

[Dagmar Andreassen.]

Han var glemt alligevel, og han er i hvert fald omfattet af denne lov. Når han ikke registreres som glemt, så aner vi faktisk ikke, hvor mange glemte børn der er.

**Justitsministeren (Thestrup):** Der er stillet en række spørgsmål til mig om forskellige forhold. Det er næsten alle forhold, hvor det er overordentlig vanskeligt at gøre op, hvor mange det drejer sig om. Men jeg skal gøre det eller i alt fald forsøge på at få det gjort så godt som muligt og komme frem med de oplysninger til udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

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

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven og af lov om bestyrelsen af de offentlige veje. (Aldersgrænsen for kørsel med knallert, ansvarsforsikring, parkeringskørsel, erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m. v.)*

(Lovforslaget (nr. 113) findes i tillæg A. sp. 2291, fremsættelsen i tidenden sp. 2403).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Formanden:** Jeg skal fastsætte en taletid på indtil 15 minutter i første omgang.

**Otto Mørch:** Socialdemokraterne kan tiltræde ministerens forslag til ændring af færdselsloven.

Vi kan gå ind for, at aldersgrænsen for knallertkørere sættes ned fra 16 til 15 år, men vil under udvalgsbehandlingen se nærmere på sikkerheden, når to kan køre på samme knallert. Vi har med tilfredshed bemærket os, at Rådet for større Færdsels-sikkerhed sætter ind med en række aktivite-

ter i forbindelse med denne ændring af loven. Således vil man udsende knallertkørens ABC efter CPR-numre. Man vil opfordre undervisningsministeriets skolefærdselsudvalg til at anbefale skolerne at gennemføre frivillige knallertprøver. Man vil udsende plakater til alle skoler til undervisningsbrug ved den trafikale undervisning, og endelig vil man udsende kuffertudstillinger til skolerne indeholdende alt, hvad der hører til en knallert og knallertkørsel. Det er vældig godt, at man herigennem prøver at dæmpe op for forøget ulykkesrisiko.

Forslaget om forhøjelse af erstatningsbeløbet ved færdselsulykker ud over det nuværende maksimum kan vi tiltræde. Beløbet er i øjeblikket 150.000 kr. pr. person og foreslås forhøjet til 10 mill. kr. for de samlede personskader. Vi kan vel regne med trods disse inflationstider, at der vil gå en rum tid endnu, inden vi kommer op på maksimumsbeløbet.

Afkriminaliseringen af parkerings- og stopforbud kan vi også tiltræde, men vi vil under udvalgsforhandlingen se på, om ikke Danmarks største provinsby, Århus, også bør være med under forsøgsordningen med parkeringskorps. Vi finder, det er vigtigt at få en klarere definition af parkerings- og stopforbud, og vi må også se på afgiftsstørrelsen og brugen af afgiftsprovenuet fra disse afgifter.

Vi kan også tiltræde de øvrige ændringer, herunder politiets muligheder for fjernelse af ulovligt parkerede motorkøretøjer, og endelig bestemmelsen om, at der kan gives erhvervskørende erstatning for uberettiget inddragelse af et kørekort. Den sidstnævnte bestemmelse må vi se nærmere på, bl. a. om arbejdsmanden, der har langt til arbejde og kører i egen bil, kan betegnes som erhvervsbillist i denne henseende.

Det er under færdselspolitiske debatter efterhånden blevet god skik, at man favner bredt over emnet, fordi der mellem tingets muligheder for drøftelse af dette vigtige samfundsproblem ofte opstår mange nye problemer, der har eller kan få afgørende indflydelse på vor trafikpolitiske situation. Jeg skal derfor også lægge op til en bredere debat.

Færdselsbilledet tegner sig i dag fortsat dystert, tallene for trafikdræbte i 1969 er af Danmarks Statistik opgjort til 1.190, det

[Otto Mørch.]

hittil højeste dødstal. I samme år skete der i Danmark 20.496 trafikuheld, og her skal bemærkes, at det kun er uheld med personskade, der er registreret; det giver 56,2 pr. dag, og det drejer sig om ikke færre end 27.300 personer, der blev trafikkvæstet. Vi skal naturligvis gøre os klart, at de mange dræbte og de mange kvæstede foruden de frygtelige menneskelige problemer har betydet så store udgifter for det offentlige, at der er al mulig grund til, at man videnskabeligt undersøger alle forhold vedrørende ulykkesårsagerne og derigennem finder frem til at reducere færdselsulykkerne, og jeg vil derfor rejse spørgsmålet: har vi tilstrækkelig effektiv forskning på dette vigtige samfundsområde?

Vi må i vor færdselsdebat på ny beskæftige os med det sikkerhedsproblem, der ligger i køreuddannelsen, specielt på baggrund af den stigende trafiktæthed. Jeg hører til dem, der mener, at den menneskelige faktor er den væsentligste i trafikken. Jeg stiller mig derfor skeptisk over for, at regelmæssige eftersyn af personvogne skulle kunne mindske antallet af ulykker nævneværdigt. Det har da heller ikke afspejlet sig i politiets statistik over uheldsårsagerne, her er det nu som før den menneskelige faktor, der er udslagsgivende. Vi må erkende, at kvinden eller manden bag rattet ikke selv bliver mere trafiksikker af, at køretøjet kontrolleres. Alle tal tyder på, at der kan hentes større trafiksikkerhedsgevinster ved at investere i bedre køreuddannelses, herunder bl. a. store øvelsesbaner, hvor alle situationer i dagens trafikbillede kan afprøves og indøves. Vi må også i højere grad forlange nye køreprøver efter fradømmelse og fratagelse af førerbevis, og vi må hertil knytte færdselspsykologiske undersøgelser, så vi kan få luget de farlige billister fra.

De svage i samfundet bliver dårligere og dårligere stillet i trafikken, hvor man jo helst skal være, jeg havde nær sagt idrætsmand eller artist for at kunne klare sig fri af uheld som fodgænger. Af en norsk undersøgelse, som vi vel stort set kan overføre til vore forhold, fremgår det, at over 50 pct. af trafikskadede fodgængere er handicappede og ældre over 65 år. Det må give anledning til beskyttelsesforanstaltninger for disse svage grupper. Børnene er fortsat i statistik-

ken repræsenteret med meget høje ulykkestal, og her må der først og fremmest sættes ind med beskyttelse gennem trygge skoleveje og skolebuskørsel, og så må færdselsopdragelsen intensiveres.

Der er grund til at takke Rådet for større Færdselsikkerhed for mange gode initiativer, sidst med børnetrafikkлубberne, og der er også grund til fra denne talerstol at takke Danmarks radio for en virkelig strålende indsats for færdselsopdragelsen; det gælder både de ugentlige Køreklar-udsendelser, og det gælder fjernsynets meget engagerede færdselsudsendelser; derfor finder jeg, det var såre naturligt, at det var generaldirektør Hans Sølvhøj, der i år tildeltes færdselsstatuetten.

Der foreligger som omtalt i ministerens fremsættelse en betænkning fra færdselskommissionen vedrørende hastighedsgrænser, og da hastighedsgrænser altid er et aktuelt problem i færdselsdebatten, skal jeg knytte nogle bemærkninger hertil.

Kommissionens analyser af emnet er et vægtigt bidrag til vor debat, og de konklusioner, som kommissionen er nået frem til, bør være det sikre udgangspunkt, når vi skal diskutere hastighedsgrænser. Kommissionens flertal ønsker ikke, at der indføres generelle hastighedsgrænser hverken i byområder eller uden for disse. Dette synspunkt deler regeringen, og jeg kan, dog uden at binde min gruppe, sige, at denne opfattelse er vi mange der har.

Der foreligger en del statistisk materiale fra en række lande vedrørende virkningerne af generelle hastighedsgrænser. De synes at vise, at i mange tilfælde er antallet af ulykker steget betydeligt ved indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger, eksempelvis i Tyskland, hvor man først i 1960'erne på visse motorveje indførte 100 km begrænsning, men da antallet af alvorlige ulykker steg med 33 pct., opgav man det igen.

Men uanset mere eller mindre tillid til statistisk materiale er der en ting, som står fast, og det er, at en hvilken som helst lovbestemmelse, altså også en bestemmelse om hastighedsbegrænsning, skal være rimelig og fornuftig, hvis den skal accepteres og dermed overholdes. Erfaringer herhjemme som andre steder viser, at generelle fartgrænser ikke bliver overholdt, fordi de nødvendigvis er vilkårlige, da trafikforholdene umuligt

[Otto Mørch.]

kan være ensartede på alle tider af døgnet og året, og vi er vel alle i dette ting enige om, at respekten for loven er den allervigtigste faktor i hele denne sag.

Der kunne netop på hastighedsområdet gøres en række vigtige betragtninger gældende, men vi kan jo under udvalgsarbejdet dykke ned i problemerne. Jeg skal blot fastslå, at hvis man indfører en fartgrænse, så skal enhver billist føle, at der er en god grundelse for denne fartgrænse, selv om det måske ikke fremgår umiddelbart, og det kan aldrig — jeg gentager — aldrig være tilfældet med en generel grænse. I stedet for en sådan grænse ville en vejledende maksimalfart være langt mere logisk, fordi den dog refererer til optimale forhold, hvad angår vejrlig og trafik.

Med skal det også, at det altid er særdeles uklogt at gennemføre en lov, som man ikke har nogen chance for at håndhæve. Med den nuværende politistyrke er det ganske udelukket at gennemføre en effektiv kontrol på samtlige landeveje. En ordning lig den amerikanske med klip i kørekortet ved farlige hastighedsovertrædelser, 3 klip og så fratagelse af førerbevis og ny prøve, vil efter min mening virke meget præventiv.

Ministeren har også i sin fremsættelse åbnet mulighed for debat om spirituskørsel. Jeg må erkende, at den måde, hvorpå vi hidtil har søgt at bekæmpe bilkørsel i spirituspåvirket tilstand, ikke har vist sig særlig effektiv. Det er nu så galt, at mere end 7.000 mennesker i løbet af et år idømmes ubetinget frihedsstraf for denne lovovertrædelse, og hermed er antallet af frihedsstraffe for spritkørsel blevet dobbelt så stort som antallet af frihedsstraffe for alle andre former for kriminalitet tilsammen; 13 pct. steg antallet af domfældte for spirituskørsel fra 1968 til 1969.

Det er altså et dystert billede, der tegner sig her, men spørgsmålet er: hvad skal vi, og hvad kan vi gøre for at bedre dette dødsensfarlige kriminalitetsforhold? Færdselskommissionen er kommet med en betænkning, hvori man indstiller, at der indføres fast promillegrænse, altså en væsentlig ændring af vor hidtidige retsopfattelse, der er sikret i retsplejeloven af 1919 gennem den frie bevisførelse. Under vor nuværende form kan dommeren i dag lægge vægt på samtlige

beviselementer, den tiltaltes egen forklaring om spiritusforbrug, politiets efterforskning, vidneforklaringerne, kørslen og eventuelle uheldige omstændigheder i forbindelse med denne, den kliniske spiritusprøve og endelig alkoholpromillen. Her skal tilføjes, at nogle tilsyneladende lægger for megen vægt på promillen i forhold til andre beviselementer.

Indførelsen af en fast, men usikker, usynlig og umærkelig grænse vil ud fra retsplejehensyn være et alvorligt tilbageskridt, og hvor er beviset for, at præventionen bliver stærkere af den grund? Det er det helt centrale spørgsmål i denne debat.

Den medicinske sagkundskab repræsenteret ved retslægerrådet afviser tanken om fast promille som bevisgrundlag alene, fordi der efter sagkundskabens mening er så mange usikkerhedsmomenter. Mennesket kan ved at drikke samme kvantum spiritus under ensartede betingelser få forskellige promillestørrelser, og det samme menneske kan få én promillestørrelse den ene dag og en helt anden to uger senere efter at have indtaget samme mængde alkohol.

Men færdselsikkerhedskommissionen har ikke ønsket at lytte til den medicinske sagkundskab og har ikke ønsket at tage hensyn til den afsvækkelse af retstrygheden for den enkelte, der ligger i vor nuværende lovgivning. Det er nu op til folketinget at tage stilling for og imod indførelsen af en fast promillegrænse, en grænse, mener jeg, der vil medføre formodningsdomme med den gennemsnitsretfærdighed, det indebærer.

Jeg og mange i min gruppe er meget betænkelige ved at tilsidesætte den medicinske sagkundskabs advarsel. Jeg og mange i min gruppe er også meget betænkelige ved at indføre et lovbundet stift bevismiddel, som fører til ren vilkårlighed ved domfældelse. Der skal jo dømmes, når promillehøjden er nået, og det vil sige, at mennesker, som har gjort sig skyldig i præcis samme handling, vil blive bedømt forskelligt. Den ene dømmes, fordi han en dag er uheldig og har en høj promille, den anden frifindes, fordi han er heldig og har en lav promille. Det nuværende system har den store fordel, at man kan ramme hårdt ned ad promillestigen; selv den, der har kørt med en alkoholpromille på 0,75, kan straffes med frihedsstraf og kørekortfortabelse, hvis han på grund af træthed eller andre grunde, f. eks. medicin-

[Otto Mørch.]

indtagelse, havde mindre tolerance over for alkohol netop den dag, end han almindeligvis har, og derfor ikke kunne køre på fuldt betryggende måde.

Det er en almindelig erfaring, at en effektiv kriminalitetsbekæmpelse ikke alene beror på straffens hårdhed, men af nok så stor betydning er opdagelsesrisikoen. Derfor er kriminalitetsbekæmpelse på dette område som på andre områder først og fremmest afhængig af en forøget effektiv politiindsats ved en stærk udvidelse af det patruljerende færdselspoliti og fornøden udrustning og kompetence til en effektiv kontrol af trafikanter, der kan formodes at være spirituspåvirkede.

