

### [Gudiksen.]

Jeg vil gerne sige to ord om misbrugene. Jeg ser således på det, at misbrugene er meget få, og det af den grund, at misbrug er altfor farligt. En mand, der har en traktor, har som regel folk, og det vil være altfor farligt for ham at tage benzin fra traktoren til sin bil. Jeg tror, det er en af de love, der misbruges allermindst. Det viser tallene også. Jeg har nemlig forstået på det, der er blevet sagt i folketinget, at der har været 15 sager, hvoraf de 7 angik landmænd og de 8 ikke-landmænd, og på et antal af 25 000 traktorer er det jo ingenting. Det er givet, at der kan være sket en masse andre misbrug, som ikke er kommet frem for offentligheden, men jeg tror, det er meget begrænset, hvad der sker af misbrug, fordi det er for farligt, og også fordi de allerfleste landmænd selvfølgelig ikke gør det, når de ved, at de ikke må. Jeg er enig i, at dersom man konstaterer misbrug, skal dette straffes, men jeg synes, at frihedsstraf er lidt hårdt at bruge overfor misbrug med hensyn til benzin. Nej, lad disse mennesker blive straffet på pungen, det er det, der gør mest virkning på dem, der her er tale om.

Hvis jeg kører ud ad Roskilde landevej til Taastrup, og jeg kører højst 60 km i timen — det er jo det, man må køre efter loven, så kører jeg selvfølgelig ikke mere —, så sker der det, at på den strækning kommer der 10 lastbiler med fuld last forbi mig med 70—80 kms fart i timen. Dertil kommer, at der ikke fra politiets side føres særlig kontrol med disse vogne. Selvom det skulle gøres, så er der ikke tilstrækkelig kontrol, og jeg ser ofte, at der i førerhuset på sådanne vogne er tre personer, og det er efter min mening ikke tilladt. Det, der blev sagt af den ærede socialdemokratiske ordfører, synes jeg ikke er nemt at svare på. Den højtærede justitsminister må afgøre, hvor meget de skal i klemme, fordi de har tilladt sig at bruge traktoren til at køre til bryllup. Når jeg nævner de almindelige motorkøretøjer, så er det ikke for at sige noget ondt om brugerne heraf, det er nu engang praksis her i landet. Jeg kender ikke mange politikredse, hvor de griber hårdt ind overfor den almindelige biltrafik, selvom den forbryder sig på et af de tre områder, jeg her har nævnt. Det ser befolkningen gennem fingre med, og det gør politiet også. Derfor synes jeg ikke vi skal tage så voldsomt strengt på traktorkørerne, fordi de er kommet udenfor grænsen, og jeg synes navnlig ikke om anvendelse af frihedsstraf.

Den foreslåede lov byder jo på en masse fordele og forbedringer; jeg skal nævne en enkelt — det bliver en gentagelse —, og det er bestemmelsen om påhængsvogne. Jeg synes, det er en udmærket foranstaltning, at folk må bruge påhængsvogne og ikke skal have en særlig type vogne. Traktorerne kører så langsomt, at der ikke er nogen større fare; selvom man spænder en gammel, dårlig vogn bagefter, og den bryder sammen, sker der ikke noget særlig farligt for trafikken derved. Nej, med den ordentlige kobling, der skal finde sted, og som der skal føres justits med, mener jeg, det er en udmærket bestemmelse. Ser vi f. eks. på, hvad en landmand ellers må: han må lade en knægt på 12 år køre på landevejen med et par unge heste og med en gammel, dårlig vogn, det er der ingen, der kan gøre noget ved, så er det meget farligere for trafikken end traktorkørslen, der altid går langsomt og kan standses, hvis vognen bagefter går i stykker. Statistikken siger da også, at i 1949 skete der 35 ulykker ved traktorer og 477 ved hestekøretøjer, og det er udtryk for, at færdselsmæssigt set er traktoren det mindst farlige af de befordringsmidler, vi har.

Der er blevet sagt noget i folketinget om brandfaren. Jeg er enig i, at hvor traktoren skal bruges — den må ikke bruges i laden —, der skal det være således, at der tages passende hensyn til den brandfare, den medfører.

Der er efter min mening tre hensyn, der skal tages. Der er hensynet til landbrugsproduktionen, og derved mener jeg den friest mulige brug af traktorer; dernæst er der hensynet til færdselsikkerheden. Som jeg har sagt, mener jeg, at faren for færdselsikkerheden ved brug af traktorer er minimal, men der skal selvfølgelig sørges for, at der er den færdselsikkerhed, der kan forlanges. Og endelig er der hensynet til vejsliddet. Det må efter min mening afhænge af, hvor meget eller hvor lidt traktoren bruges på vejen.

Endelig er der spørgsmålet om aldersgrænsen på 16 år. Vi ved alle, at det er ikke i 16 års alderen, de unge lærer at køre traktor, men at det er i 7—8 års alderen, og de kører godt, og dette synes jeg taler for, at aldersgrænsen kan sættes til 16 år, og her kommer vi igen tilbage til, at faren ved færdsel med traktor er så ringe.

At området begrænses til 10 km, har jeg intet at bemærke til, da kørsel altid kan ske til nærmeste jernbanestation.

Forøvrigt er det jo ikke landbruget alene, der får afgiftsfri benzin. Det blev oplyst i folketinget, at der i 1950 solgtes afgiftsfri