

[Helga Pedersen.]

tensitet i byerne tror jeg, en særregel er nødvendig.

I ændringsforslag nr. 36 om, hvornår man skal give signal og tegn, er udvalget i enighed gået ind for en regel, som jeg ikke synes lyder særlig godt, og den er også teknisk uheldigt placeret. Jeg har ved at slutte mig til ændringsforslaget dokumenteret min påskønnelse af det ærede medlem hr. Tholstrups gode bidrag til færdselslovens behandling og derved overvundet min modvilje mod at forringe den højtærede ministers oprindelige forslag.

I ændringsforslag nr. 42 har et mindretal, hvortil jeg ikke kan slutte mig, foreslået, at arbejdsgiverne alene skal have ansvar for chaufførens kørsel med overlæs i de tilfælde, han ikke kan antageliggøre, at han er uvidende om overtrædelsen; og at overtrædelsen er uden økonomisk fordel for ham. Der er ikke stor forskel i praksis på ændringsforslagets og regeringsforslagets regel, men personlig mener jeg, det er rigtigt i disse tilfælde, som foreslået af den højtærede minister, at pålægge ejeren et objektivt ansvar. Vi står her overfor tilfælde, hvor den generalpræventive trang til at ramme skjult uagtsomhed er særlig stærk, og hvor det generalpræventivt er ønskeligt, at der skabes tilskyndelse hos arbejdsgiveren til kontrol- og afværgeforanstaltninger. Man må være klar over, at der er tale om overtrædelser, der næsten altid vil tilføre virksomheden økonomisk fordel, og som på den anden side kun medfører forholdsvis små bøder, der i hvert tilfælde ikke rammer ejerens sociale agtelse. Der er tale om en økonomisk driftsrisiko, der i det offentlige, nemlig i færdselssikkerhedens, interesse pålægges visse virksomheder til fremme af en særlig påkrævet agtpågivenhed. Der er ikke alene tale om et individuelt strafansvar; de reale hensyn, der her kommer i betragtning, nærmer sig det beslægtede spørgsmål om erstatning uden skyld, som jo er anerkendt i en række tilfælde, og vi kender i øjeblikket det objektive bødestrafansvar i flere

ældre love; vi kender det i forskellige afgiftslove, f. eks. smørloven af 1926, og vistnok i hundeloven fra 1937. Jeg personlig er altså ikke betænkelig ved regeringsforslagets regel om også at anvende det her.

Traktorreglerne er blevet forbedret ved reglerne i ændringsforslagene nr. 44 og 46 om, at en traktor må trække to påhængsvogne eller een vogn og eet påhængsredskab, og jeg takker den højtærede minister for hans imødekommenhed på dette område.

Må jeg i denne forbindelse pege på endnu et forhold af interesse for landbruget, nemlig reglerne om husdyrs færden på offentlig vej. Regeringsforslagets § 23 indeholder den regel, at heste og kreaturer skal føres under tilstrækkelig bevogtning, og dyr, der følger moderen, undtages ikke fra denne regel. Dette sidste betegner en nydannelse, men jeg tror, det er rimeligt; vi kan ikke have løsgående føl på de stærkt befærdede veje. Iøvrigt er de gamle regler bibeholdt, thi selvfølgelig må landmændene have lov til at færdes med deres dyr på vejene, når det sker på betryggende måde.

Endelig vil jeg fremdrage problemet om invalidernes kørsel, der omhandles i regeringsforslagets § 18, stk. 3. Her har den højtærede minister stillet i udsigt, at den prøve, invaliderne skal aflægge, eventuelt kan decentraliseres noget, og jeg udtaler min tillid til, at ministeren naturligvis gør, hvad der er muligt indenfor færdselssikkerhedens rammer for at lette køreprøverne for disse medborgere, for hvem selve prøven tit er en uforholdsmæssig stor psykisk belastning.

Jeg skal ikke trætte med en gennemgang af flere enkeltheder. Om de foreslåede ændringer under eet synes jeg man har lov til at sige, at de er blevet båret frem af forhandlingsvilje fra alle medlemmers side. Nogle af bestemmelserne præges ganske vist af kompromissets svaghed, således reglen i ændringsforslag nr. 32—33 om, hvorvidt parkering i venstre side skal være tilladt, en regel, jeg tror vil være mere nyttig som vejledning end som rigoristisk ordensforskrift; men gennemgående synes jeg vi