Det ville være formålstjenligt at sætte et stort spørgsmålstegn ved den nuværende form for sanktioner for spirituskørsel, ikke i den hensigt at mildne strafferammen, men med det sigte at gøre sanktionsformerne mere variable og smidige fremfor den fastlåsedede stive sanktionsform, der bruges i dag, hvor straffen altid er ubetinget frihedsstraf. Jeg har med interesse læst fængselsdirektør Nordskov Nielsens udtalelser til færdsels sikkerhedskommissionen og kan fuldt ud tilslutte mig, at der sker en ændring i sanktionssystemet, så man kan bruge betingede domme og tilpasse et bødesystem efter økonomisk evne som sanktion i stedet for stærk brug af frihedsstraffe, der ofte for de svagest stillede af de straffede betyder forringet social position.

I den forbindelse vil jeg gøre opmærksom på, at socialdemokratiets retsreformudvalg i et debatoplæg har peget på en række interessante ændringer af vor hidtidige sanktionsform mod spirituspåvirkede motorførere.

Sluttelig: vi kan konstatere, at der ikke fra regeringen foreligger noget forslag om ændringer af den nuværende lovgivning vedrørende spirituspåvirkede motorførere, men at justitsministeren i sin fremsættelse talte udtrykker ønske om, at man i færdselslovdvalget kan foretage en undersøgelse af dette alvorlige problemområde tillige med problemerne omkring hastighedsgrænserne. Det vil socialdemokraterne meget gerne medvirke til, selv om det af mine bemærkninger vel nok er fremgået, at der i den socialdemokratiske gruppe findes mange, der ikke ønsker principielle ændringer i hastig-

hedsregler eller principielle ændringer vedrørende lovgivningen om spirituspåvirkede motorførere.

**Langkilde:** Problemerne omkring færdselsulykkerne og de foranstaltninger, som man kan træffe for at nedbringe antallet, indtager jo en meget stor plads i den offentlige diskussion, og det er naturligt, når vi har færdselsloven til behandling her i tinget, at prøve at vurdere disse problemer mere generelt, uagtet de forslag, som er indeholdt i det af justitsministeren fremsatte lovforslag, ikke i sig selv er af særlig vidtgående karakter og nærmest må betragtes som nogle praktiske ændringer, som det kan være naturligt at gennemføre uafhængigt af den større revision af færdselsloven, som vel må antages at komme inden for en overskuelig tid.

Omfanget af færdselsulykker herhjemme er jo så betydeligt, at det må anses for naturligt, at folketinget drøfter dette problem, der spiller en rolle for de mange mennesker, som rammes af dem. Vi drøfter jo indgående f. eks. forureningsproblemet, og der gøres et betydeligt arbejde for at kortlægge problemerne omkring det med henblik på en hurtig og beslutsom indsats. Jeg skal ingenlunde underkende betydningen af forureningsproblemerne og den virkning, det vil have for menneskeheden, såfremt der ikke gribes kraftigt ind over for det i de kommende år både nationalt og internationalt, men vi har jo i færdselsulykkerne et meget aktuelt og tyngende problem inde på livet, noget, som rammer 1.100-1.200 mennesker om året med døden og mange mennesker med invaliditet, og det må ikke skydes til side til fordel for andre vigtige problemer.

Det er et meget stort antal familier i Danmark, hvis hele tilværelse er blevet præget på en ulykkelig måde af følgerne af en færdselsulykke, og det er vel i den forbindelse nok at nævne de menneskelige lidelser, som er forbundet med disse talrige færdselsulykker. De økonomiske følger for hele samfundet som for den enkelte er selvsagt også meget betydelige.

Færdselsulykkernes problem må vi altså ikke slippe af hænde eller af tankerne, uanset hvilke andre store problemer der også kræver opmærksomhed.

Der er vel nok en tendens i den offentlige

## [Langkilde.]

debat omkring disse ting til ligesom at søge en enkel forklaring og anvise enkle midler. Nogle er tilhængere af det middel, og andre er tilhængere af det middel, men jeg synes, det er meget vigtigt at gøre sig klart, at der ikke findes nogen enkel løsning eller enkle midler til at angribe dette problem på; man må gå frem ad en række forskellige veje til nedbringelse af ulykkernes antal.

Jeg vil gerne nævne den agitation for tvungne årlige syn på personmotorvogne, som føres fra visse sider; navnlig fra bilinspektionens, altså en offentlig myndigheds, side. Det er en måde at forenkle problemerne på, som jeg ikke finder heldig. Gennem agitationen synes man ligesom at sige, at bare vi gør det — altså indfører disse syn — kan vi nedsætte ulykkernes antal med så og så mange procent. Jeg har til og med set agitationen yderligere udbygget med, at når vi nedsætter antallet af ulykker med så og så mange procent, kan vi spare så og så mange menneskeliv. På en så enkel måde kan man slet ikke behandle disse problemer. Ingen kan sige, om en nedbringelse af færdselsulykkernes antal med en vis procent vil medføre en lige så stor nedgang i personskaderne eller drabene. Man kan håbe det, men man ved intet sikkert derom.

Andre har den opfattelse, at man gennem generelle hastighedsbegrænsninger vil kunne øve en væsentlig indflydelse med hensyn til nedbringelse af ulykkerne. Heller ikke herom er der almindelig enighed. Erfaringerne på dette område giver ikke noget entydigt resultat, som kan danne baggrund for indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger både i byerne og på landet.

Problemet om spirituskørslen må ganske naturligt optage os i særlig grad. Antallet af spiritusdomme hvert år er nu oppe over 6.000, og vel omkring  $\frac{2}{3}$  af de frihedsstraffe, som afsnes i danske fængsler og arrester, er idømt ved spiritusdomme. Dette i sig selv er et alvorligt problem, men nok så vigtigt er det dog, at en meget væsentlig del af de færdselsdrab og de personskader, som sker ved færdselsulykker, sker i sager, hvor man må sige at spiritusindtagelsen må anses for en af de væsentligste årsager til ulykken.

Man kunne vurdere dette resultat, som er fremkommet på trods af en meget skærpet kurs i disse sager, som meget nedslående —

socialdemokratiets ordfører var også inde på dette — og spørge sig selv, om straffebestemmelserne og fradømmelsen af førerbeviserne da slet ikke har nogen betydning, om vi lige så godt kunne standse denne praksis og se os om efter andre metoder til bekæmpelse af spirituskørselen. Straffelovrådet har i sin betænkning, som jo er kommet efter lovforslaget fremsættelse — betænkningen om spirituspåvirkede motorførere — også udtalt sig om dette spørgsmål og fremhævet den gamle, men dog stadig gyldige sandhed, som hr. Otto Mørch var inde på, nemlig at det nok så meget er opdagelsesrisikoen, der virker afskrækkende, som straffen, der følger opdagelsen. Straffølgerne kommer ikke for den enkelte billist til at stå i noget særlig alvorligt lys, hvis han anser opdagelsesrisikoen for at være meget ringe, og det må vel nok erkendes, at den er beskeden. Ringe opdagelsesrisiko påvirker sikkert i almindelighed vurderingen af lovovertrædelsens alvorlighed. Mon ikke også det er tilfældet med skattesnyderi og smugleri? Der er nok også en relativt ringe opdagelsesrisiko, og det ligesom påvirker hele opfattelsen af disse lovovertrædelser.

Straffelovrådet anbefaler en kraftig forøgelse af politipatroljeringen samt en udvidet adgang til anvendelse af alkotest som de metoder, der skal gøre opdagelsesrisikoen større og dermed afholde flere fra at begå handlingerne. Jeg tror, det er rigtigt. Det er i og for sig ikke nogen tiltalende opgave at skulle jage efter folk, som kører på trods af, at de har fået for meget at drikke, og egentlige razziaer på dette felt har man jo heller ikke anvendt herhjemme. Der er også en betydelig uvilje over for netop et sådant begreb, men det er sandsynligt, at vi bliver nødt til at komme ind på det, og det ligger jo i straffelovrådets udtalelse, at der skal åbnes adgang til også at anvende alkotest i forbindelse med almindelig kontrol, hvad jo ikke hidtil har været benyttet.

De mange ulykker og drab, som følger i spirituskørselns spor, er der næppe nogen anden vej til at begrænse end færdselslovens § 16. Jeg vil derfor rette det spørgsmål til justitsministeren, om ministeren er villig til at forsøge disse to af straffelovrådet anviste veje til at søge spirituskørslen begrænset. Der er selvfølgelig mange andre og væsentlige opgaver, som hviler på politiet i øjeblik-

## [Langkilde.]

ket, og det er derfor næppe muligt at tage politipersonale fra andre opgaver og føre dem over til færdselskontrol. Vort politimæssige beredskab over for den stigende kriminalitet bør ikke forringes — det tror jeg der er enighed om — det bør måske tværtimod forbedres, selv om jeg ikke deler den opfattelse, som andre medlemmer her i tinget har gjort gældende, at det skulle ske gennem nedsættelse af et udvalg af psykologer og sociologer. Hvis man overhovedet vil have et sådant udvalg — og jeg tillader mig at henvise til, at jeg har benævnt denne fremgangsmåde og besættelsen af medlemsposterne i et sådant udvalg som noget, der sker efter Noahs ark-princippet — så vil jeg i alt fald anmode ministeren om ikke at lukke alt for mange fra den sociologiske have ind i arken.

Den eneste måde, færdselskontrollen kan forbedres på, må være gennem en forøgelse af nettotilgangen til politiet. Man skal ikke forestille sig, at det er noget, politiet i og for sig er meget interesseret i. Politiet har haft problemer nok med vældige udvidelser, som skete under krigen, og ønsker så vidt muligt at undgå forøgelser, som kan føre til uheldige aldersfordelingsproblemer. Men der er næppe anden udvej end en begrænset forøgelse af nettotilgangen, som er i overensstemmelse med den mulighed, politiet har for at uddanne personalet.

Der er rejst det spørgsmål, som også hr. Otto Mørch var inde på, om det forslag, færdselskommissionen og nu også straffelovrådet har stillet om indførelse af faste promillegrænser, var en vej, som kunne tænkes at føre til en begrænsning af spirituskørslen. Man må vel erkende, at det eneste, der kunne begrunde indførelsen af en sådan regel, var, at vi antog, det virkelig kunne nedbringe antallet.

I den konservative folketingsgruppe er det opfattelsen, at en sådan regel ikke vil føre til nogen begrænsning, og da vi i øvrigt anser den for betænkelig, mener vi ikke at kunne gå ind for den.

De synspunkter, som fører til, at man anser den for betænkelig, må vel for det første være, at en promilleregulering, sådan som den er skildret bl. a. i straffelovrådets betænkning, indebærer en vis begrænset udvidelse

af det strafbares område, men når vi arbejder med en så lille opdagelsesrisiko, som vi gør her, og ønsker at udvide den, vil jeg mene, at man ikke bør starte med en nok så begrænset udvidelse af selve det strafbares område.

Man må jo også sige, at blodprøven aldrig viser alkoholconcentrationen på selve kørselstidspunktet; der skal foretages en tilbage-regning, og den er forbundet med betydelig usikkerhed. Endelig kan man vel sige, at alkoholconcentrationen aldrig siger noget om den enkeltes kørselsegnethed; en vurdering sker jo nærmest på grundlag af en vis statistisk sandsynlighed.

Så kan man sige til os: ja men er det egentlig ikke lidt hyklerisk, for hvad er det, I gør i øjeblikket? Dømmer I ikke på en vis fast promille? Man kan vel nok sige, at der ligger en praksis omkring promillen 1, men det er jo således, at vi også opererer med en klinisk undersøgelse, dommeren har mulighed for at vurdere det enkelte tilfælde, og det må efter vor opfattelse være afgørende. Man bør ikke gå det skridt, som straffelovrådet går ind for: at binde dommeren til en bestemt promille. Selvfølgelig må man erkende, at betænkelighederne er størst, jo lavere promillen er. Retslægerrådet er også inde på, at kommer man op på en tilstrækkelig høj promille, så forsvinder betænkelighederne i et vist omfang, men selve dette at arbejde med en promille som et fast grundlag for en kriminel handling er vi altså ikke tilhængere af i vor gruppe.

Om sagerne i øvrigt må vi nok erkende, at det vel er væsentligt, at vi søger at indskrænke frihedsstraffenes omfang på dette felt. Jeg tror, det er rigtigt — justitsministeren har selv givet udtryk for det synspunkt, og det er også sket fra andre sider — at det må være muligt i et vist område omkring de laveste domme i dag — altså de domme, der sker på den laveste promille — at anvende betinget dom i forbindelse med bøde. Jeg tror, det er væsentligt. Det er selvfølgelig ikke alene et økonomisk spørgsmål, dette med alle de mange, som bliver dømt for overtrædelse af § 16, men det vil være væsentligt, at vi indskrænker frihedsstraffene i et vist område her omkring de laveste promiller og kombinerer betingede domme med bøder, som selvfølgelig må

[Langkilde.]  
være væsentlige og følelige. Det kan vel i og for sig ske på det nuværende grundlag lovgivningsmæssigt, men vi må se nærmere på det i udvalget.

Vi lægger afgørende vægt på en hurtigere behandling af sagerne som politisager, men med fortsat mulighed for forsvar og beskikkelse. Vi ønsker også overvejet, om ikke man kan gøre sagerne om groft uforsvarlig kørsel til politisager. Det er logisk, at disse sager inden for fradømmelsesområdet går sammen ind i en ny procesform som politisager.

