstyr, og jeg ville spørge ministeren, om ikke det var en idé at forlange, at fabrikanten af biler herefterdags skulle forsyne dem med ratlåse eller anden anordning, så tyveri blev vanskeliggjort.

Et andet problem, jeg ligeledes vil rejse, er spørgsmålet om sikkerhedsseler. Man har jo set, at brugen af sikkerhedsseler så afgjort forhøjer færdselssikkerheden og ned-sætter ulykkestallene, endda væsentligt. Jeg finder også, at man skulle overveje, i hvert tilfælde på nye biler, at gøre sikkerhedsseler til standardudstyr. Disse spørgsmål finder jeg er led i trafikmæssige bestræbelser, som jeg synes at vi må kunne samle os om.

Endvidere vil jeg lige berøre et tredje problem, nemlig spørgsmålet, om der ikke var anledning til nu også at se på hyrevognsreglerne, hyrevognsordningen, idet jeg er bekendt med, at der gennem flere år har været rejst ønske om at få et nyt hyrevognsreglement eller nye hyrevognsbestemmelser, og at de interesserede organisationer, altså vognmændene, lillebilsvognmændene og taxaorganisationerne, stort set er enige om nye hyrevognsbestemmelser. Mon ikke dette arbejde kunne fremmes mest muligt, sådan at vi fik disse ting klaret? Jeg tror nemlig, der er en hel del, der bør ordnes på dette felt.

Hvad angår den grønlandske færdselslov, har jeg ikke mange bemærkninger at gøre. Al trafik på Grønland foregår ikke længere i hundeslæde. Bilerne har holdt deres indtog

i byerne, og det er ganske rimeligt, at vi også får færdselsregler og bestemmelser for det grønlandske område. Jeg tror, at det forslag, ministeren har fremsat, i det store og hele imødekommer det behov, som man har for færdselslovgivning i Grønland.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige medvirken til lovforslagenes gennemførelse.

**Bækgaard:** Da mit partis ordfører, hr. Rimstad, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne komme med nogle korte bemærkninger til lovforslaget om ændringer i færdselsloven.

Vi hilser med tilfredshed udvidelsen af gyldighedstiden for førerbeviser. Efter vor mening er det et ganske godt eksempel på en fuldt forsvarlig administrationsbesparelse, som måske kan animere til, at der gøres lignende besparelsesforsøg andre steder. Men som hr. Per Møller og fru Else-Merete Ross ganske rigtigt gjorde opmærksom på, må helbredstilstanden hos den enkelte sikkert være med i billedet af sikkerhedsreglerne.

Hvad angår den under nr. 5 foreslåede ændring i § 22 om førerbeviser udstedt i de andre nordiske lande, kan vi tilslutte os denne håndsækning til nordisk samarbejde; men det er vel egentlig et spørgsmål, om der ikke burde indledes et samarbejde på internationalt plan. Det er vel sådan, at der er mindst lige så mange udlændinge her i landet med førerbevis udstedt i sydlig nabolande, og det kan måske være velbegrundet, at det udvalg, som nu bliver nedsat, nøje undersøger muligheden for et udvidet samarbejde her.

Forslaget om parkeringsforbud på hovedvej kan vi også tilslutte os; men der er vel enkelte steder endnu, hvor der er for langt imellem parkeringspladserne, så her er der måske også et spørgsmål for udvalget at se på, idet jeg ligesom hr. Arne Larsen mener, at de to ting hænger nøje sammen.

Hastighedsgrænserne har vi ved tidligere lejligheder beskæftiget os med, og da den nye bestemmelse om, at hastighedsgrænsen for lastvogne af mindre dimensioner sættes op til 70 km, er en imødekom-melse af vore ønsker, kan vi selvfølgelig tilslutte os denne ændring. Derimod er vi betænkelige ved ligesom at dele lastvognene

**[Bækgaard.]**

op i klasser med forskellig hastighed, og jeg synes, at fru Marie Antoinette von Lowzow gav et udmærket eksempel på uheldig overhaling, når et større lastvognstog og en rutebil kører på samme tid ud ad samme vejstrækning. I det hele taget er det jo meget vigtigt, at trafikken i alle tilfælde er glidende, så de mange farlige overhalinger så vidt muligt undgås. På den anden side får man jo i disse dage ganske gode beviser på, at skal vejnettet tage de stigende færdselshastigheder, må vejenes kvalitet forbedres stærkt i de kommende år.

