

[Helga Pedersen.]

tale om en grov gennemsnitsregel, der rummer ikke ubetydelige fejlmuligheder. Livet er mangfoldigt, og den enkelte retssag viser så mange nuancer, at det ikke vil virke retfærdigt ubetinget at binde en retsafgørelse til retsmedicinsk instituts afgørelse. Skyldspørgsmålet må afgøres af retten på dens ansvar, og ved vurderingen af skyldspørgsmålet bør i fremtiden som nu den foretagne blodprøve være et bevis af meget stor betydning, men ikke altid det eneste bevismiddel. Det forslag, et mindretal har stillet som ændringsforslag nr. 13, må jeg derfor tage afstand fra. Jeg gør det iøvrigt også, fordi jeg tror, at den præventive betydning af straf for spirituskørsel måske bliver svækket, når et stort antal sager afgøres med ubetydelige bødestrafte; thi det virker stærkere, at folk ved, at de såkaldte spritbilister får frihedsstraf altid og ubetinget; og iøvrigt synes jeg, at domsmænd, som ikke kan være fortrolige med retspraksis, ikke bør fristes til at stemme for bødestraf i disse sager.

Flertallet i mit parti kan altså gå ind for den højtærede ministers forslag til § 16. Vi er helt enige i, at kørsel i spirituspåvirket tilstand er en meget grov lovovertrædelse og bør behandles derefter. Det har igennem mange år været aldeles fast praksis at afslå benådning i disse sager, og jeg går ud fra, at denne praksis fortsat følges i justitsministeriet.

Ved ændringsforslag nr. 12 har ministeren foreslået, at det i lovtæksten siges, at den pågældende person skal kunne føre køretøjet på „fuldt betryggende måde“; det er ikke mere nok, at måden er „betryggende“. Dette ændringsforslag er i sandhed udtryk for ministerens gode forhandlingsvilje.

Til trods for at et flertal i udvalget formentlig var enig om, at det var uheldigt at devaluere ordene i det danske sprog ved i lovtæksterne at indføje superlativer af denne art, og uanset at domstolene selvfølgelig altid har stillet de krav til betryggende kørsel, som nu engang skal stilles, for at færdselssikkerheden varetages, og vil stille de samme krav i fremtiden, er det altså nu foreslået af den højtærede minister, at denne ændring, der er af rent proceduremæssig karakter, skal indføres. Jeg forstår, at der på en eller anden måde,

omend i det skjulte, må have været ligesom en *bro* direkte fra mindretallet til ministeren, og jeg beder den højtærede minister modtage min tilslutning til denne ligegyldige ændring som udtryk for min beundring for ministerens gode vilje overfor udvalget.

Jeg skal dernæst sige lidt om hovedvejsproblemerne. Det har voldt udvalget en del vanskelighed at komme igennem hovedvejsproblemerne. Flertallet for at bevare den i 1953 indførte regel om indkørsel på hovedvej er dog så overvældende, at jeg ikke vil ofre tid på argumentation på dette område. Lad mig røre ved et par detailspørgsmål, som har særlig interesse ved kørsel på hovedvej. Det første spørgsmål er dette, om man skal give tegn ved overhaling. Jeg er enig i, at det i mange tilfælde vil være hensigtsmæssigt at gøre det som vejledning, lige så vel som ved kørsel udenfor hovedvej. Forslagets regel i § 39, stk. 3, er jo i og for sig ikke en hovedvejsregel, men den får særlig betydning dér, fordi forslaget nævner et eksempel på tegngivningspligt, nemlig ved kørsel over i en anden vognbane, og flere vognbaner findes jo på de nyere hovedveje. Jeg er imidlertid betænkelig ved, at det påbydes, at tegngivning ubetinget skal ske i disse tilfælde. Undladelse ville altså medføre bødestraf, hvis bestemmelsen skulle forstås således, og det kan virke urimeligt. I mange tilfælde synes jeg færdslen på hovedvej vil virke for urolig, hvis vinger eller blinklys ustandselig er i funktion ved en så selvfølgelig ting som at overhale, når betingelserne herfor iøvrigt er tilstede. Jeg er derfor godt tilfreds med ændringsforslag nr. 37 til § 39. Jeg synes ligeledes, vi har nået en bedre formulering ved ændringsforslag nr. 27 om venstresving, selvom jeg forudser adskillige retssager, hvor venstresving er årsag til ulykker.

Udvalget har nøje overvejet, om forbud mod standsning og parkering på hovedvej skulle indføres, i hvert fald i lygtetændingstiden, men jeg tror, vi skal nøjes med de foreslåede regler om standsning og parkering i § 38, hvor en række konkrete faresituationer nævnes, og hvor man iøvrigt slår fast, at man aldrig må standse eller parkere, hvis det er farligt, eller hvis det volder ulempe for færdslen. Kombineres