Jeg mener også, at vi i udvalget kunne drøfte problemet konfiskation af køretøjet i visse tilfælde, og måske bør vi også interessere os for indførelse af en vis kriminalisering af dette at drikke spiritus efter kørslen, det er jo noget, som spiller en vis rolle.

Med hensyn til lovforslagets praktiske enkeltheder vil jeg gerne sige, at vi stort set er tilhængere af disse praktiske problemers løsning. Nedsættelsen af aldersgrænsen for kørsel på knallert er vi enige i, men ligesom hr. Otto Mørch mener jeg nok, at man bør overveje spørgsmålet om to på én knallert. Det forekommer mig, at det rummer en betydelig risiko, og ændringen på dette felt skyldes jo en enkelt landsretsdøm. Jeg tror, man bør overveje, om ikke vi skulle have en regel på dette felt.

Også den foreslåede løsning af problemerne omkring parkeringsordningerne er vi tilhængere af og forudser, at det bliver en bedre løsning end den, vi har i øjeblikket, og frigør arbejdskraft hos politiet, hvad der selvfølgelig er væsentligt.

Der har været rettet nogle indvendinger mod lovforslagets udformning her, og det er blevet fremhævet, at man burde indskrænke det helt til den form for parkering, som er udtryk for en rationering af arealet. Jeg synes, vi kan drøfte dette spørgsmål. Det er selvfølgelig betænkeligt at gøre området alt for uklart, når det skal overlades til parkeringskontrollører, men det kan vi se på i udvalget.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger at føje til, men kan anbefale lovforslaget til en velvillig udvalgsbehandling, hvor vi også kan få lejlighed til at se på en række af de andre problemer, som har været rejst under debatten her.

**Holmberg:** Det er naturligt, at hver gang færdselsloven er til debat og der foreligger forslag om ændringer, må det absolut interessere os alle sammen; det gør det jo alene af den grund, at de fleste har bil og kørekort. Men det interesserer også, fordi vi har mange, alt for mange ulykker på vore gader og veje. Nu har vi desværre over 1.000 dræbte hvert år.

Spørgsmålet er så, om færdselsloven hjælper stort på dette forhold. Det ses der jo lidt forskelligt på, men da det i første række er den menneskelige faktor, der spiller ind, mener jeg i høj grad, at det spiller en rolle med færdselslovens bestemmelser. Det er muligt, at når vi drøfter i udvalget de relationer, der kan være her, vil flere ting komme frem end det, som det er rimeligt at tage frem ved en førstebehandling.

Ansvarsforsikring og parkeringskorps og erstatning for uberettiget inddragelse af kørekort har vel ikke umiddelbart noget med denne sag at gøre, men efter min mening er det naturlige og rigtige forslag, der foreligger her. At beløbet 150.000 kr. i enkelte tilfælde er for lavt, er sikkert. Det er da heldigvis sjældent, der er tale om så stor erstatning, men når man selv har været udsat for og har kendskab til i hvert fald én ulykke — det var på min egen egn — hvor en mand havde det fulde ansvar for at køre ind foran et tog, som væltede, og de millionsskader, der herved opstod og så konstaterer, at der faktisk ingen var, der havde dækningspligt, så forstår man betydningen af den foreslåede ændring. At sagen så blev ordnet ved fornuft og velvilje fra de skadelidtes side, er en anden side af sagen. Men at en lovpligtig ansvarsforsikring på 150.000 kr. er for lidt, er sikkert, og de 10 mill. kr.s dækningspligt, der nu foreslås, er i alle tilfælde nok. Jeg har altså ingen yderligere kommentarer hertil.

Men når jeg nu er ved forsikringen, har jeg lyst til at spørge justitsministeren, om der måske alligevel er et hul i loven. Jeg har set i aviserne, at vestre landsret skal behandle en sag mod et forsikringsselskab. Erstatsningsansvaret opstod som følge af et kørselsuheld, hvor en bybus påkørte et hus. Årsagen var, at chaufføren på grund af hjertetelammelse var segnet død om ved rattet. Der skete kun materiel skade på huset, men forsikringsselskabet påstår, at det ikke har



## [Holmberg.]

erstatningspligt, og henviser til færdselslovens § 65, hvori der bl. a. står, at den for køretøjet ansvarlige ikke er pligtig til at betale skaden, hvis det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet.

Den ansvarlige for køretøjet i dette tilfælde er et stort busselskab, og materiellet var vel i orden, hvad der i og for sig er almindeligt for de store busser, men de kan jo intet ansvar have for, at manden er død. Det er ikke især den specielle sag, der interesserer mig, men kan der virkelig opstå ulykkestilfælde i trafikken — og her kunne jo nemlig mange være blevet dræbt — uden at der er nogen, der er erstatningspligtig, med henvisning til færdselslovens § 65? Jeg forlanger naturligvis ikke svar af justitsministeren her, men jeg vil i hvert fald gerne have spørgsmålet nærmere belyst i forbindelse med færdselslovens § 65 ud fra den argumentation, som jeg har læst og hørt om.

Hvad angår parkeringskontrollen, finder jeg det velbegrundet, at der bliver tale om afgift i stedet for en bøde. Beløbet er det samme, og forseelsen er jo også den samme, og så kan man spørge: hvor ligger forskellen? Men jeg finder det i hvert fald rimeligt, at vi afkriminaliserer den slags forseelser, og i færdselssikkerhedskommissionen er vi da også gået ind for, at kommunerne skulle ansætte disse parkeringsvagter og få afgifterne i kommunekassen; men kommunerne har bedt sig fritaget, og parkeringskontrollen bliver nu ansat under politiet, og afgifterne går så naturligvis i statskassen. Altså, kontrollen og afgifterne bliver de samme, og om det er politiet eller kommunerne, der er arbejdsgivere, er for mig ret ligegyldigt. Det har jo umiddelbart ikke noget særligt med færdselssikkerhed at gøre, men det kan alligevel få det på den måde, at politiet bliver frigjort til de virkelige politimæssige opgaver.

Forslaget om, at anke af dom, hvorved førerretten frakendes, fremtidig i visse tilfælde kan få opsættende virkning, således at den dømte får lov til at beholde sit kørekort, indtil der foreligger afgørelse af en ankeinstans, mener jeg er rigtigt; det vil i almindelighed som anført dreje sig om groft uforsvarlig kørsel, men hvad er i øvrigt groft uforsvarlig kørsel? Jeg synes i alle tilfælde, det er rimeligt, at bilister, hvis de får kørekortet inddraget, kan få erstatning derfor, når de frikendes. Jeg kan næsten sige, at det manglede egentlig også bare.

Endelig er der knallerterne, hvor aldersgrænsen foreslås nedsat fra 16 år til 15 år. Det er i alle tilfælde sikkert, at det interesserer de ca. 75.000 unge mennesker — om det interesserer de lidt ældre på samme måde, er nok lidt mere tvivlsomt — og om der sker en ændring i de unges vaner, kan der måske sættes spørgsmålstegn ved. Men jeg finder alligevel, det er rigtigt, også ud fra et forsikringsmæssigt hensyn, at aldersgrænsen nu fastsættes i loven.

Jeg finder det rigtigt af flere forskellige grunde, for én ting er, at det absolut er et godt lille køretøj for en hel del unge, og der er også en hel del, der har et godt stykke vej til arbejdet, men det kriminalpolitiske spiller efter min mening også ind her. Vi har mange knallerttyverier, og det er kun få af dem, der bliver opklaret. Der er vel ingen, der tror på, at flere knallerttyverier vil blive opklaret på grund af ændringen, men jeg tror, der vil blive færre af dem. Jeg indrømmer, at justitsministeriet ikke tør drage nogen sikker konklusion, men hvem tør vel gøre det? Jeg tror som sagt i alle tilfælde, at tyverierne bliver færre.

Derudover — her går jeg lidt ud over det, der er nævnt — vil jeg gerne uddybe det, som både hr. Otto Mørch og hr. Langkilde har været inde på i forbindelse med spørgsmålet om to på knallert. Jeg må indrømme, at første gang jeg så det, regnede jeg med, at det var ulovligt, men det er det altså ikke for visse knallerttypers vedkommende. Jeg tror, det er forkert, at der må være to på én



[Holmberg.]

knallert; jeg er tilbøjelig til at mene, at det skulle forbydes, men vi må nok alligevel erkende, at disse små motorkøretøjer, hvortil der ikke kræves kørekort, er blevet bedre og mere driftssikre. De må som bekendt kun køre 30 km i timen, og vi ved, at politiet bruger en hel del timer på kontrol dermed; måske kunne deres tid bruges bedre. Jeg vil nævne uden at stille forslag om det, at det måske var rimeligt, om vi satte denne fartgrænse en del op, på samme måde som man har gjort i Norge, hvor den er 50 km; vi kan også drøfte 40 km i stedet for de 30 km i timen. Vi skulle jo gerne have lovbestemmelser, som vi sådan nogenlunde kan regne med bliver overholdt. Jeg tror, at færdselssikkerhedsmæssigt sker der ikke noget særligt derved, og jeg tror, det vil lette politiets opgave.

Ministeren nævner flere gange i sin fremsættelsestale, at en hel del af det, der er foreslået, bygger på arbejdet i færdselssikkerhedskommissionen, og stort set har ministeren fulgt dens indstillinger også ved at undlade at stille forslag om faste hastighedsgrænser. Her var der nemlig ingen enig indstilling fra kommissionen, men da jeg tilhørte det flertal, som mente, at det ville være forkert at indføre hastighedsgrænser, og ministeren fulgte flertallet, har jeg ikke mange bemærkninger herom i første omgang; det er muligt, vi vender tilbage til det senere.

Vi undgår ikke at tale om kørsel i spirituspåvirket tilstand. Her var en enig indstilling fra færdselssikkerhedskommissionen med visse nuancer om en fast promillegrænse; 1 eller 2 promille er for mig ikke det afgørende. Vi er her ved et meget alvorligt spørgsmål i dansk trafiklovgivning, og jeg er meget betænkelig ved, at vi i Danmark bedømmer denne alvorlige forseelse mildere end de lande, vi kan sammenligne os med, for det er det, vi gør. Jeg ville egentlig gerne have en skærpeelse af de nugældende regler. Vi har som bekendt ingen fast promillegrænse; jeg ved nok, vi har en form for domspraksis, og denne domspraksis er efter min mening lidt large, hvad den også har vist sig at være, ikke mindst det sidste halve års tid. Jeg ved godt, at der udmærket kan ses forskelligt på det store spørgsmål også af de såkaldt sagkyndige, hvor sagkyndige de

så end er, men en vis sagkundskab kan vi da i alle tilfælde også tillægge straffelovrådet — hvem skulle egentlig ellers have det? Jeg vil gerne citere kort fra straffelovrådets betænkning side 87; der står:

„Straffelovrådet finder ikke, at de fra lægelig side fremkomne oplysninger kan tages til indtægt for det synspunkt, at anvendelse af promillegrænser er principielt uforsvarlig. Rådet finder i øvrigt ikke, at spørgsmålet om forsvarligheden af at anvende faste promilleregler kan drøftes løsrevet fra spørgsmålet om, hvor promillegrænsen sættes, og hvilke sanktioner der skal være følgen af en konstateret overtrædelse. Der bør ikke indføres en lavpromilleregulering ved 0,5 promille . . . Der er behov for en regel, hvorefter et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at dette under eller efter kørslen bevirker en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 promille (på grund af måleusikkerhedstillægget gennemsnitlig 0,95 promille) eller derover. Promillegrænser bør anvendes til fastlæggelse af det nedre område for idømmelse af bøder.“

Nu nævnte hr. Otte Mørch sagkundskaben i forbindelse med det medicinske, som han nødig ville tilsidesætte. I henseende til sagkundskab kan det være, det også bliver svært for hr. Otto Mørch at tilsidesætte straffelovrådet og dem, der har arbejdet med det hver dag i praksis. Men de ting vender vi også tilbage til senere.

Jeg ved fra tidligere diskussioner, at dette synspunkt har givet anledning til debat, og jeg indrømmer blankt, at her kan jeg ikke tale på mit partis vegne, her taler jeg på egne og flere andres vegne. Der er en del — om det måske er mange, vil afstemningen vise — der ikke deler mit synspunkt, men jeg ved, at der vil komme forslag om en fast promillegrænse, og det bliver tværpolitisk; vi kan så tage den endelige diskussion senere, når forslaget er fremsat, for det bliver fremsat.

Til slut vil jeg udtrykke håbet om, at vi i vor færdselslov kan få indført bestemmelser, der kan nedbringe ulykkernes store, alt for store antal. Ulykkerne kan aldrig undgås, men de skulle gerne mindskes. Jeg ved godt, vi er ved et vanskeligt spørgsmål, for vi ved jo — det har vi simpelt hen statistisk mate-

[Holmberg.]

riale for fra færdselssikkerhedskommissionen — at de allerfleste af ulykkerne skyldes menneskelig svigt. Det er også muligt, vi skal kigge lidt nærmere på det, der har relation til det menneskelige i forbindelse med kørelæreruddannelsen, for det er egentlig relativt få tilfælde, hvor det er det mekaniske, det gælder; hvis det bare var det, var det betydelig nemmere at rette. Vognene kan synes, og de kan gøres mere driftssikre, og det skal også gøres. Jeg erkender naturligvis åbent, at når der sker ulykker, er der mange medvirkende årsager dertil, men som jeg sagde før, er den menneskelige svigt den helt afgørende ulykkesfaktor.

Til sidst vil jeg nævne noget over for justitsministeren, skønt det kun indirekte har relation til lovforslaget. Der er flere ting, som kan hjælpe, der er også mange ting, men der er én ting, som jeg er overbevist om hjælper, og det er mere politi, for min skyld gerne civilt politi.