Angående parkeringsskiver, kørelæreruddannelse m. m. kan jeg tilslutte mig de udtalelser, som tidligere ordførere er kommet med, ligesom vi kan tilslutte os lovforslaget til færdselslov for Grønland.

**Formanden:** Jeg henstiller til medlemmerne, at de hvisker lidt mere lavmælt.

**Knud Hertling:** I et land som Grønland, hvor udviklingen går meget hurtigt, sker det ofte, at lovgiverne ligesom står et skridt bagude i forhold til selve udviklingen. Dette er da også tilfældet med hensyn til det foreliggende lovforslag til færdselslov for Grønland. Allerede for flere år siden begyndte man i Grønland at tale om, at det var uforsvarligt at lade færdselsforholdene regulere gennem de ofte meget summarisk udformede politivedtægter. Allerede i 1962 behandlede det grønlandske landsråd et udkast til forslag til lov om færdsel, men dette forslag nåede ikke frem til folketinget, vel bl. a. fordi der fra landsrådets side blev fremsat forskellige tanker, som krævede nærmere undersøgelse, f. eks. spørgsmålet om indførelse af en koncessionsordning for busdrift og begrænsning af taxikørsel.

Der er derfor grund til at glæde sig over, at justitsministeren har fremsat dette lovforslag, således at vi også i Grønland kan få en effektiv mulighed for regulering af og kontrol med færdslen og derved kan give folk større sikkerhed mod trafikulykker. Jeg hilser derfor sådanne bestemmelser som bestemmelserne om køretøjers indretning og udstyr, kontrol med disse, registreringspligt og ikke mindst bestemmelserne om lovpligtig ansvarsforsikring velkommen. Hvor vigtigt det er at have sådanne klare

regler, ses måske bedst, når det oplyses, at heller ikke de vogne, der tilhører statens forskellige institutioner i Grønland, altid holdes i forsvarlig stand.

Det for folketinget fremsatte lovforslag er ikke fuldstændig identisk med det forslag, som har været forelagt for det grønlandske landsråd; men så vidt jeg kan se, er forskellene i det væsentlige opstået ved redaktionelle ændringer af lovforslagets tekst og angår således ikke dets indhold. Så vidt jeg kan se, findes der en bestemmelse, nemlig § 43, som ikke var med i det oprindelige lovforslag, og da § 43 er temmelig fåget formuleret og der ikke findes bemærkninger hertil, skal jeg stille justitsministeren det spørgsmål, hvilke områder der tænkes på i denne forbindelse.

I øvrigt har jeg lagt mærke til, at der i lovforslaget findes flere meget vidtgående bemyndigelser til justitsministeren. Jeg vil dog ikke gøre indsigelse herimod, idet justitsministeren har ret i, at sådanne bemyndigelsesbestemmelser nødvendiggøres af den hurtige tekniske udvikling i Grønland.

Ellers vil jeg, også på min kollega hr. Rosings vegne, anbefale lovforslaget til hurtig vedtagelse.

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Jeg takker for den velvillige behandling, disse to lovforslag har fået, og jeg synes, jeg kan sige, at de bemærkninger, der er faldet, har været saglige og kan give anledning til en frugtbar debat i det udvalg, som jeg regner med bliver nedsat. Jeg vil i dette udvalg naturligvis være rede til at give de oplysninger, som jeg og ministeriet er i stand til at give, ligesom jeg vil drøfte de bestemmelser, som der har været rejst nogen tvivl om, tvivl, som jeg i og for sig forstår. Jeg tror ikke, det vil være hensigtsmæssigt, om jeg gennemgår alle de bemærkninger, der er faldet, men et par ting vil jeg dog gerne fremdrage.

