

[Tholstrup.]

på bilerne nøjes med en langt mindre plade ligesom italienerne. Det er ikke alene alverdens automobilfabrikanter, der gang på gang kan hente impulser hos de smarte italienere; myndighederne kan også lære noget af dem.

Det har været hele udvalgets ønske at skærpe kravet om større ædruelighed. Ændringsforslag nr. 12, som det ærede medlem hr. Vagn Bro har foreslået, er medvirkende hertil, men et mindretal bestående af det ærede medlem hr. Heising, det ærede medlem hr. Holmberg og mig har ønsket at understrege dette stærkere ved ændringsforslag nr. 13. Vi kan nemlig ikke komme udenom, at altfor mange overvurderer, hvad de kan tåle af spiritus, uden at det nedsætter deres manøvreevne. Spiritus, selv i små kvanta, nedsætter reaktionsevnen, kort sagt slører blikket, hvilket ofte har haft skæbnsvangre følger. I de 0,60 promille er der indbefattet en sikkerhedsmargin. I Norge sætter man endda maksimum til 0,50 promille, men når vi har sat den til 0,60, er det i det håb at kunne samle et flertal for den opfattelse, at man med 0,60 promille spiritus i blodet har overskredet grænsen.

Overfor svagere sjæle har de, der skænker i glasset, et stort ansvar; det gælder både private og beværttere, og jeg finder derfor anledning til at fremdrage stk. 2 og 3 i beværterlovens § 33.

Stk. 2 siger: „I bevärtninger eller gæstgiverier er det forbudt enhver at skænke eller lade skænke stærke drikke for personer, der må antages at være berusede, og for personer, der ikke er fyldt og heller ikke kan antages at være fyldt 18 år.“ Det er navnlig den sidste sætning, man skal lægge mærke til.

Stk. 3 siger: „Næringsdrivende eller brugsforeninger, der sælger eller fordeler stærke drikke, må ikke udlevere sådanne til personer, der må antages at være berusede, og ej heller til de i stk. 2 nævnte unge personer, forsåvidt der er grund til at formode, at de pågældende agter at anvende varerne til eget forbrug.“

Jeg er overbevist om, at en bedre overholdelse af beværterlovens § 33 ville være til umådelig gavn for færdselssikkerheden; men det er min opfattelse, at der ikke lægges altfor stor vægt på denne paragraf. Jeg vil anbefale den højtærede justitsminister at

lade denne paragraf trykke med store typer og anbringe på iøjnefaldende steder i alle udsænkings- og salgssteder i Danmark, og jeg håber, at Rådet for større Færdselssikkerhed vil medtage denne paragraf i propagandaudsendelsen.

Til ændringsforslag nr. 17, som går ud på, at det ikke skal være obligatorisk, at kørefærdighederne skal læres hos en autoriseret kørelærer, men at hovedvægten skal lægges på selve prøven, som til gengæld bliver skærpet, vil jeg bemærke, at langt den overvejende del af kørelærerne er hæderlige og samvittighedsfulde medborgere; men der er jo brodne kar i alle lande, og der har overfor udvalget været nævnt adskillige eksempler på misbrug af autorisationen, således at elever er blevet påtvunget flere kostbare køretimer end nødvendigt. Man er for tilbøjelig til at ville bruge samme læst til alle sko, f. eks. er det efterhånden et indgroet begreb, at der helst skal køres en time for hvert leveår; skal det dække alle personer, er det klart, at timetallet bliver for højt for de særlig vakse og klarøjede unge mennesker med et lille stænk benzin i blodet såsom mekanikere, vognmandssønner og landmandssønner; de sidste er ofte vant til at omgås maskiner og traktorer og har kørt disse i flere år. Vi håber derfor at få flertal for, at 4. punktum udgår, således at der ikke opstår eller befestes uønskværdige monopoler.

I modsætning til et mindretal, der stiller ændringsforslag nr. 23 til § 32, hvorefter knallerter skal køre på kørebanen, mener jeg, at der, navnlig ude i landdistrikterne, meget ofte er bedre plads til de langsomt kørende knallerter på cyklestierne, og færre ulykker vil ske, hvis de ikke kommer ud i den hurtigtgående automobiltrafik, men holder sig på cyklestierne. Derfor må jeg anbefale at stemme for den højtærede ministers ændringsforslag nr. 24.

Jeg er meget glad for ændringsforslagene nr. 26 og 36, fordi det heri på en bedre måde slås fast, at man skal se sig for, inden man ændrer kørselsretning. Altfor mange ulykker er sket, fordi den gamle færdselslov er blevet opfattet forkert. Hovedvægten har der ligget på, at man skal vise af, når man svinger, og dette finder så sted på et altfor sent tidspunkt, så den bagvedkørende ikke kan nå at bremse op. Altfor mange