Nu ved jeg godt, at politiets arbejde bliver lettet lidt ved, at de ikke skal gå og se efter ulovligt parkerede biler. Men jeg vil henstille til justitsministerens overvejelse, selv om jeg ved, det kan være svært at søge nye bevillinger i øjeblikket, dog at gøre det. Jeg er nemlig overbevist om, at det vil være en billig foranstaltning rent nationaløkonomisk, hvis man gør det op i kroner og øre — for slet ikke at tale om de menneskelige tragedier og de alt for mange ulykker.

Med disse bemærkninger kan jeg naturligvis tilsige mit partis absolutte velvilje i det udvalgsarbejde, som kommer.

**Nordqvist:** Det fremgår allerede af de foregående indlæg, at vi er i den paradoksale situation, at det, vi formentlig skal beskæftige os mest med under udvalgsbehandlingen, er det, der ikke står i lovforslaget, nemlig promillegrænser og hastighedsbegrænsninger. Inden jeg går over til disse to væsentlige problemer, skal jeg gøre nogle bemærkninger til lovforslaget, som jeg i det hele kan anbefale.

Der kan næppe være tvivl om, at justitsministeren til de mange laurbær, han allerede har fået, kan føje endnu en hyldest og tak fra sine mere ungdommelige venner for sin progressive indstilling til knallertalderen. Selv om folkesundheden får endnu et

knæk, erkender jeg, at der er behov for at nedsætte aldersgrænsen. Men jeg deler ministerens betænkeligheder ved udsigten til, at færdselsuheldenes antal vil stige, og jeg beder derfor ministeren om at undersøge, om ikke der er mulighed for i forbindelse med gennemførelsen af dette lovforslag gennem skoler, gennem Rådet for større Færdselssikkerhed at iværksætte en kampagne, der fortæller ungdommen, at det er meget farligere at færdes i trafikken på et motoriseret køretøj.

Ministeren berører i den forbindelse et andet ømtåligt problem, nemlig støjgrænserne. Langt de fleste kan vel acceptere, at også unge anvender knallert på vej til skole og erhverv, men det kniber unægtelig med forståelsen, når der arrangeres dirt-track løb i boligkvarterer i de stille aftentimer, hvilket jo jævntiden sker, også fordi de pågældende ikke har andre steder at vride gas-håndtaget i bund. Jeg vil derfor henstille til ministeren at fremskynde det arbejde, der er i gang for på forskellig vis at nedsætte støjgenerne.

Den foreslåede ændring under nr. 7 af § 70 har mange praktikere jo sukket efter i årevis. Herefter vil anke, for så vidt angår kørekortsfortabelse i tilfælde af groft uforsvarlig kørsel, få opsættende virkning, og det er så sandt, som det er skrevet i bemærkningerne, at det her drejer sig om sager, hvis udfald kan være meget tvivlsomt, og som derfor ofte prøves i flere instanser. Jeg nærer ingen betænkeligheder ved i disse sager eventuelt at udsætte kørekortsfortabelsen, til ankeinstansen har talt.

Men det faktum, at disse sager volder domstolene store kvaler, rejser unægtelig det spørgsmål, om ikke det reelle indhold af § 70, stk. 1, burde ændres, således at der skabes nogenlunde sikkerhed for, at man rammer de tilfælde, hvor det virkelig er betænkeligt at lade vedkommende føre motorkøretøj, i hvert fald for et stykke tid. I dag ses kun på den enkeltstående handling; alle, selv meget dygtige, erfarne og omhyggelige motorførere, kan dumpe i og blive dømt efter § 70, stk. 1. Meget små detaljer, f. eks. solen i ryggen, kan ændre dommen, og det er min fornemmelse, at folk har svært ved at følge med i denne specielle juridiske sprogbrug. Ofte er det vist sådan, at det er nødvendigt for at få tiltalte dømt at

**[Nordqvist.]**

henvise til praksis i landsret og højesteret, og jeg tror, det er belastende for domsmandsinstitutionen og for retsplejen i øvrigt jævnlige at skulle træffe afgørelser, der i menigmands øjne forekommer at være juristeri.

Når vi alligevel skal ændre paragraffen, henstiller jeg derfor til ministeren at overveje også at finde en ny og i mine øjne bedre formulering af § 70, stk. 1, således at denne kun omfatter de grovere tilfælde, hvor de pågældende har demonstreret så ringe kørefærdighed, at de for deres egen og for andres skyld må have endnu et kursus hos kørelæreren.

Bestemmelsen i § 70 a om erstatning for uberettiget fratagelse af førerretten er begrænset til økonomisk tab, hvorimod der ikke kan ydes godtgørelse for ulempe. Jeg kan godt tiltræde denne bløde start, men vi må nok i udvalget høre, i hvilken retning ministerens tanker går. Der kan være mange grænsetilfælde, men jeg vil meget henstille, at det karrige mål, der i dag anvendes, ikke skal være normgivende i disse sager, der formentlig vil blive ret få. At vi hidtil slet intet har ydet, kunne måske nok give domstolene den fejlagtige opfattelse, at der skal stilles meget strenge krav med hensyn til beviset for tab, men jeg vil gerne, at vi i udvalget får præciseret, at det drejer sig om erstatning for væsentlige, men uberettigede indgreb.

Bestemmelserne om fjernelse og bortsalg af køretøjer samt om parkeringsafgift kan jeg i det hele tiltræde. Men jeg vil gerne spørge, om de kommunale myndigheders vægring ved at deltage i den nye ordning skyldes, at statskassen har forbeholdt sig en del af kagen uden at ville deltage i udgifterne.

Jeg vender tilbage til promillerne. Herom hedder det i fremsættelsen, at der ikke med lovforslaget er taget stilling til ændrede regler om kørsel i spirituspåvirket tilstand. Hvorfor regeringen ikke har taget stilling kan jeg naturligvis kun gisne om. Det kan skyldes, at man trods de mange ekspertsagn endnu ikke finder sagen tilstrækkelig belyst, eller at der ikke heri er tilstrækkelig begrundelse for at ændre gældende lov. Måske anses problemet for apolitisk, men på baggrund af den udbredte uenighed, der

hersker om spørgsmålet, forekommer det mig ikke usandsynligt, at denne uenighed også er nået ind på regeringsbænkene.

Jeg må straks bekende, at den radikale gruppe i hvert fald i dag er splittet i dette spørgsmål. En talsmand for de radikale promilletilhængere vil senere tage ordet, og jeg hører til dem, der på det foreliggende grundlag er overordentlig betænkelig ved at acceptere faste promillegrænser.

Man kan næppe bestride, at den enkeltes opfattelse i større eller mindre grad er følelsesbetonet, og at vurderingen hænger sammen med de associationer, ordet spirituspåvirket frembringer, og vel også med den enkeltes indstilling i al almindelighed til spiritus. Jeg er ikke så indbildsk, at jeg mener mig i stand til i dag at kunne fremsætte argumenter, der kan forene de stridende parter, men begge hold kan jo i øvrigt finde støtte for deres standpunkt i de afgivne ekspertudtalelser. Dette indebærer beklageligvis samtidig, at det ikke umiddelbart fører til en afklaring, og jeg mener derfor også, at den egentlige debat for og imod skal vente, indtil udvalgets betænkning foreligger.

Det har været nævnt, at straffelovrådet i sin betænkning går ind for to promillegrænser, foruden at man altså ønsker at bevare den nuværende formulering af § 16, stk. 1, stort set i hvert fald. Jeg synes, at straffelovrådets betænkning er et vægtigt indlæg i debatten. Jeg kunne have lyst til at sige, at denne betænkning på mange områder giver den begrundelse, som færdselssikkerhedskommissionens betænkning i mine øjne ikke rigtig har. Hr. Holmberg har allerede nævnt, at når straffelovrådet går ind for promillegrænserne 0,8 og 1,2, sker det under den udtrykkelige forudsætning, at det kun er forsvarligt med faste promillegrænser, hvis disse lægges tilstrækkelig højt; og man ønsker også en variation i sanktionsmulighederne, og det mener man altså kun at kunne gennemføre via disse promillegrænser.

Det sidste lægger jeg overordentlig stor vægt på, for det er vel nok således, at den stive praksis, vi har i dag, i nogen grad forvirrer begreberne. For mange mennesker føles det jo fuldstændig uforståeligt, at helt forskellige overtrædelser bliver bedømt efter samme takstsystem. Rådet foreslår bødestraf og fakultativ frakendelse i intervallet

## [Nordqvist.]

0,8 til 1,2 promille og derover frihedsstraf og frakendelse af førerbevis. Jeg gør udtrykkelig opmærksom på, at rådet altså foreslår mildere sanktionsformer for visse tilfælde, som i dag er belagt med frihedsstraf.

Det har været nævnt i debatten, at vi her befinder os på et område, hvor man måske antaster den fri bevisbedømmelse; hr. Otto Mørch var inde på alle de momenter, man i dag tillægger betydning, når man afgør disse sager. Men lidt fikst kommer straffelovrådet uden om denne problematik, idet man siger: nu kriminaliserer vi ikke længere køreevnen, nu kriminaliserer vi et vist spiritusforbrug i forbindelse med efterfølgende motorkørsel; så er den ikke længere. Straffelovrådet har altså set bort fra de betænkeligheder, som retslægerrådet har fremsat. Retslægerrådet erklærer udtrykkelig, at man fortsat mener, at usikkerheden ved blodprøverne, herunder ikke mindst tilbageregningen, er så stor, at man fraråder alene at lade denne blodprøve være afgørende.

Jeg kunne have lyst til at sige også, at hvis vi skal til at kriminalisere indtagelsen af en vis spiritusmængde, vil vi inden længe komme til at stå over for et andet spørgsmål, nemlig spørgsmålet om indtagelsen af andre stoffer, der kan forsøde tilværelsen, narkotika i forskellige former, hvis virkninger kan være forbigående, men katastrofale i forbindelse med automobilkørsel, og hvis virkninger til gengæld er således, at det ikke kan konstateres, om man har været påvirket af hash eller af andre narkotiske stoffer. Det samme gælder i et vist omfang pillemisbrug, og man kan vel også godt føje til: den almindelige træthed, som kan ramme os alle sammen; den kan vel være lige så farlig. Hvis vi i dag skal drøfte faste promillegrænser for spiritus, ryger vi inden længe ind i problematikken: andre former for bedøvende midler.

Det vides bl. a. fra pressen, at der i de sidste måneder er rejst ny kritik mod de nævnte blodprøver og for øvrigt også mod alkotestballonerne. Så sent som i sidste nummer af Ugeskift for Retsvæsen rettes der 3 alvorlige angreb derimod, som ikke uden videre kan afvises, men tværtimod bør forelægges den højeste lægelige sagkundskab. Forskellig tolerance og varierende omstændigheder i forbindelse med spiritus-

nydelsen må også nærmere belyses i udvalget.

Det må erkendes, at antallet af spirituspåvirkede motorkørere er stadig stigende, både antallet af dem, der bliver dømt, og det absolutte antal, men jeg kan ikke se, at dette i sig selv indebærer, at loven er dårlig og bør ændres. Der kan jo være andre ting, der spiller ind, f. eks. ændrede drikkevaner.

Henvisninger til udenlandsk ret, hvor faste promillegrænser er indført, er uden værdi, medmindre det samtidig kan dokumenteres, at indførelsen af disse faste grænser og ikke andre omstændigheder, f. eks. øget kontrol, har medvirket til at nedsætte antallet af spirituspåvirkede bilister.

Vi må naturligvis i udvalget nøje overveje, hvilke midler vi ellers har til at begrænse antallet af spiritusbilister. Der har allerede været nævnt forskellige ting, f. eks. at forbedre uddannelsen af kørelærerne og forhåbentlig også derved forbedre motorførerernes kvalifikationer. Men jeg personlig lægger stor vægt på den intensive propaganda, som jeg til gengæld mener skal udføres professionelt af folk, der er uddannet i reklamebranchen. Jeg tror ikke på disse mere eller mindre private råd fra personer, hvis kompetence måske nok kan diskuteres, for jeg mener, at disse foretagender kun kan forplumre begreberne. På en eller anden måde må det også være muligt at få aktiveret de mennesker, der er beskæftiget på restauranter, til at tage aktiv del i bekæmpelsen af spirituskørsel. Det fremgår af de redegørelser, vi har fået, at langt det største antal tilfælde stammer fra restaurantbesøg, og det må være muligt også at gøre en indsats på dette punkt.

Øget kontrol er vel nok det, der giver os det største håb, men hr. Otto Mørch var jo inde på, at det måske kan blive vanskeligt at gennemføre meget mere kontrol, end vi har. Arbejdskraftsituationen og måske også den økonomiske situation sætter visse grænser for, hvor vidt vi kan gå, men jeg er enig i, at faren for opdagelse på de fleste formentlig virker mere afskrækkende end straffen som sådan.

Skal loven imidlertid ændres, mener jeg, vi må være opmærksom på, at vi også på dette område udtrykker en opfattelse, der så nogenlunde harmonerer med befolkningens. Hvis en lovændring i vide kredse fore-

[Nordqvist.]

kommer urimelig og uforståelig, kommer vi efter min mening fra asken og i ilden.

I den forbindelse må vi være forsigtige, så at vi ikke forenkler problemerne for stærkt; det er vistnok det, man hidtil i nogen grad har gjort. I vor stillingtagen til dette uhyre vanskelige problem må vi således også være opmærksom på de alvorlige sociale og menneskelige følger, disse sager i mange tilfælde får.

