

[Rager.]

gen, at de straffe, der her blev nævnt, skal være norm i det lange løb, tror jeg, at man, uanset om man ellers skal forandre færdselsloven, bør tage fat der.

Den mand, der sætter sig ved rattet og kører vognen i spirituspåvirket tilstand, tænker vist ikke altid på, at det er et dødsfarligt instrument, han har mellem hænderne. Hvis han een gang har vist mangel på den ansvarsbevidsthed, hans medborgere har ret til at vente af ham, når de har betroet ham et kørekort, burde han aldrig have kørekortet igen. Det er aldrig nødvendigt for en mand i spirituspåvirket tilstand at køre en bil, og der er ikke nogen som helst grund til ikke een gang for alle at sige stop til sådan en mand; han skal ikke mere ind i trafikanternes rækker.

Man havde i gamle dage et begreb, der hed søndagsjægere. Lige så lidt som jeg nogensinde har kørt bil, har jeg nogensinde gået på jagt, så jeg ved ikke, om søndagsjægerbegrebet eksisterer endnu; derimod har jeg på fornemmelsen, at søndagsbilisten endnu er et agtet medlem af samfundet. Men han har, når han kører i den stærkeste færdsel, der, hvor forholdene er værst, i virkeligheden vanskeligt ved at svare til de krav, man stiller til ham.

Jeg har ønsket at fremsætte disse bemærkninger, fordi det forekommer mig, at spørgsmålet om bilisternes ansvarsfølelse og rutine er så overordentlig vigtigt. Selvom vi fastsætter de allerbest englelige og vise regler, vil det være fuldstændig omsonst, hvis ikke trafikanterne overholder dem, og hvis de ikke slår til overfor de krav, man har ret at stille til dem.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Må jeg først sige til det ærede medlem hr. A. C. Normann, at jeg allerede har beklaget, at vi er i den situation, at jeg ikke mener at kunne fremsætte forslag til ændring af afsnittet om erstatningsansvar for de motor-kørende, fordi det nordiske samarbejde endnu ikke er afsluttet. Jeg forstod, det ærede medlem mente, at man i og for sig godt kunne løse selvriskoproblemet uden om en fællesnordisk løsning, men jeg vil dog anse det for rigtigst at lade det pågældende udvalg fortsætte sit arbejde, til dette

helt er afsluttet, og derefter fremkomme med udkast til et lovforslag. Jeg tror iøvrigt, forholdet er det, at det ærede medlem og jeg ikke vurderer betydningen af selvriskoproblemets løsning helt på samme måde.

Det lød uhyggeligt med den lastbil, der i 18 år havde kunnet fare rundt på de danske landeveje uden nogensinde at komme ud for kontrol. Jeg vil ikke have noget imod med det ærede medlem at drøfte, om man skulle indføre en periodisk kontrol med alle lastbiler, så hvis det ærede medlem vil møde mig på den front, tror jeg, vi kan nå et resultat.

Lokal hastighedsbegrænsning er kun gennemført i meget ringe omfang; i øjeblikket husker jeg blot Sorø, Kolding, Hobro, Hedensted og enkelte andre steder. Om hele dette spørgsmål vil jeg gerne sige, at det har jo netop været hensigten, idet vi holdt os princippet i loven for øje, kun at anvende disse bestemmelser, hvor helt ekstraordinære forhold gør sig gældende. Derfor er det gennemført så få steder, som det er. Men naturligvis er det rigtigt, at ønskerne har været meget omfattende, og at man i en række byer og landsbyer har fremført ønsket om en hastighedsbegrænsning, det, som vi altså nu overvejer at imødekomme på en bredere basis. Jeg skal dog ikke ved denne lejlighed gå ind i en debat om hastighedsbegrænsning.

Jeg vil naturligvis gerne søge opklaret gennem udvalget, hvor meget bøder for overtrædelse af færdselsloven har indbragt, og vil også prøve at fremskaffe de oplysninger, det ærede medlem hr. A. C. Normann ønskede om de sociale udgifter som følge af færdselsulykker, herunder hospitalsudgifterne.

Det ærede medlem hr. Victor Gram kritiserede — jeg synes med megen ret — den pressediskussion, der har været ført; der har været altfor mange dårligt underbyggede og tåbelige indlæg i den debat. Når det ærede medlem vender sig mod en generel hastighedsbegrænsning, forstod jeg, at bemærkningen også havde relation til tanken om hastighedsgrænse i bymæssigt bebyggede områder. Det, vi skal diskutere i udvalget, bliver jo, om vi skal følge det svenske princip med en generel hastighedsgrænse i byområder eller fastsætte en konkret hastighedsgrænse, hvor vi anser det nødvendigt. Det bliver et af de spørgsmål,