Hr. Boye Hansen talte om lastbilernes hastighed og gav udtryk for betænkelighed ved, at hastigheden nu for lastbiler uden påhængsvogne og personbiler med campingvogne forhøjes til 70 km i timen. Hr. Boye Hansen spurgte i den forbindelse, om forøgelsen af lastvognenes hastighed til 70 km i timen også skal gælde for lastvogne, som kører på dispensation med hensyn til

**[Justitsministeren.]**

bremsebestemmelsen, og han hentyder formentlig herved til et cirkulære fra justitsministeriet fra 1937. Ved dette cirkulære indrømmede man bl. a. lastmotorvogne lempelser i bremselængderne på 30 pct., idet kravene i justitsministeriets vejledning for de motorsagkyndige, der stammede fra 1931, havde vist sig for strenge. Det er disse bestemmelser, man arbejder med i dag.

Fra justitsministeriets side har man fulgt udviklingen i lastvognsparken med henblik på, om denne måtte tilsige en ændring af disse bestemmelser. Da man ikke bygger lastbilchassiser her i landet, er det imidlertid ikke muligt at løse dette spørgsmål uafhængigt af udlandet. Igennem længere tid har man inden for De Forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa, ECE, været beskæftiget med tilvejebringelsen af ensartede normer for køretøjers bremses. På grund af manglende enighed om visse spørgsmål har en rekommandation om spørgsmålet endnu ikke set dagens lys, men efter hvad jeg forstår, er der dog nu reelt enighed om kravene til effekten af driftsbremsen. Efter det for mig oplyste er de internationale normer knap så strenge som de nuværende danske krav. Jeg finder på den baggrund ikke, der er grundlag for, at der udstedes skærpede bremsebestemmelser i forbindelse med den foreslåede hastighedsforøgelse, men i justitsministeriet vil man se på hele bremsespørgsmålet, når den forventede internationale rekommandation foreligger.

Hr. Boye Hansen nævnede også spørgsmålet om obligatorisk afmærkning af motor-køretøjer, der holder på hovedveje efter mørkets frembrud, og andre, f. eks. hr. Per Møller, fru Marie Antoinette von Lowzow og fru Else-Merete Ross, har været inde på samme spørgsmål. Man har rejst det spørgsmål, om man burde anerkende den i hvert fald i Italien og vist også i andre lande anvendte selvlysende trekantskive. Der har været ført lange og mange forhandlinger herom både på den europæiske transportministerkonference og ved Nordisk Råds trafikforhandling. Man er ikke nået til enighed om bestemt at anbefale denne trekant som pligtig afmærkning, men man har vedtaget en resolution eller en kon-

vention om, at der skal være en forvarsling for holdende køretøjer, idet det overlades til hvert enkelt land at bestemme, hvorledes dette forvarsel skal etableres. Der er, i Norden i hvert fald, nogen betænkelighed ved at kræve hver eneste vogn udstyret med denne trekant, for man ved, hvor sjældent der bliver brug for den, og man har erfaring for, at når man endelig skal bruge et sådant apparat, er det antagelig gemt godt. Hvis trekanten ikke er glemt hjemme, er den gemt godt under bagagen, og så er det frygtelig besværligt at få fat i den. Jeg er i og for sig enig i, at det ville være ønskeligt, om man kunne komme frem til en eller anden form for afmærkning i mørke, fordi jeg ved, at holdende køretøjer har givet anledning til mange og sørgelige ulykker, og kan vi komme frem til i udvalget at blive enige om et eller andet, vil jeg gerne medvirke hertil. Jeg tror dog nok, det vil være klogt at afvente den aftale, som jeg regner med bliver truffet mellem de nordiske lande i løbet af sommeren, så man ikke det vil være nødvendigt, at vi i denne omgang udsætter dette spørgsmål?