Til slut skal jeg lige gøre nogle få bemærkninger om faste hastighedsgrænser. Det drejer sig jo dels om generelle begrænsninger i og uden for bymæssige bebyggelser, dels om de af forskellige årsager etablerede lokale fartbegrænsninger. Jeg er igen i den situation ikke at kunne dække den radikale gruppe, hvor meningerne er delte. Jeg finder det derfor rigtigt i dette spørgsmål, at udvalget først prøver at komme med en indstilling, idet kommissionens forskellige opfattelser i øvrigt kan læses i betænkningen, men jo også giver mulighed for mange forskellige kombinationer.

Jeg slutter med at anbefale det foreliggende lovforslag.

**Arne Larsen:** Det karakteristiske ved denne debat er, at det, der har været talt mest om, er det, der ikke står i lovforslaget. Det er især spørgsmålet om promillegrænser, som har optaget ordførerne, og jeg synes, at nogle er kommet ligesom lidt for hastigt til at tage stilling til disse spørgsmål.

Det er jo rigtigt, som ministeren siger, at der ikke ved lovforslaget her er taget stilling til dette store problem, og jeg tror, det er nødvendigt, at vi med opmærksomhed følger diskussionen i offentligheden om disse spørgsmål. Jeg tror nemlig også, at det på nuværende tidspunkt er for tidligt at tage endeligt standpunkt til disse problemer, der er uendelig store. Men nu har færdselsikkerhedskommissionen og straffelovrådet arbejdet meget intenst med disse spørgsmål, og fra disse to organers side foreligger der betænkninger. Færdselsikkerhedskommissionens altovervejende flertal er gået ind for faste promillegrænser; straffelovrådet mener også, at en fast promillegrænse er nødvendig, og det gør jeg også. Vi skal endnu afvente en svensk betænkning om trafiknykterhedsbrott, og den vil jeg med interesse

læse og studere, for jeg tror også, at det er nødvendigt at få udenlandske erfaringer med ind i billedet.

De, der er tilhængere af de faste promillegrænser, og også hr. Nordqvist, har meget adværet imod, at man lader følelserne løbe af med én, og det skal man muligvis også, men man behøver ikke megen følelse for at kunne konstatere, at 1.190 trafikdræbte på 1 år er et uhyggelig stort tal, som vi med alle midler skal prøve på at få ned. Derfor tror jeg, at spørgsmålet om spirituskørsel, spritkørsel, og spørgsmålet om hastigheder er spørgsmål, som vi må tage yderst alvorligt.

Hr. Otto Mørch og hr. Langkilde mente altså, at de allerede på nuværende tidspunkt var i stand til at tage stilling imod promillegrænser og imod generelle hastighedsgrænser. Jeg vil ikke vove at gøre det i dag. Jeg har i færdselsikkerhedskommissionen støttet standpunkter for promillegrænser og for en generel hastighedsbegrænsning, og jeg tror, det er rigtigt, men jeg mener samtidig, at en offentlig debat må føres, og man skal ikke være mere fast i sine standpunkter, end at man kan og bør lade sig overbevise, hvis modstanderen har ret. Men jeg synes, det er meget godt, at der, som hr. Holmberg bebuder, vil komme et tværpolitisk forslag om indførelse af faste promillegrænser, og derfor tror jeg, at man skal afvente dette forslag og opmærksomt følge den offentlige debat om spørgsmålene og så til sin tid tage endelig stilling til disse sager.

Den menneskelige faktor har været nævnt som altafgørende i spørgsmålet om ulykkerne, og den er naturligvis en meget betydningsfuld faktor, men man må forstå, at den virker sammen med så mange andre faktorer, den virker sammen med køretøjets tekniske tilstand, den virker sammen med indtagelse af spiritus, og den virker for den sags skyld også sammen med spørgsmålet om vejenes beskaffenhed, de situationer, der opstår osv. osv. Der er mange, mange ting, der spiller ind i disse sager.

Herefter skal jeg beskæftige mig lidt med selve lovforslaget. Det går jo ind for, at aldersgrænsen for kørsel med knallert nedsættes fra 16 år til 15 år. Det spørgsmål har været fremme tidligere, og jeg skal da også på mit partis vegne tilslutte mig, at vi giver unge på 15 år denne mulighed for at klare

[Arne Larsen.]

deres transportbehov ved hjælp af det demokratiske køretøj — om man kan kalde det sådan — som knallerten nu engang er. Det viser sig jo, at unge på disse alderstrin har et ret stort behov for at blive transporteret så hurtigt og så billigt fra hjem til skole eller fra hjem til arbejdsplads som overhovedet muligt, og da knallerten er et af de billigste transportmidler, vi overhovedet har, kan jeg godt se det ønskelige i, at vi nedsætter aldersgrænsen til 15 år, også når man tager i betragtning, at de kollektive trafikmidler efterhånden er så dyre, som de er. Det er faktisk billigere at anskaffe sig en knallert for disse unge.

Det får selvfølgelig visse færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, og ministeren har da også i sin fremsættelse nævnt, at man kan forvente et stigende antal tilskadekomne; ca. 300 mener man altså man rent statistisk kan gøre det op til. På baggrund af 25.000-26.000 personskader om året i øvrigt forekommer tallet ikke særlig stort, men enhver udvidelse er jo af det onde, og derfor tror jeg, at der skal sættes meget store bestræbelser ind på at vejlede og oplyse de unge om den forstandige måde at bruge dette køretøj på. Derfor er det naturligvis ønskeligt, at skolerne er med inde i dette arbejde, at Rådet for større Færdselssikkerhed får muligheder for at sætte ind med en vejledende propaganda, og her kunne man måske ønske sig, at Rådet for større Færdselssikkerhed fik lidt flere midler i hænde til løsning af den side af opgaven. Det tror jeg ville være meget kærkomment.

Der følger jo mange gener med knallertkørslen. Det er sikkert rigtigt, som hr. Holmberg var inde på, at mange ældre ikke er begejstrede for knallerter med fri udblæsning osv., og i og for sig så kan jeg heller ikke lide det køretøj; jeg synes, det er for spinkelt, det er for dårligt, især til at transportere to personer samtidig. Derfor tror jeg, det vil være rigtigt, som andre ordførere har været inde på, at fastsætte en regel om, at knallerter kun må bruges af én kører ad gangen.

Justitsministeren siger i sin fremsættelse, at politiet nu vil få bedre muligheder for at kontrollere den fri udblæsning og støjgrænserne, og det kan man da kun hilse velkommen. Men der er et andet problem i

forbindelse med knallerterne, som jeg vil fremføre — også andre ordførere har været inde på det — det er problemet med det meget, meget store antal tyverier af knallerter, som finder sted. Jeg har ladet mig fortælle, at vi sidste år havde en indførsel af knallerter på ca. 55.000 stk., og heraf var alene 20.000 erstatning for stjalne knallerter. Det er et ganske uhyggelig stort tal, og det er jo rigtigt, at politiet ikke er i stand til at efterforske alle disse sager, det er simpelt hen umuligt, og derfor forbliver de fleste uopklarede. Der ligger jo i tusindvis af herreløse knallerter på alle mulige pladser og marker osv. landet over, knallerter, som ingen bekymrer sig om. At genindføre en registrering af knallerter vil nok ikke være hensigtsmæssigt, men en eller anden form for kontrol med knallerter ville sikkert være ønskelig, hvis noget sådant kunne gennemføres.

I forbindelse med hele knallertproblemet vil jeg rejse et andet problem. I og for sig synes jeg, at de unge bør have adgang til et tilfredsstillende køretøj, og jeg mener også, at de bør undervises i og opdrages til at bruge sådanne køretøjer med forstandighed. Men man har i de øvrige nordiske lande, i Sverige, i Norge, i Finland og også i England og andre steder tilladt kørsel med letvægtsmotorcykler fra 16 år, og det synes jeg var betydelig mere hensigtsmæssigt, fordi der her er tale om et køretøj, som er betydelig bedre i kvalitet, som er langt, langt mere driftssikkert, som er langt, langt mere trafiksikkert, og som næsten ikke koster flere penge end en knallert. Det er det besynderlige ved det. Her skulle der så selvfølgelig være en tyngende indregistrering og køreprøve, som der er i de andre nordiske lande, især det sidste synes jeg vil være væsentligt. Hvis vi kunne indføre sådanne regler for ret til at føre letvægtsmotorcykler indtil f. eks. 125 cm<sup>3</sup>, tror jeg, at vi fik løst en hel del af de knallertproblemer, vi har, på en langt bedre og mere hensigtsmæssig måde. Dertil kommer, at der er visse skattemæssige fordele ved det, mens f. eks. importprisen på knallert og letvægtsmotorcykel faktisk er omtrent den samme. Hvorfor så ikke ofre den dyrebare udenlandske valuta på at få et bedre og mere velegnet køretøj stillet til rådighed for de unge?

Jeg vil altså meget henstille til justitsmi-

[Arne Larsen.]

nisteren, at han ser positivt på en sådan eventuel lovændring. Vi kan selvfølgelig diskutere det i udvalget, og jeg håber, at det vil resultere i, at udvalget går ind på denne tankegang.

Bestemmelserne i lovforslaget om ansvarsforsikringsgrænsernes forhøjelse kan jeg tilslutte mig, og jeg vil også finde det rigtigt at afkriminalisere overtrædelserne af de lokale standsnings- og parkeringsrestriktioner. Det har også været behandlet i færdselssikkerhedskommissionen. Jeg tror, det er rigtigt ud fra den ganske bestemte forudsætning, at det letter politiets arbejde, at det frigør en hel del af politiets mandskab, og det betyder, at politiets virksomhed i øvrigt også på det trafikmæssige område kan forstærkes, hvad der i allerhøjeste grad er behov for.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige behandling af dette lovforslag og håber som sagt, at nogle af de tanker, jeg her har fremført, vil møde velvilje i de øvrige partigrupper.

**Else-Merete Ross:** Jeg vil gerne udtrykke min tilfredshed med, at straffelovrådet ligesom færdselssikkerhedskommissionen går ind for en promilleregulering og tager afstand fra den betragtning, at man dermed skulle forlade den frie bevisførelse og forringe borgerens retsstilling. Det gør man ikke. Derimod må jeg udtrykke min skuffelse over, at straffelovrådet ikke har fulgt færdselssikkerhedskommissionens flertal og sat lavpromilliegrensen ved 0,5, men ved 0,8, hvorved man — når en usikkerhedsmargen på 0,15 promille lægges til — omtrent når den grænse, som man nu opererer med ved pådømmelse af færdselssager.

Færdselskommissionens opgave var og er at finde frem til foranstaltninger, der kan reducere det alt for store antal trafikulykker. Ulykker med spirituspåvirkning som hovedårsag udgjorde i 1967 10,6 pct. af samtlige ulykker og tegnede sig for 18,4 pct. af samtlige dræbte. Herudover kommer de mange tilfælde, hvor spirituskørsel kun var medvirkende årsag.

Hvornår begynder spiritus at være farlig for sikkerheden? I de svenske trafikulykkesutredningars betænkning siges der, at der ved 0,3-0,4 promille alkohol i blodet

indtræder en forøgelse af uheldsrisikoen. I en OECD-rapport fra 1966 siges, at ved en promille på 0,8 er køreegenskaberne væsentligt forringet for næsten alle personer: I Grand Rapids-undersøgelsen i USA siges det, at sandsynligheden for kørselsuheld ved 0,8 promille er 3-4 gange så stor, som når der ikke findes alkohol i blodet. Af en fransk undersøgelse fremgår det, at selv små mængder alkohol i blodet på uheldig måde påvirker førere af motorkøretøjer. Den vigtigste virkning er, at reaktionstiden, både den auditive og den visuelle, forøges betydeligt, hvilket især påvirker standselængden ved opbremsning. Ulykkesrisikoen angives at være 2½ gang større ved en alkoholkoncentration i blodet på 1 promille end ved 0,5 promille og 10 gange så stor ved 1,5 promille.

Sverige havde i en årrække en lavpromillegrænse på 0,8, men har sat den ned til 0,5. Argumentet er, at ved 0,8 promille er de fleste kørefunktioner nedsat og risikoen højere end ved nøgtern kørsel. Skulle man være helt konsekvent, burde man i et vist tidsrum før motorkørsel overhovedet ikke have nydt spiritus. I erkendelse af den menneskelige naturs svaghed har man betragtet dette som urealistisk at gennemføre. For piloter er man enedes om en grænse på 0,4 promille.

Går vi over til fast promillegrænse, ville vi få den så ofte omtalte og ønskede nordiske ensartethed i vor lovgivning, hvis vi rettede os efter Norge og Sverige og valgte 0,5 promille. Dette nordiske enhedssynspunkt lader straffelovrådet helt ude af betragtning. Desuden tager det ikke hensyn til OECDs påvisning af, at køreegenskaberne er væsentligt forringet for næsten alle personer ved en promille på 0,8. Det legaliserer, at førere af motorkøretøjer godt må have væsentligt forringede køreegenskaber indtil et vist maksimum, så først bliver det strafbart. Et argument synes at være, at befolkningen ikke vil kunne acceptere en lavere grænse end 0,8 promille. Er den danske befolkning virkelig så forskellig fra den norske og den svenske befolkning? Det tror jeg ikke. Men vi skal nok samtidig have en pædagogisk tilrettelagt færdselspropaganda, så vi ikke glemmer det ansvar, vi har over for andres og egne liv og lemmer, når vi kører, og vi må nok også have en øget færdselspolitikontrol til at holde os i ørerne. Vi kommer



[Else-Merete Ross.]

heller ikke uden om straffebestemmelser, men det skal jeg lade ligge i denne omgang.

