

[Axel Ivan Pedersen.]

har peget på, selv om det ligger lidt uden for det, lovforslaget omhandler. Der er jo endnu mulighed for at gennemføre sådanne andre foranstaltninger, og jeg synes, tiden er inde til at henlede den højtærede justitsministers opmærksomhed på disse problemer. Jeg kan måske oven i købet tilføje: endnu en gang.

Jeg vil her først og fremmest pege på et problem, som jeg har talt om en gang tidligere, nemlig kørelæreruddannelsen. Det er således, at denne uddannelse i sig selv er ved at blive et stort problem, eller det er i hvert fald ikke blevet mindre, idet kørelærerne nu gennem de uddannelsesformer og uddannelsesmuligheder, der er, er blevet påført en konkurrence, der truer faget, hvilket jeg anser for at være meget ubehageligt af hensyn til færdslen. Jeg kan på denne baggrund ikke lade være med at pege på det fortjenstfulde, der ligger i, at Dansk Kørelærerunion gennem sin organisation, gennem kursus o. lign. og også ved hjælp af færdselspsykologi søger at forbedre uddannelsen for fagets udøvere. Disse bestræbelser burde sikkert fra lovgivningsmagtens side understøttes i større udstrækning, end de bliver.

Jeg vil også gerne pege på et andet problem, nemlig spørgsmålet om knallertkørerne. Det er nok en overvejelse værd, om der ikke burde gennemføres en teoretisk prøve for knallertkørerne. Knallertulykkernes antal er imidlertid gået ned, det ved vi; men på den anden side ved vi også, at ulykkesfrekvensen er relativt høj, og at det mange gange skyldes, at personer i højere alder end den, hvori man almindeligvis begynder at køre motorkøretøj, kommer op på en knallert og ikke har det fornødne kendskab til færdselslovgivningen.

Jeg kan naturligvis heller ikke undlade at benytte denne lejlighed til i min førnævnte egenskab at sige et par ord om alkoholpromillegrænsen. Det er jo således, som det ærede medlem frk. Helga Pedersen sagde før, at alkoholen spiller en betydelig større rolle med hensyn til ulykkernes omfang end tidligere. Det er, hvad statistikken viser; men det er også en kendsgerning, at den samme statistik viser, at jo sværere skader der er tale om, jo større er spirituspåvirkningens procentvise andel. Det lig-

ger bl. a. således, at for de dræbtes vedkommende svinger alkoholens procentvise andel i disse ulykker i de seneste år mellem 11 og 15 pct., og det kan vel ikke være andet, end at de fleste af os mener, at disse færdselsdrab burde have været undgået. Men når de nu ikke er blevet undgået, er det naturligt at spørge: hvad er da årsagen hertil?

Dette spørgsmål er efter min mening ikke så vanskeligt at besvare. Det skyldes ganske simpelt den kendsgerning, at med den virkning, alkohol har måske netop i relativt små doser, er det en håbløs opgave at sætte den enkelte til ifølge færdselslovens § 16 selv at skulle skønne over, om han er i stand til at føre et motorkøretøj på fuldt betryggende måde.

Nogle for tiden igangværende videnskabelige tyske forsøg fastslår netop dette, idet dr. Johannsmeier, der er forsøgsleder, for 14 dage siden i det tyske tidsskrift Bild udtalte, at den letpåvirkede netop føler sig meget bedre egnet til at køre end ellers og bedre til at køre end andre, og det er hans afgørelse, der kan blive skæbnesvanger ikke alene for ham selv, men også og måske nok så meget for andre.

Jeg vil derfor gerne pege på, hvad Trafikunionens officielle organ, Grønt lys, skriver i en ledende artikel i september 1960, som jeg med den højtærede formands tilladelse vil citere:

„Derfor har en motorkører krav på at vide, at han, såfremt han indlader sig på spiritusforbrug i forbindelse med kørsel eller umiddelbart før, så kan han ikke, hvis han vil undgå straf — uanset om han har uheld eller ej — have en alkoholpromille, der ligger over en bestemt maksimumsstørrelse. Han har krav på at vide, at såfremt han har indtaget så og så mange genstande, så skal der gå så og så lang tid, inden han igen er under denne promillegrænse, idet han hertil også skal lægge andre faktorer som f. eks. træthed, der også spiller ind.“

Og videre:

„Samfundet har dog en pligt til at hjælpe disse folk ved at give dem faste regler, som de kan forstå, og som de kan indrette sig efter, så længe det endnu ikke er almindeligt, at man lader spiritussen stå, så snart der er tale om trafik — det vil under alle omstændigheder være