Forbuddet mod at holde på hovedveje, sådan som det foreslås i lovforslaget, rejser jo, som det også er sagt fra flere sider, spørgsmålet, om vi har tilstrækkelig mange parkeringspladser. Jeg har bemærket, at der bygges stadig flere parkeringspladser ved hovedveje; men om det er ønskeligt, at der laves endnu flere, skal jeg ikke kunne sige med sikkerhed, men det er det sikkert. Det er dog som allerede sagt ikke et spørgsmål, jeg har så forfærdelig stor indflydelse på. Den smule, jeg har, skal jeg nok videre bruge hos min kollega trafikministeren.

Man har drøftet, om det er rimeligt at forlænge gyldighedstiden for førerbevis til det fyldte 70. år; specielt har hr. Per Møller og fru Else-Merete Ross været inde på, om det nu også ville være rigtigt. Hertil må jeg sige, at de erfaringer, man har i lande, hvor man ikke har nogen begrænsning af førerbevisernes løbetid, ikke taler imod, at vi ændrer vore bestemmelser i retning af den i virkeligheden nogenlunde ubegrænsede løbetid. Vi har jo for så vidt i øjeblikket en uofficiel grænse ved det 70. år, for så vidt som man ikke normalt — eller i hvert fald ikke altid — kan regne med, når man skal have sit kørekort fornyet og man er 70 år, at

**[Justitsministeren.]**

man så får det for de 5 år, som normalt gælder indtil det 70. år. Der er det vel almindeligt, at man får førerbeviset fornyet for 2-3 år eller måske endda kortere. Jeg ser nok, at man fra lægeside i dag kritiserer bestemmelsen om, at man nu ikke længere skal have denne fornyelse. Jeg tør da ikke påstå, at lægerne skulle have nogen økonomisk interesse heri; jeg må selvfølgelig gå ud fra, at deres opfattelse er lægeligt begrundet, men jeg vil gøre opmærksom på, at justitsministeriet har spurgt sundhedsstyrelsen. Vi har ikke spurgt Den almindelige danske Lægeforening; det synes vi dog ikke vi behøvede, når vi har en lægelig autoritet i sundhedsstyrelsen, som vi plejer at rådføre os med, og som her har givet os grønt lys. I en erklæring af 3. september 1965 til justitsministeriet har sundhedsstyrelsen udtalt,

„at man under hensyn til de dermed forbundne lettelser og besparelser for administration og publikum i princippet er velvilligt stemt over for tanken om en længere gyldighedsperiode, på 10 år eller mere, under forudsætning af, at der ikke sker ændring i reglerne vedrørende 1. udstedelse af førerbevis, at ordningen kun vedrører førere, der har fået førerbevis på grundlag af „blank attest“, og at ordningen ikke gælder erhvervsmæssigt førerbevis, der kun bør gælde 5 år“.

Endvidere siger sundhedsstyrelsen, at lægelovens § 12 og færdselslovens § 15 skal indskærpes og propaganda iværksættes. Under de forhandlinger i justitsministeriet, som gik forud for lovforslagets udarbejdelse, tiltrådtes forslaget om forlængelse af gyldighedstid af sundhedsstyrelsen, der var repræsenteret under disse forhandlinger. Så vi har altså de lægelige autoriteters velsignelse af de bestemmelser, vi her foreslår.

Hr. Per Møller rejste det spørgsmål, om politiet nu vil gøre noget for at få 70 km grænsen overholdt for lastbiler. Ja, jeg kan da give den oplysning, at for det første bliver færdselspolitiets mandskab forøget. Vi håber på i løbet af de kommende 3-4 år at få en udvidelse af mandskabsstyrken på ca. 400 mand, og det vil jo lette kontrollen eller i hvert fald gøre det muligt at gøre den mere effektiv, men hertil kommer, at færdselspolitiet netop nu er i færd med at blive

udstyret med et apparatur, som gør det muligt at kontrollere hastigheden effektivt og sådan, at der ikke længere bagefter kan rejses tvivl. Jeg er ikke det mindste i tvivl om, at en forøgelse af færdselspolitiets arbejde vil bidrage meget til færdselssikkerheden herhjemme.