Jeg er ikke agent for nogen afholdsforening, men mener alligevel, at spiritus og bilkørsel skal holdes absolut adskilt. Nogle taxaer har en plakat på bagruden: „Har De parkeringsvanskeligheder? Tag en taxa“. Rådet for større Færdselssikkerhed burde måske forsyne alle vogne med en plakat med indhold i retning af følgende: „Vil du drikke, bil så ikke, hydr en vogn“. Jeg tror, man skulle opfordre Piet Hein til at lave et Kumbelvers, som sikkert vil have større slagkraft end det, jeg har forsøgt mig med.

Jeg håber, det i udvalget bliver muligt at få en grundig drøftelse af, hvor lavpromillegrænsen skal ligge, og at vi ikke straks lægger os fast på straffelovrådets 0,8 promille, men alvorligt overvejer at følge den norske og svenske praksis og disse landes erfaringer.

**Axel Ivan Pedersen:** Det kan formentlig ikke forbavse nogen i folketinget, at jeg som formand for færdselssikkerhedskommissionen tager ordet på baggrund af de betænkninger om hastighedsbegrænsninger og spritkørsel, som kommissionen har afgivet.

Regeringen har ved fremsættelsen af forslag til lov om ændring af færdselsloven undladt at foreslå en ændring af § 16, men har, som det fremgår af justitsministerens fremsættelse, stillet spørgsmålet om en promilleregulering til fri afgørelse. Jeg vil tage det som udtryk for, at der ikke i regeringen er modstand mod en lovfæstelse af retspraksis, men at man blot har været i tvivl om, hvorvidt man skulle stille forslag om to eller blot én promillegrænse. Jeg har da også forstået det således, at regeringen venter, at forslag herom vil blive stillet som ændringsforslag til lovforslaget, og jeg kan forhåbentlig glæde regeringen med, at den i så henseende ikke vil blive skuffet.

På baggrund af, at færdselssikkerhedskommissionen efter en lang række møder, hvori alle synspunkter med både juridisk og

medicinsk bistand er blevet gennemdrøftet, enstemmigt har anbefalet indførelse af en promilleregulering på 0,8 og et stort flertal på 11 af kommissionens 14 medlemmer tillige en lavpromilleregulering efter svensk mønster på 0,5 promille, forekommer det mig, at der har været tilstrækkelig saglig begrundelse for et forslag herom, så meget mere som justitsministeren på fremsættelsestidspunktet var bekendt med, at straffelovrådet i en betænkning, der nu er kommet, ville tilslutte sig færdselssikkerhedskommissionens indstilling, for så vidt angår 0,8 pct.-reglen. Det er tillige en tilkendegivelse af, at § 16 må ændres, og det er hævet over enhver tvivl, at det er nødvendigt. Udviklingen har vist, at det er en dårlig for ikke at sige umulig paragraf at administrere både for domstolene og for motorførerne. Som paragrafen er udformet, fremtræder den ikke som en prohibitiv bestemmelse, men snarere som en om end moderat tilskyndelsesparagraf, der er hægtet en advarsel på. Det er denne advarsel om ikke at føre et motorkøretøj, medmindre man kan gøre det på fuldt betryggende måde, der er så vanskelig at administrere med den virkning, alkohol har på reaktionsevnen og på ansvarsfølelsen. Men netop derfor må den i det mindste have en tilføjelse, der fortæller, at den pågældende med en blodalkoholkoncentration af en bestemt størrelse ikke i strafferetlig forstand er i stand til at føre et motorkøretøj på fuldt betryggende måde. Det vil sige, at afgørelsen ikke længere er hans egen, hvilket må anses for rimeligt under hensyn til hans alkoholkonsum og den risiko, han påfører ikke alene sig selv, men i øvrigt alle andre trafikanter. Det er ikke mindst denne beskyttelse af alle andre trafikanter, det må være folketingets opgave at varetage.

Det er alt for mange uskyldige mennesker, der mellem år og dag dræbes eller lemlestes, ofte med livsvarig invaliditet til følge, af spritbilister. Og når jeg tænker på den interesse, folketinget viser narkotikaproblemet, der ikke kræver tilnærmelsesvis det samme antal ofre, og hvor man ikke kan

[Axel Ivan Pederson.]

tale om uskyldige ofre, føler jeg mig overbevist om, at folketingets medlemmer vil føle et lige så stort ansvar over for spritbilisterne ofre gennem foretagelse af præventive foranstaltninger. Erfaringer fra de lande — og det er efterhånden mange — der har lovfæstet en promilleregul, viser da også, at der ligger en generalprævention i at lovfæste en promilleregul. Således betød indførelsen af en promilleregul i England i 1967, at 1.152 liv blev reddet i løbet af de første 12 måneder i sammenligning med de foregående 12 måneder. Det er ikke så sært, at man betragtede det som den mest bemærkelsesværdige succes i dette århundrede, og at ingen anden forholdsregel i færdselslovgivningens historie har haft tilnærmelsesvis samme succes. Jeg kan derfor betro folketinget, at England ikke ønsker at forlade promilleregulen på de 0,8, men snarere ønsker at stramme den. Der er heller ikke hverken i Norge eller i Sverige ønsker fremme om at opgive promilleregulene. I Sverige har en nykterhetskommitté oven i købet gjort indstilling om en skærpelse, og jeg kan tilføje, at Japan og Australien nu har indført en 0,5 promilleregul.

Det er da også en naturlig ting, at forståelsen for promilleregulens præventive virkninger breder sig, og det kan ikke støde nogens retsbevidsthed, at der lovfæstes en promilleregul på 0,8, der, når hensyn tages til en fejlmargen på 0,15, i virkeligheden blot er en lovfæstelse af gældende retspraksis herhjemme. Hertil kan som nævnt straffelovrådet slutte sig, idet det dog har udtalt sig for muligheden af bødestraf ved førstegangsforseelser, hvis promillen var under 1,20. Ved tidligere lejligheder har jeg nævnt muligheden af at idømme en bøde ved førstegangsforseelse, men en bøde af en væsentlig størrelse og ved en mindre blodalkoholkoncentration end af straffelovrådet udtalt, idet jeg har ment, at det kun burde være i de tilfælde, hvor promillen lå mellem 0,5 og 0,8, og jeg mener, at netop her ville en lavpromilleregul få betydning.

I spørgsmålet om, hvorvidt man skal have to promilleregul eller blot én, er det nødvendigt at gøre opmærksom på, at gennemførelse af en promilleregul på 0,8 ikke betyder, at man kan undgå at blive straffet for spirituskørsel, når bare promillen er

under 0,8. Det vil bl. a. afhænge af den kliniske prøve. Kun ved at gennemføre en lavpromilleregul på 0,5 er man sikker på ikke at blive tiltalt for spirituskørsel, hvis blodalkoholkoncentrationen er under de 0,5. Værdien af en 0,5 lavpromilleregul understøttes da også af den verdensomspændende videnskabelige forskning, der fastslår, at der her ligger en såkaldt tærskelværdi. Mon ikke den omstændighed bør med i overvejelserne? Man vil også herved opnå en nordisk enighed i spørgsmålet som af fru Else-Merete Ross nævnt.

I argumentationen mod en promilleregul hører man ind imellem nogle spørge, om det nu er helt retfærdigt med en promilleregul; for det er jo ikke let at afgøre, om man er på den rigtige side af grænsen, fordi det samme kvantum alkohol den ene dag kan virke anderledes end den anden på samme person. Hertil er der at sige, at alkoholens forskellige virkning hænger sammen med andre omstændigheder, der kan være enten af fysisk eller af psykisk art eller begge dele; der er jo ingen, der er lige oplagt hver dag. Men den omstændighed, at alkohol kan virke forskelligt, må bare ikke få nogen til at tro, at alkoholpromillen også er forskellig og f. eks. lavere den dag, man føler sig mest oplagt. Det er den ikke. Den er temmelig konstant, men dens højdepunkt er afhængig af, hvilken art af spiritus man har konsumeret, og mavesækkens indhold i øvrigt. Dette forhold har ingen bedre forklaret end en af verdens mest fremragende forskere på området, professor Milan Vamasi, der i en afhandling om blodprøven og retssikkerheden bl. a. siger, at blodalkoholkoncentrationen er et faktum lige så ubestrideligt som blodtypen og hudfarven. Man kan derfor ganske roligt stoppe al den snak om, at det ud fra et medicinsk synspunkt er utilrådeligt at gennemføre en promilleregul. Hvis man skal karakterisere en sådan adfærd, må det være med den bemærkning, at det ud fra irrelevante synspunkter er en utidig indblanding i et strafferetligt forhold.

Men der er noget helt andet, som er interessant i spørgsmålet om retfærdighed over for spiritusbilister, og det er den interesse, nogle røber over for ham, der ikke af uvidenhed, jeg gentager: der ikke af uvidenhed, men med udmærket viden om alkoholens farlighed i trafikken tilsidesætter denne

[Axel Ivan Pedersen.]

viden og ansvarsløst sætter sig til rattet i tillid til, at det nok går, at det ikke bliver opdaget, og derved påfører ikke alene sig selv, men også og ikke mindst andre en betydelig risiko. Jeg tror, befolkningens store flertal vil finde det mest rimeligt, at folketinget først og fremmest søger at skabe mulighed for beskyttelse af alle andre trafikanter, der har et rimeligt krav herpå, og jeg synes, at det må veje tungt i folketingets overvejelser, at den fornemste juridiske ekspertise, vort land råder over, har udtalt sig for indførelse af en promilleregul.

**Boye Hansen:** Som medlem af færdselssikkerhedskommissionen og som tilhørende det ene af denne kommissions mindretal vedrørende hastighedsbegrænsning skal jeg tillade mig at gøre et par enkelte bemærkninger om dette spørgsmål.

Det er rigtigt, at det lovforslag, der nu foreligger, ikke indeholder noget om hastighedsbegrænsning, idet ministeren anfører, at han har fulgt kommissionens flertal, og det er helt i orden. Men hvad nu angår mindretallet, vil jeg gerne gøre en enkelt bemærkning vedrørende spørgsmålet om generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse, idet jeg gerne vil nævne, at i december 1964 vedtog den europæiske transportministerkonference en anbefaling til de medlemslande, som ikke allerede havde gennemført en sådan regel, om at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning på enten 50 km eller 60 km i timen i bymæssigt bebyggede områder. De lande i Europa, der var tale om, og som henvendelsen formentlig var rettet til, var Danmark og Spanien. Det vil sige, at de var de eneste lande, der ikke havde indført sådanne regler.

Når man i så at sige alle de øvrige lande i Europa har en generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse, må det naturligvis have en vægtig baggrund, ellers havde man det næppe, og baggrunden er formentlig den — det fremgår også af de oplysninger, der foreligger — at man har anset det for mest betryggende i færdselsmæssig henseende. Dertil kommer den kendsgerning, at der nu til kommissionen er kommet en alvorlig henvendelse fra de kommunale organisationer og fra Københavns magistrat på borgerrepræsentationens vegne, hvori

man også giver udtryk for et stærkt ønske om at få indført generel hastighedsbegrænsning i de bymæssige områder, fordi man anser det for at være mest færdselssikkert, og man anfører også et andet i hvert fald for mig meget vigtigt argument, nemlig dette, at en generel hastighedsbegrænsning i byerne vil medvirke til at bedre bymiljøet, vil medvirke til at skabe større tryghed for dem, der skal færdes i byerne. Og det er jo ikke alene motorførere, der er jævnt then stadig væk et betydeligt antal fodgængere i vore byer, der er jævnt then også stadig væk et betydeligt antal ældre og børn, der skal færdes i vore byer. Derfor er det ganske afgjort, at en hastighedsbegrænsning, som kan skære toppen af hastighederne, som kan medføre en mere glidende trafik, også vil skabe en større tryghed og derved et bedre bymiljø. Vi skal jo erindre os, at vore byer ikke er bygget til den moderne trafik; det er vel derfor helt rimeligt, at vi prøver på at indrette trafikken efter de byer, vi nu engang har, for dem kan vi ikke uden videre lave om, i hvert fald ikke særlig hurtigt.

Jeg vil gerne anføre én ting til i denne forbindelse, nemlig at det forekommer mig, at når der kommer henvendelser, så at sige enstemmige, fra de kommunale organisationer fra hele landet om at få gennemført sådanne foranstaltninger, er det lidt urimeligt over for det kommunale selvstyre, at man blankt går imod og ikke vil medvirke dertil. Jeg synes, man burde give de kommunale myndigheder mulighed for at medvirke til at skabe det rette miljø i deres egne byer.

Hvad angår en generel hastighedsbegrænsning, har kommissionens mindretal tilsluttet sig en sådan ud fra den betragtning, at der har været foretaget en lang række undersøgelser af, hvad hastighedsbegrænsning kan medføre af nedsættelse af ulykkernes antal, som ganske vist ikke har givet noget klart resultat, men som heller ikke har vist, at en generel hastighedsbegrænsning er nytteløs. Jeg har stadig væk den opfattelse, som også mindretallet har givet udtryk for, at ulykkers sværhedsgrad i høj grad er bestemt af den hastighed, der køres med i ulykkesøjeblikket. Det viser sig da også, at man rundt om i verden, fordi den stadig udviklede teknik medfører en stadig stigende hastighed, er begyndt at klippe toppen af hastigheden. Det er sket i Eng-

[Boye Hansen.]

land, hvor man har en generel hastighedsbegrænsning på 70 miles, hvilket svarer til 113 km, i timen, gradueret nedad efter vejenes beskaffenhed. I vort naboland Sverige har man indført en generel hastighedsbegrænsning med 90 km i timen som basishastighed og reguleret opad til 110 km og 130 km henholdsvis på store veje og på motorveje. Det vil sige, at man dér har erkendt, at der virkelig er anledning til at klippe toppen af hastigheden, og i virkeligheden er det også kun det, færdselssikkerhedskommissionens mindretal ønsker. Jeg vil derfor give udtryk for ønsket om, at det bliver muligt under udvalgsarbejdet også at diskutere spørgsmålet om hastighedsbegrænsning, dels generelt, dels i bymæssig bebyggelse.

