

Jeg synes imidlertid også, at det er værd at kommentere de ændringsforslag, som oppositionen har stillet. For så vidt angår spørgsmålet om at dele lovforslaget op i to, er det naturligvis ikke noget, som regeringen kan støtte. For os at se hænger lovforslaget jo sammen. Den ene ting kan ikke erstatte den anden. Det er en samlet pakke.

Men det, jeg umiddelbart gerne vil give de fleste kommentarer med på vejen, er forslaget om nedsættelse af grænsen for betinget frakendelse af førerretten fra 70 til 50 pct. med virkning for hele vejnettet. Det forslag vil berøre trafikken på landevejene og i byerne. Og jeg vil egentlig godt indlede også med at have den tilnærmelsesvis lidt positive indstilling til det, som også Venstres ordfører havde, nemlig at jeg ikke vil afvise, at der på sigt kan være grund til også at se på frakendelsesgrænserne for andre veje end motorvejene.

Nu er det bare sådan, at det lovforslag, som er fremsat, vedrører motorvejene, og der er derfor ikke medtaget overvejelser om frakendelsesgrænser for det øvrige vejnet.

Jeg mener ikke, at ændringer af den her type falder inden for lovforslagets rammer, og jeg har derfor heller ikke foretaget nogen nærmere undersøgelse heraf som led i forberedelsen af lovforslaget. Derfor synes jeg heller ikke, at man skal udvide lovforslaget med en generel sænkelse af frakendelsesretten, uden at man har gjort sig nogle generelle overvejelser om, hvordan det her skal fungere i praksis. Men jeg synes så sandelig også i lov kvalitetsmæssig sammenhæng, at det mindst også skulle medføre, at der var en bred høring om overvejelserne. Det er meget vigtigt at skelne, synes jeg, når vi taler om det her.

Mens motorvejene udgør en forholdsvis homogen vejmasse, så er det øvrige vejnet meget mere uhomogent. Man skal huske på, at grænsen for betinget frakendelse af førerretten ikke kun gælder for strækninger med generelle hastighedsbegrænsninger, men også strækninger med lavere hastighedsgrænser, der er fastsat ved færdselstavler. Det kunne f.eks. være vejarbejde. Hvis hastigheden f.eks. er nedskiltet til 40 km/t., må man spørge sig selv, om det er rimeligt, at man frakender folk retten til at føre bil, hvis de passerer strækningen om natten med 60 km/t. På samme måde kan man fremhæve natkørsel i områder, hvor der er en meget lavt sat begrænset hastighed, f.eks. 15 km/t., som der er i nogle boligområder. Det vil sige, at oppositio-

nen mener, at kørekortet skal ryge, hvis man kører 22,5 km/t.

Det er i den forbindelse værd at notere sig, at den særlige frakendelsesret på 40 pct. for de tunge køretøjer kun gælder for hastighedsgrænser på 30 km/t., men ikke for hastigheder herunder. Herunder er det fortsat 70 pct. Derfor kunne man måske i forbindelse med fremtidige overvejelser tænke på også at lave en eller anden form for begrænsning i forhold til et ændringsforslag, så der bliver noget proportionalitet i tingene, for jeg tror, alle kan se, at det ellers kan give en del uhensigtsmæssigheder.

Man skal nemlig huske på, at færdselslovens bærende princip om konkret fareforvoldelse for længst er suppleret med bestemmelser, som fokuserer på hastigheden alene, så det er vigtigt for trafikanternes forståelse og accept af reglerne, at kørslen også opleves som værende farlig. Det mener jeg til gengæld er tilfældet med de meget høje hastigheder på motorvejene.

Jeg er derimod ikke overbevist om, at det altid vil være tilfældet i den myriade af forskellige situationer, som kan opstå på det øvrige vejnet, og regeringen kan derfor ikke på det foreliggende grundlag støtte ændringsforslaget, der går på en generel 50-pct.s-grænse.

Kl. 15.30

Men som sagt er jeg indstillet på, at vi senere prøver at gå ind og se på, om der her er en mulighed for også og lempe eller ændre på grænserne. Jeg er i hvert fald indstillet på, at vi dér skal prøve at stramme op på reglerne, for jeg tror faktisk, at der kommer en vældig god effekt ud af det, der nu bliver gennemført på motorvejene, og her har jeg syntes, at det var forsvarligt at gennemføre det på grund af den homogenitet, der er i vejmassen.

Det andet, der har optaget ordførerne i dag, har været spørgsmålet om kontrollen. Der har jeg allerede svaret udførligt, hvad angår den politimæssige kontrol, men det, der især har optaget ordførerne i dag, har været spørgsmålet om en automatisk hastighedskontrol på motorvejene. Til det kan jeg sige meget klart og kort, at den tanke er regeringen ikke indstillet på at imødekomme.

Vi mener, at den automatiske hastighedskontrol giver god mening i de områder, hvor der er en særlig risiko, hvor der er sorte pletter, eller hvor der færdes folk i trafikken, som skal nyde en ekstra beskyttelse, og hvor vi gerne vil have en sikkerhed for, at trafikanter træder på bremsen frem for på speederen; det kunne f.eks. være