Jeg kan nok se, at der kan være et problem med at have to hastighedsgrænser for lastbiler, én på 60 km for lastbiltog og én på 70 km for andre lastbiler. Der rejser sig, som der blev gjort opmærksom på af fru Marie Antoinette von Lowzow, mange problemer specielt i forbindelse med overhaling. Jeg synes, det er et spørgsmål, som det vil være rimeligt at se på i udvalget. Når vi ikke har turdet foreslå den højere grænse for lastbiltog, hænger det sammen med, at vi ikke synes, at bremserne endnu er tilstrækkelige, og at vi mener, at en forhøjelse af grænsen for disse lastbiltog nok bør afvente de ændringer i bremsereglerne, som jeg omtalte i mit svar til hr. Boye Hansen.

I øvrigt er der jo faldet venlige bemærkninger om de fleste bestemmelser. Der blev efterlyst en regel om, at vi skulle have baglygter på cykler. Når den ikke kom med i forslaget, skyldtes det, at jeg manglede nogle oplysninger; dem har jeg nu fået, og jeg er parat til at drøfte dette spørgsmål i udvalget.

Hr. Adolph Sørensen spurgte, for så vidt angår den grønlandske færdselslov, hvor langt vi vil gå med hensyn til indregistreringsordningen, hvor der jo er mange bestemmelser, som er flydende, idet det er overladt til administrationen at fastsætte, hvorledes ordningen skal være. Jeg synes, det er et spørgsmål, vi nærmere bør drøfte i udvalget. Jeg kan ikke her give oplysning om, hvordan man har tænkt sig landet opdelt, eller hvordan i øvrigt disse mere smidige bestemmelser skal administreres.

Jeg mangler vist kun så at tale om fotografiet. Jeg kan da godt se, at et fotografi af en 18-årig mand ikke har megen interesse længerehen i livet. Men enhver, der har sådan et førerbevis, har da lov til at gå hen til politiet og sige: nu vil jeg gerne have et nyt fotografi sat ind. Det kan jo nok tænkes, at én, der vil bruge sit førerbevis i udlandet — herhjemme har det jo ikke så megen betydning, men i udlandet — kan have en vis interesse i at

**[Justitsministeren.]**

få fotografiet ombyttet; og mon så ikke problemet i virkeligheden er løst? Det synes jeg også er noget, vi skal snakke om. Skal vi erstatte fotografiet med en underskrift? Ja, for min skyld ingen alarm, men jeg tror, at det vil støde på vanskeligheder, når vi skal bruge førerbeviset uden for landets grænser.

Jeg tror, det var fru Else-Merete Ross, der bad mig udtale mig om det ønskelige i, at man ved byplanlægningen i Grønland også tager færdselsmæssige hensyn. Jeg kan da kun understrege, at det håber jeg man vil gøre; det sorterer jo altså ikke under mig, men jeg skal henlede min kollega Grønlandsministerens opmærksomhed herpå.

Til hr. Arne Larsen vil jeg sige, at jeg er velvilligt indstillet over for spørgsmålet om ratlåse. Det har jeg for øvrigt tidligere som ordfører givet udtryk for i en anden forbindelse, men jeg vil gerne, inden jeg stiller forslag om eller tager stilling til et forslag herom, have nogle oplysninger, som jeg venter at få fra Sverige, hvor der er indført en ordning med ratlåse på den måde, at man får en præmiebegunstigelse ved at forsyne sin vogn med ratlås. Jeg vil gerne have at vide, om den omstændighed har ført til, at der sker færre brugstyverier af biler, men vi har altså endnu ikke fået disse oplysninger. Når de kommer, skal de blive stillet til rådighed for folketingsudvalget.

Ja, hermed mener jeg at have svaret på det meste. Det, jeg ikke har nået at svare på, vil jeg naturligvis gerne vende tilbage til i udvalget.