**Horn:** Når jeg sidder og hører på denne debat og tænker tilbage på, da vi for ca. 10 år siden havde en tilsvarende debat ved behandlingen af den nuværende færdselslov — jeg havde den ære at være formand for udvalget, som havde et meget omfattende arbejde bag sig — er jeg lidt skuffet over, at alle ordførere, bortset fra én, stiller problemet om en promillegrænse op, som om det er gamle juridiske formuleringer, som vel har deres rod tilbage i 1800-tallet, der skal være afgørende for, hvorledes det danske folk skal stille sig til det samfund, vi lever i i dag med en biltæthed, som ingen havde forestillet sig for 10 år siden. Det er underligt at tænke sig, at man efter 10 års udvikling i biltrafikken og i trafikken i al almindelighed — vi er jo ikke i stand til at adskille trafikken, som vi gerne ville — alligevel falder for fristelsen til at tænke i gamle baner.

Jeg forstod, at det ærede medlem fru Else-Merete Ross, som også var med dengang, havde fået øje for, at der er sket en udvikling, og det, jeg gerne vil bede om, er, at man under den fortsatte forhandling i udvalget på en eller anden måde prøver at løfte sig ud af den tankegang, som ligger i vor nuværende færdselslov, som har sin rod tilbage i 1920'erne, da den første egentlige bilfærdselslov blev vedtaget. Det er vel ikke underligt, at traditioner gør et stærkt indtryk på folk, men når vi ved, som fru Else-Merete Ross også gjorde opmærksom på, hvor mange dræbte der er, hvor mange svært skadede der er, vil jeg gerne spørge:

kan vi som en kulturnation være bekendt ikke at have styrke til at løfte os ud af gamle tankebaner, fordi det kan være bekvemt over for generationen i dag og måske over for den kommende ikke at tage standpunkt? Vi ved godt — det hører vi næsten hveranden dag i radioen — at vores nation er blevet devalueret på mange områder. Vi har det højeste antal af kønssygdomme, vi er det mest berygtede land, hvad angår hash, vi har masser af virksomheder, der går ned osv. Det var nok på tide, at Danmarks befolkning og også folketinget prøvede at vise, at der er lidt tilbage af de gamle vikinger.

**Justitsministeren (Thestrup):** Jeg vil gerne takke ordførerne for den tilslutning, jeg har fået til selve lovforslaget, og jeg vil gerne takke både ordførerne og de øvrige talere for de principielle bemærkninger, de har gjort om to overordentlig vigtige emner, spørgsmålet om hastighedsbegrænsningen og spørgsmålet om, hvordan vi bedst bekæmper spirituskørsel. Jeg vil gerne gøre nogle mere principielle bemærkninger om disse to spørgsmål.

Ved lovforslagets fremsættelse nævnte jeg ganske kort, at regeringen ikke stiller forslag om indførelse af faste hastighedsgrænser, idet man følger flertalsindstillingen i den betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, der er afgivet for nylig, og som er sendt til alle folketingets medlemmer. Selv om jeg ikke her kan komme ind på hele den udførlige argumentation for og imod hastighedsbegrænsning, som gengives i betænkningen, vil jeg dog gerne fremhæve, at jeg føler mig overbevist om det rigtige i kommissionsflertallets vurdering, at faste, generelle grænser for hastigheden ikke vil betyde nogen forbedring af færdselssikkerheden, men snarere vil medføre en række ulemper. Det må jo erindres, at vi allerede i dag i høj grad har gjort brug af hastighedsbegrænsning som trafiksikkerhedsforanstaltning, idet der er indført lokale hastighedsgrænser på strækninger, hvor de trafikale og sikkerhedsmæssige forhold taler derfor. Dette gælder særlig på mange indfaldsveje til byerne, hvor der sker en farlig sammenblanding af den lokale trafik og den hurtigere landevejstrafik. Allerede eksistensen af disse mange lokale hastighedsgrænser, som i øvrigt har den væsentlige fordel fremfor en

[Justitsministeren.]

generel regel, at de kan tilpasses forholdene på det enkelte sted, gør det begrænset, hvad der ville kunne opnås ved en generel regel for alle veje, og man kunne måske ligefrem frygte, at en anvendelse af hastighedsbegrænsning overalt i landet generelt set ville formindske respekten for hastighedsbegrænsninger, altså også for de begrænsninger, vi har i dag på strækninger, hvor det er særlig ønskeligt at trafikken nedsætter hastigheden.

Et andet punkt i flertallets argumentation, der kan være en grund til at fremhæve, er resultatet af den fornyede undersøgelse af virkningen af de periodiske generelle hastighedsbegrænsninger, som forsøgsvis var indført i første halvdel af 1960'erne. Når denne grundige og videnskabeligt velunderbyggede undersøgelse ligesom de tidligere undersøgelser viser, at der ikke var nogen gunstig færdselssikkerhedsmæssig virkning af de periodiske generelle begrænsninger, synes jeg man meget vanskeligt kan indføre en tilsvarende foranstaltning. Selv om de alvorlige ulykkestat som følge af færdselsulykker gør det meget magtpåliggende at gennemføre foranstaltninger til sikring af trafikken, forekommer det mig forkert at gribe til foranstaltninger, for hvis vedkommende det så at sige er videnskabeligt bevist, at de næppe kan føre til det ønskede resultat.

Endelig kan der være grund til, ligesom det gøres i betænkningen, at understrege, at politiets muligheder for at håndhæve en generel hastighedsbegrænsning er meget beskedne. Allerede de nuværende hastighedsgrænser bliver ikke overholdt særlig godt, og dette forhold bliver næppe bedre, hvis der indføres generelle grænser. Man må derfor frygte, at antallet af trafikanter, der ikke ville overholde den generelle grænse, ville blive meget stort. Kriminalpolitisk ville en sådan udvikling være uheldig og i hvert fald ikke egnet til at højne trafikanternes forståelse for færdselsreglerne og nødvendigheden af, at færdselsreglerne overholdes.

Må jeg dernæst sige følgende om spirituskørsel: i anledning af de udtalelser, der er fremsat her i tinget i dag vedrørende kørsel i spirituspåvirket tilstand, og de reaktioner, der bør bringes i anvendelse heroverfor, vil jeg gerne give udtryk for, at jeg ser med

overordentlig stor interesse på de forslag, som straffelovrådet har fremsat i sin nylig udkomne betænkning om spirituspåvirkede motorførere. Jeg er imidlertid klar over, at specielt spørgsmålet om faste promillegrænser er et spørgsmål, der, som forhandlingerne i dag jo også har vist, giver anledning til megen debat. Det er i øvrigt for mig afgørende, at der sættes ind med en skærpet kontrol over for spirituspåvirkede motorførere. Jeg tror, de bedste muligheder for at nedbringe antallet af spirituskørsler ligger i, som det i øvrigt er blevet fremhævet fra flere sider i dag, at øge opdagelsesrisikoen. Jeg kan derfor erklære mig ganske enig med straffelovrådet, når det i sin betænkning fremhæver, at det er rimeligere at bygge på en væsentlig større opdagelsesrisiko gennem øget politikontrol fremfor at bygge på, at de få, der gribes, straffes særlig hårdt. Straffelovrådets forslag om, at der gives politiet øget mulighed for at forlange, at motorførere og knallertførere afgiver udåndingsprøve ved Alkotest, vil utvivlsomt kunne blive af stor betydning.

Ud over en skærpet kontrol med spirituspåvirkede motorførere lægger jeg megen vægt på, at der også som foreslået af straffelovrådet gennemføres en nuancering af straffen over for spirituspåvirkede motorførere, en nuancering, som gør det muligt i et stort antal af de tilfælde, som i dag medfører frihedsstraf, at anvende straf af virkelig følelige bøder. Det forekommer mig forkert, at vi på det område, som vi her beskæftiger os med, ligesom låser os fast i en bestemt reaktionspraksis, såsom ved et næsten ufravigeligt krav om ubetinget frihedsstraf helt adskiller sig fra de kriminalpolitiske synspunkter, som vi ellers anlægger over for den kriminalitet, der består i overtrædelse af straffeloven. En indskrænkning af frihedsberøvelsernes antal vil endvidere være i overensstemmelse med den tendens til at undgå navnlig de kortere frihedsstraffe, der i de senere år har præget kriminalpolitikken i de vesteuropæiske lande. Endelig vil en sådan indskrænkning kunne afhjælpe den voldsomme belastning af fængselsvæsenets ressourcer, der ville blive en følge af en uændret sanktionspraksis over for spirituspåvirkede motorførere.

Et andet spørgsmål, som jeg også tillægger betydning, selv om jeg erkender, det

## [Justitsministeren.]

rangerer lavere end de første, jeg har nævnt, er spørgsmålet om den tid, der medgår til behandlingen af sagerne mod spirituspåvirkede motorførere. Jeg tror, at det ville være en fordel, om sagerne kunne bringes til pådømmelse hurtigere, end tilfældet ofte er i dag. Man ville bl. a. herved tydeligere over for offentligheden kunne markere den betydning, man tillægger disse sager, hvilket igen ville kunne have en ikke ubetydelig præventiv virkning. Også dette spørgsmål mener jeg det må være rimeligt at inddrage i det udvalgsarbejde, der nu vil komme.

Jeg vil gerne sige et par ord om en tredje ting, noget, der har været fremhævet af næsten alle ordførerne, og som også forekommer mig at være noget overordentlig vigtigt. Det er spørgsmålet om, hvad det er, der forårsager motorulykker. Det er nævnt her i dag, at dødsulykkernes antal i det sidste år var oppe på lige ved 1.200, og at antallet af tilskadekomne om året andrager ca. 25.000, og jeg kan yderligere oplyse, at man må anslå det økonomiske tab ved ulykkerne til over 2 milliarder kr. Så er det rimeligt at spørge: hvad er de væsentligste grunde til disse mange ulykker? Jeg kan se, at der er overordentlig mange grunde. Men der er én grund, som jeg særlig vil fremhæve, og som det forekommer mig at vi herfra kunne gøre noget ved, fordi man dog alligevel stadig væk regner med, hvad der bliver sagt i folketinget af dem, der er valgt til at repræsentere befolkningen. Der er som sagt efter min mening mange forskellige grunde, men der er imellem disse grunde et enkelt forhold, som jeg tillægger stor betydning: det er mangelen på hensyn til andre, det er den hensynsløse kørsel, den uforsigtige kørsel. Det er dette, at man, når man sidder ved rattet, overhovedet ikke vil respektere noget som helst andet end sig selv, man vil frem for enhver pris, og man tager ikke det fornødne hensyn. Det er, som om noget af den hårdhed og den mangel på hensynsfuldhed over for andre, der desværre i nogen måde karakteriserer vort nuværende samfund, i ganske særlig grad gør sig gældende i trafikken. Det ville være af betydning, om man kunne få slået fast over for befolkningen her fra det høje tings side, at vi finder det en meget forkastelig optræden at køre hensynsløst på knallert eller i bil eller i et

hvilket som helst andet motorkøretøj. Jeg tror, det ville kunne hjælpe, blandt alt det andet, der er sagt på disse områder og om disse emner.

Må jeg så sige et par bemærkninger til de enkelte ordførere. Hr. Otto Mørch spurgte, hvorvidt Århus ikke burde være med i forsøget med parkeringskorps. Det vil jeg meget gerne overveje; det er en ting, vi meget vel kan se på i udvalget.

Hr. Otto Mørch talte imod regelmæssigt eftersyn af personvogne. Jeg kan godt se de store vanskeligheder, der er forbundet med det regelmæssige eftersyn af personvogne, og jeg er enig med hr. Otto Mørch i, at det regelmæssige eftersyn ikke spiller så stor en rolle som den menneskelige faktor. Jeg mener dog, det spiller en rolle, men jeg er ikke indstillet på med det samme at indføre et regelmæssigt eftersyn af personvogne, og jeg vil ikke sige andet, end at en vis betydning kan det nok have.

Det, hr. Langkilde især talte om, var netop færdselsulykkernes menneskelige følger, som jeg har nævnt. Jeg er ganske enig med det ærede medlem.

Hr. Holmberg var inde på spørgsmålet om nedsættelsen af knallertalderen, og det gik hr. Holmberg ligesom de øvrige ind for. Men samtidig nævnte hr. Holmberg, at der er nogle forhold vedrørende knallerterne, som vi kommer til at undersøge. Han bad os undersøge, om vi kunne sætte fartgrænsen op over de 30 km, og om vi kunne få en regel, der fastslog, at man ikke måtte køre to på én knallert, sådan forstod jeg det ærede medlem. Det er også ting, som jeg gerne vil overveje. Jeg synes nok, der kan være noget betænkeligt ved at køre to på én knallert. Med et så lille og over for biltrafikken så ubeskyttet køretøj synes jeg nok det kan have sine vanskeligheder og farer at tillade to at køre på samme køretøj.

Hr. Nordqvist sagde, at vi burde indlede en kampagne for at vise, hvor farligt det er at køre på knallert. Det er jeg ganske enig med det ærede medlem om. Jeg er også ganske enig med ikke blot det ærede medlem, men flere andre, der talte om knallertstøj og sagde, at vi måtte prøve, om vi kunne hindre denne aldeles tåbelige kørsel med knallert alene, havde jeg nær sagt, for at lave støj på steder, hvor der ikke er nogen som helst anledning eller grund dertil, noget, som vi vel

[Justitsministeren.]

alle har opdaget kan være fristende for unge mennesker, men som det i alt fald ikke er meningen knallerterne skal bruges til.

