

og parkering, de hastigheder, der faktisk benyttes på den pågældende vejstrækning, den faktisk forekommende trafikmængde samt oplysninger om indtrufne ulykker komme i betragtning.

Disse undersøgelser vil give grundlag for i det enkelte tilfælde at træffe en afgørelse, der tager hensyn til færdselssikkerheden, bebyggelsen, den rimelige rejsehastighed og den fornødne kapacitet og vil medføre, at hastighedsbegrænsningens omfang i hvert enkelt tilfælde knyttes til nogenlunde ensartede vej- og trafikforhold.

Til § 2.

Den ved færdselslovens § 75 og den tidligere motorlovs § 44 fastsatte aflønning af de motorsagkyndige ved andele af gebyrer, der erlægges i forbindelse med afholdelse af førerprøver og foretagelse af syn af motorkøretøjer, der skal indregistreres, er udviklet på baggrund af en tilstand, da antallet af motorkøretøjer var yderst begrænset, og de motorsagkyndige derfor ikke kunne betragtes som faste funktionærer i statens tjeneste, men alene som teknisk sagkyndige, der bistod det offentlige ved foretagelse af visse undersøgelser og prøver af stærkt begrænset antal. Den siden da skete udvikling har medført, at forudsætningerne for denne ordning i væsentlig grad er blevet ændret, idet antallet og omfanget af de undersøgelser og prøver, der er henlagt til de motorsagkyndige, er steget så væsentligt, at de sagkyndige nu nærmest er — og i en årrække har været — at betragte som faste funktionærer i statens tjeneste. På denne baggrund og under hensyn til, at den gældende aflønningsform lider af forskellige åbenlyse mangler, har justitsministeriet fundet det naturligt, at spørgsmålet om de motorsagkyndiges aflønning og ansættelsesforhold blev taget op til almindelig undersøgelse, og justitsministeriet nedsatte derfor i juli 1952 et udvalg med den opgave at foretage en behandling af disse problemer. Udvalget afgav betænkning i marts 1955, og det foreliggende lovforslag er bygget på de betragtninger, der har fundet udtryk i betænkningen, hvorfor man i det hele kan henvise til denne.

Da betænkningen blev afgivet, var behandlingen i folketinget af forslag til færdselslov så vidt fremskredet, at man ikke skønnede det muligt at stille forslag om ændring i det nævnte lovforslags § 75, der indeholdt en uændret gengivelse af den tidligere motorlovs § 44, og færdselsloven af 24. maj 1955 medførte således ingen ændring i de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold.

Ved overvejelserne om, hvorvidt der burde fremsættes lovforslag i overensstemmelse med betænk-

ningens indhold, har det for justitsministeriet været af væsentlig betydning, at der ved gennemførelsen af en lov kunne tilvejebringes en ordning, der kunne accepteres ikke alene af det offentlige, men også af de motorsagkyndige og af de faglige organisationer, der repræsenterer de sagkyndige i spørgsmål vedrørende ansættelses- og lønforhold, og herunder navnlig at der var udsigt til, at gennemførelsen af en lov ville føre til ophør af den konflikt mellem staten og de faglige organisationer, som i nogle år har bevirket, at der ikke har været nogen tilgang af ingeniører til de stillinger i statens færdselspoliti, hvori aspiranterne til stillingerne som motorsagkyndige opnår den fornødne færdselsmæssige og tekniske uddannelse. Som det fremgår af betænkningen, er der mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening indgået en overenskomst af 16. juli 1952, der nu er afløst af en overenskomst af 10. juni 1955 (bilag 1), og der foreligger således et fast grundlag for ansættelse af civilingeniører i statens færdselspoliti og i stillinger som motorsagkyndige. Overenskomsten kan dog ikke i øjeblikket finde anvendelse for civilingeniører, der ansættes som motorsagkyndige, idet færdselslovens § 75 er til hinder for, at de aflønnes på anden måde end gennem gebyrandele.

Derimod har de mellem finansministeriet og Ingeniør-Sammenslutningen førte forhandlinger om en lønordning for løstansatte teknikumingeniører i statens tjeneste ikke hidtil ført til noget resultat. Justitsministeriet kan imidlertid ikke anse det for påkrævet, at en nyordning af de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold afventer etableringen af en ny lønordning for teknikumingeniører, men finder, at lønnen for disse, når de ansættes i statens færdselspoliti eller som motorsagkyndige, kan fastsættes efter de retningslinier, der følges ved ansættelse af teknikumingeniører inden for andre grene af administrationen. Justitsministeriet og finansministeriet har dog næret overvejende betænkelighed ved at søge en nyordning, som på en række punkter ville medføre forbedringer i forhold til den nugældende ordning, gennemført, såfremt det ikke kunne påregnes, at den særlige blokade af de heromhandlede stillinger, som er etableret af Ingeniør-Sammenslutningen, ville bortfalde.

Som det fremgår af betænkningen, er der af udvalget ført forhandlinger såvel med Dansk Ingeniørforening som med Ingeniør-Sammenslutningen, og der er af disse organisationer afgivet tilsagn om ophævelse af blokaden, såfremt betænkningens forslag gennemføres. Der henvises til betænkningens bilag 9 og 10. Tilsagnet fra Ingeniør-Sammenslutningen var imidlertid behæftet med et