**Per Møller:** Jeg takker justitsministeren for hans villighed til en åben drøftelse af de mange enkeltspørgsmål, der er rejst. Der er et punkt, jeg gerne ville opholde mig et øjeblik ved.

Ministeren oplyste, at justitsministeriet ikke har spurgt Den almindelige danske Lægeforening om dens syn på spørgsmålet om at forhøje grænsen for førerbevisernes gyldighed til det fyldte 70. år. Men det oplyses i Ugeskrift for Læger, at sundhedsstyrelsen har spurgt Den almindelige danske Lægeforening, og svaret på dette var, at man bestemt frarådede at gå med til denne

grænse, og der blev givet meget vægtige, meget tungtvejende begrundelser for dette synspunkt. Der blev bl. a. fremdraget den situation, der vil opstå, såfremt en læge bliver klar over, at en af hans patienter efterhånden er uegnet til et førerbevis; er denne læge så bundet af sin tavshedspligt? Skal han forholde sig passivt og se på, at den pågældende fortsætter med at køre bil til fare for sig selv og andre?

Men det, jeg især lægger vægt på, er spørgsmålet om, hvor lægeforeningens udtalelse til sundhedsstyrelsen er blevet af. Er den blevet gemt, er den blevet undertrykt i sundhedsstyrelsen, eller er den nået videre til ministeren — og i så fald: hvorfor er den ikke nået fra ministeren til folketinget i form af en oplysning i bemærkningerne til lovforslaget?

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Det er ikke let for mig at svare på spørgsmålet; men jeg kunne da tænke mig den mulighed, at sundhedsstyrelsen foruden til Den almindelige danske Lægeforening har rettet henvendelse til en række andre organisationer, inden den har afgivet udtalelsen til justitsministeriet. Jeg ved ikke, om der i justitsministeriet skulle ligge et materiale, der indeholder oplysning herom. Vi har i hvert fald ikke haft til hensigt at ville undertrykke noget over for folketinget — det plejer et ministerium for øvrigt aldrig at komme godt fra. Men har vi eller sundhedsstyrelsen et materiale, skal jeg gerne gøre, hvad jeg kan for at skaffe det til veje til oplysning for folketingsudvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

**Formanden:** Jeg skal her afbryde mødet.

Folketingets næste møde afholdes i dag kl. 13 med følgende dagsorden:



## [Formanden.]

- 1) *Tredje behandling af:*  
Forslag til lov om ændring i lov om læreruddannelsen i Grønland.
- 2) *Tredje behandling af:*  
Forslag til lov om ændring i lov om folketingsvalg i Grønland.
- 3) *Tredje behandling af:*  
Forslag til lov om udlån til arbejderboliger på landet.
- 4) *Anden behandling af:*  
Forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1966 til 31. marts 1967.
- 5) *Første behandling af:*  
Forslag til normeringslov for finansåret 1966-67.
- 6) *Første behandling af:*  
Forslag til normeringslov for Grønland for finansåret 1966-67.
- 7) *Forespørgsel til justitsministeren af Per Møller m. fl.*
- 8) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ændringer i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.
- 9) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m.
- 10) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*  
Forslag til lov om ændringer i bogføringsloven.
- 11) *Valg af 1 medlem til folketingets udvalg vedrørende regulering af bymæssige bebyggelser (i stedet for Finn Poulsen).*
- 12) *Valg af 1 medlem til folketingets lejeudvalg (i stedet for Finn Poulsen).*

Mødet hævet kl. 11<sup>35</sup>.

## 72. møde.

Torsdag den 10. marts kl. 13.

Den første sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om læreruddannelsen i Grønland.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 117) findes i tidenden sp. 3696).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges* enstemmigt med 123 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om folketingsvalg i Grønland.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 116) findes i tidenden sp. 3696).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges* enstemmigt med 128 stemmer.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om udlån til arbejderboliger på landet.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 89) findes i tidenden sp. 3610, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 291).