Så talte hr. Nordqvist om bedømmelsen af det, vi i retterne plejer at betegne som klapfejl, dette, at der pludselig går en klap ned. Skal det medføre de meget stærke sanktioner, som det efter den senere praksis har givet anledning til, eller vil det være rimeligt at se på dette forhold også? Jeg synes, det er rimeligt at se på det.

Hr. Arne Larsen talte om de mange stjålne knallerter og spurgte, om det ikke ville være bedre at gøre noget for, at der i stedet for de mange knallerter anskaffes letvægtsmotorcykler med indregistrering og kørekort. Det kan jeg på en måde erklære mig enig med det ærede medlem i. For disse køretøjer ligger aldersgrænsen højere oppe, og krav om indregistrering og kørekort er af ikke ringe betydning. Jeg kan da godt se, at letvægtsmotorcyklen er et bedre køretøj end knallerten; men når vi har givet knallerten visse begunstigelser, er det netop, fordi vi mener, at der er en række mennesker, der er i stand til at anskaffe sig en knallert, men at det vil blive vanskeligt, hvis man skal stille større krav til dem — en bemærkning, som jeg i øvrigt mener at det ærede medlem er enig med mig i, og som vist ikke kan give anledning til nogen særlig diskussion os imellem.

Jeg ser frem til udvalgsarbejdet. Jeg lover de ærede udvalgsmedlemmer, at jeg skal skaffe alle de oplysninger, som det er os muligt at skaffe. Vi står her ved en særdeles vigtig lovgivning, og jeg mener, at det er af overordentlig stor betydning, om vi kan finde frem til regler, der vil medføre en betydelig nedgang i det store antal ulykker. Jeg er parat til at yde min medvirken til dette. Jeg har altså foreløbig stillet mig sådan, at jeg ikke har taget noget bestemt standpunkt vedrørende spirituskørslen. Jeg vil være parat til at gå ind på de tanker, der kommer frem, drøfte dem og diskutere dem, og det er mit håb, at vi kan nå til et synspunkt, som kan accepteres af det store flertal.

**Otto Mørch:** Ja, det er ret sent på dagen, og jeg skal ikke trække debatten længere ud. Der er bare et par bemærkninger, jeg mener det er nødvendigt at komme med for

at afklare det, der er kommet frem i denne debat.

Må jeg først vende mig til ministeren. Jeg føler, at jeg allerede kan takke vedrørende et parkeringskorps i Århus som en forsøgsordning; det kigger vi altså på.

Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg ikke talte mod regelmæssige eftersyn af vogne. Jeg gjorde det, som jeg fandt rimeligt: jeg prioriterede sådanne regelmæssige eftersyn betydelig lavere end det væsentlige, der ligger i en færdselopdragelse gennem bedre kørelæreruddannelse og på andre måder. Det vil jeg gerne understrege.

Ministeren har meget stærkt betonet ulykkesårsagerne, og det gjorde jeg også selv, ud fra den mørke og dystre baggrund, vi har. Men ministeren har ikke svaret mig på mit direkte spørgsmål: finder ministeren, at der forskes nok her i landet netop på det område?

Så siger ministeren til sidst, at det er overordentlig vigtigt, at vi nu kommer i gang med udvalgsarbejdet, og det har jeg også tidligere erklæret mig indforstået med. Men hvis dette udvalgsarbejde virkelig skal gøres grundigt og effektivt nok, må vi nok gennemføre lovforslaget først og så køre videre, for jeg er lidt bange for, at den forsikringsbestemmelse, der allerede er aktuel, ellers kommer for sent ud. Jeg tror, vi hurtigst muligt skal have klaret den og vel også spørgsmålet om knallerterne. Men det kan vi komme tilbage til.

Så har jeg et par bemærkninger til nogle af de andre ordførere. Jeg vil gerne sige til den konservative ordfører — jeg fik ikke selv nævnt det — at jeg er helt enig, når han siger, at vi også skal kigge på 6-timers reglen, som man har i Norge og vistnok er ved at indføre i Sverige. Jeg tror, at den har stor præventiv betydning.

Hr. Holmberg ville påstå, at jeg nok følger den retsmedicinske videnskabskab, men dog ikke har fulgt de kloge hoveder inden for retsvæsenet. Hvis man slår op på side 31 i straffelovrådets betænkning, vil man se, at Den danske Dommerforening og retslægerrådet vil foretrække at blive stående ved de nugældende regler. Det er det, der ligger til grund for mine bemærkninger, så jeg har altså, skal vi sige taget hensyn til begge sider.

I øvrigt er jeg meget enig med den radi-



[Otto Mørch.]

kale ordfører i de betragtninger, der blev gjort gældende om, at straffelovrådets betænkning er knap så meget „pro“ som den røde betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen.

Hr. Arne Larsen kom ligesom ind på, om vi nu allerede havde taget stilling fra socialdemokratisk side. Dertil vil jeg gerne sige, at jeg udtrykte det på den måde, at vi var mange i den socialdemokratiske gruppe, der var betænkelige ved ikke at høre på den retsmedicinske videnskab og f. eks. dommerforeningen. Deri lå, som det også fremgik af mine afsluttende bemærkninger, at vi nu går ind i et energisk udvalgsarbejde for rigtig at få kulegravet disse problemer. Vi har altså ikke taget stilling.

Lige en bemærkning til hr. Axel Ivan Pedersen, der fuldt og helt tager den engelske ulykkesstatistik til indtægt, efter at man indførte promillereglen. Hr. Axel Ivan Pedersen burde dog have oplyst, at samtidig med indførelsen af denne promilleregulering satte man ind med en meget, meget effektiv politikontrol. Jeg tror, at det var den effektive politikontrol, som gav det bedre resultat. Jeg tror ikke, det var promillereglen.

Hr. Axel Ivan Pedersen taler om de liv, der kunne spares. Det er jeg helt enig i. Jeg har selv nævnt de mange dødsfald på grund af spritbilister. Men som ministeren i alt fald også var inde på, særlig i sine sidste bemærkninger, er det jo ikke bare dødsfald på grund af spritbilister. Langt det største antal dødsfald forårsages af hensynsløse bilister.

**Arne Larsen:** Jeg takker ministeren for de venlige bemærkninger — hvis hr. Nordqvist tillader, at jeg henvender mig til ministeren. Jeg takker meget for de venlige bemærkninger, som ministeren kom med til mine bemærkninger. Men jeg tror ikke, ministeren opfattede mig helt rigtigt. Jeg talte en del om knallertkørslen, ulemperne ved det spinkle køretøj og alle de knallerter, der blev stjålet — det er ca. 23.000 om året — og så konkluderede jeg: mon ikke det var bedre og mere samfundsøkonomisk gavnligt at investere i en anden form for køretøj og give de samme unge adgang til at benytte det køretøj? Det var det, jeg gerne ville have

svar på. Selvfølgelig anser jeg da en letvægtsmotorcykel for bedre end en knallert, selvfølgelig ville det være mere gavnligt at importere disse. Men jeg tænkte mest på, at man skulle give de unge mulighed for at bruge det billige køretøj; derved opnåede vi indregistrering, kontrol, og derved opnåede vi, at der skulle tages køreprøver. I Sverige, Norge og Finland har man ret til at føre disse motorcykler fra 16 års alderen. Det var det, der var hovedproblemet, som jeg gerne ville have ministerens bemærkning til. Selv om den måske ikke kan gives i dag, vil jeg mene, at det vil være nødvendigt eller ønskeligt at undersøge det problem temmelig nøje.

**Justitsministeren (Thestrup):** Der blev stillet mig to direkte spørgsmål.

Hr. Otto Mørch spurgte, om jeg mente, der var forskning nok på dette område. Det mener jeg ikke der er. Jeg mener, det villé være formålstjenligt og gavnligt at have mere forskning på dette område.

Hr. Arne Larsen spurgte, om jeg ville være villig til at gennemføre regler af lignende art for letvægtsmotorcyklerne, således at alderen blev sat ned til 16 år. Det vil jeg love at overveje, men jeg vil ikke sige noget om, hvilket resultat jeg kommer til.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

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

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om registreringsafgift af motorcykler m. v.*

og

*forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorcykler m. v.*

Valgt blev: *Erik Hansen* (Vejle amt), *Mads Eg Damgaard*, *Hans Kjær*, *Winther*, *Holmberg*, *Anders Andersen*, *Jens Frandsen*, *Dagmar Andreasen*, *Martin Pedersen*, *Helge von Rosen*, *Egon Jensen*, *Lis Groes*, *Grünbaum*, *Ove Hansen*, *Per Hækkerup*, *Hans Lund* og *Aksel Larsen*.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om investeringsstradrag i egnsudviklingsområder* [af *Lysholt Hansen* m. fl.].

Valgt blev: *Poul Schlüter*, *Henning Andersen*, *Asger Jensen*, *Juul-Madsen*, *Kristen Østergaard*, *Søren Jensen*, *Johan Philippsen*, *Helge von Rosen*, *Martin Pedersen*, *Niels Helveg Petersen*, *Lysholt Hansen*, *Poul Dalsager*, *Ove Hansen*, *Kampmann*, *Peter Nielsen*, *Bertel Pedersen* og *Aksel Larsen*.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om udskrivning af skat til amtskommunen og forslag til lov om ændring af lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at *Langkilde* ønsker at udtræde af det i henhold til grundlovens § 71 omhandlede tilsyn med behandlingen af personer, som er underkastet frihedsberøvelse. Til at indtræde i nævnte udvalg i stedet for *Langkilde* har vedkommende gruppe udpeget *Bøgholm*, der herefter er valgt.

Efter at *Finn Jørgensens* hverv som midlertidigt medlem af folketinget er ophørt, har vedkommende gruppe i hans sted udpeget *Bøgholm* til at indtræde i folketingets udvalg angående videnskabelig forskning. Den pågældende er herefter valgt.

Medlem af folketinget *Hanne Reintoft* har meddelt mig, at hun ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Finder ministeren ikke, at en uddannelse og efteruddannelse af matroserne vil være absolut påkrævet, hvis katastrofer som sidst med „Prinsesse Margrethe“ — der skal og må undgås — skal forhindres i fremtiden?“

Medlem af folketinget *Erling Dinesen* har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren lade foretage en undersøgelse af den virksomhed, advokat *Glistrup* udfolder med masseoprettelse af aktieselskaber?“

Medlem af folketinget *Bodil Koch* har meddelt mig, at hun ønsker til statsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren tage initiativet til, at regeringen omgående på det danske folks vegne retter henvendelse til regeringen i USA og udtaler sin dybe bekymring for og skarpe protest imod den militære udvikling i Indokina?“

Medlem af folketinget *Poul Dam* har meddelt mig, at han ønsker til statsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Har regeringen draget omsorg for, at fællesmarkedslandene er gjort bekendt med, at en eventuel dansk tilslutning til fællesmarkedet når som helst vil kunne trækkes tilbage ved en lov vedtaget i folketinget med almindeligt flertal?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 5. februar, kl. 11 med følgende dagsorden:

#### 1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om tillæg til lov om smitsomme sygdomme hos husdyrene.

## [Formanden.]

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om gymnasieskoler og studenterkursus.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

5) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om tobaksreklame [af Karen Dahlerup Andersen m. fl.].

6) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ind- og udmeldelse af folkekirken [af Hanne Reintoft].

7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Åger) [af K. Axel Nielsen m. fl.]

og  
forslag til lov om ændring af lov om aftaler og andre retshandeler på formuerettens område [af K. Axel Nielsen m. fl.].

8) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af lov om adoption [af Lene Bro m. fl.].

9) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og af lov om bestyrelsen af de offentlige veje. (Aldersgrænsen for kørsel med knallert, ansvarsforsikring, parkeringskorps, erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m. v.).

Mødet hævet kl. 17.13.

## 56. møde.

Fredag den 5. februar kl. 11.

**Formanden:** Medlemmer af folketinget Sigsgaard og Kjær Rasmussen har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Forbrydelser mod skattelovene).*

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Ordføreren for forslagsstillerne (Sigsgaard):** Jeg skal herved tillade mig at fremsætte forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Forbrydelser mod skattelovene).

Forslaget blev fremsat første gang 12. maj 1970, men nåede ikke at blive realitetsbehandlet.

Straffebestemmelserne for skattesnyderi findes i dag i kontrolloven. Strafframmen er bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år, men i praksis idømmes der højst — og det endda sjældent — 3 måneders fængsel, selv om skatteunddragelsen beløber sig til flere hundrede tusinde kroner. Almindelige småtyverier straffes ofte langt hårdere end selv de alvorligste skatteforbrydelser.

Det ønsker forslagsstillerne ændret. Derfor foreslås straffebestemmelserne flyttet fra kontrolloven til borgerlig straffelov. Strafframmerne i borgerlig straffelov udnyttes langt mere end kontrollovens strafframmer.

Strafframmen for skattesvig foreslås lig med strafframmen for berigelsesforbrydelser.

For grov uagtsomhed foreslås en stramning, så der også kan idømmes hæfte. Begrundelsen er, at skattesnyderiet ofte er så kompliceret, at det er vanskeligt at afgøre, om der er tale om svig eller grov uagtsomhed.

Strafframmen for revisormedvirken til svig eller uagtsomhed foreslås udvidet. Forslagsstillerne ønsker, at „professionel“ medvirken til skattesnyderi sidestilles med selve overtrædelsen.

Strafframmen for urigtige oplysninger i