

[Justitsministeren.]

d. v. s. på ganske samme niveau som tallene for 1960-1962.

Det ærede medlem har også specielt peget på tyverierne af motorkøretøjer. Jeg er helt enig i, at vi her står over for et alvorligt kriminalitetsproblem, ikke mindst fordi disse tyverier i relativt stort omfang begås af unge. Antallet af tyverier og brugstyverier af motorkøretøjer må efter kriminalstatistikens oplysninger antages at være steget fra 1960 til 1964 med godt 50 pct. Stigningen var størst fra 1961 til 1962; den var væsentlig mindre fra 1963 til 1964, og tal for København for 1. halvdel af 1965 viser nu en mindre nedgang. En vurdering af den stigning, der har fundet sted til og med 1964, kan ikke foretages uden sammenligning med motorparkens forøgelse og befolkningstilvæksten. Antallet af indregistrerede biler er fra 1. januar 1960 til 1. januar 1965 steget med ca. 80 pct. Befolkningstilvæksten blandt de 15—20-årige er i samme tidsrum nær ved 20 pct. Disse forhold fjerner naturligvis ikke alle betænkelighederne ved stigningen i antallet af biltyverier, men de må dog vistnok føre til den samme konklusion, som straffelovskommissionen kom til i 1959 i sin vurdering af forholdene i 1950-erne: at stigningen ikke går ud over, hvad man måtte påregne under hensyn til motorparkens forøgelse og befolkningstilvæksten i de unge aldersklasser.

Jeg mener som sagt ikke i kriminalitetsudviklingen at finde grundlag for at foreslå lovændringer med sigte på en skærpelse af de gældende strafferammer. En sådan lovændring ville i øvrigt efter min mening have uheldige sider. For de forbrydelser, det ærede medlem nævner, er lovens strafmaksima allerede så høje, at der klart ikke er noget behov for skærpelse på dette punkt. Skulle lovgivningsmagten søge at forhøje strafniveauet, måtte det ske ved forhøjelse af rammernes strafminima. En sådan ændring — i strid med den tendens, der i øvrigt har været fulgt i nyere straffelovgivning her og i andre lande — ville jeg finde uheldig. Efter min opfattelse bør lovgivningsmagten ikke gennem faste strafminima afskære domstolene fra at nå frem til den strafudmåling, der efter samtlige omstændigheder i den enkelte sag findes rigtig; det vil ikke kunne undgås, at sådanne minimumsregler i et

større eller mindre antal enkeltsager fører til straffe, der er urimelige og stødende for retsfølelsen.

Jeg vil gerne understrege, at også jeg ser med den største alvor på de begivenheder i den senere tid, som jeg går ud fra ligger til grund for det ærede medlems spørgsmål, og at jeg finder det nødvendigt, at vi i den kommende tid følger kriminalitetsudviklingen meget nøje.

Af *Poul Søgaard* til justitsministeren (21. september 1965):

„Vil ministeren overveje at ændre de nugældende regler med hensyn til bortfald af positioner på kørekort til motorkøretøjer, selv om indehaveren ikke, inden for et vist tidsrum, har ført motorkøretøj, der svarer til den del af kørekortets position?“

Mit spørgsmål er først og fremmest begrundet i, at man med de nugældende regler faktisk diskriminerer mod et enkelt fags udøvere, nemlig erhvervschaufførerne.

Det er helt klart, at mange mennesker, der i tidernes løb af forskellige årsager erhverver sig kørekort med forskellige positioner på kortet, aldrig får brug for samtlige positioner, men som regel kun for en enkelt.

Anderledes stiller det sig med erhvervschaufføren. Ofte vil han komme ud for i en kortere eller længere periode at køre en bestemt vogntype, f. eks. lille varevogn. Af forskellige årsager skifter han over til at blive fører af en større vogntype, f. eks. lastvogn.

Han opdager, at han faktisk ingen ret har til at føre en sådan vogn, på trods af at han tidligere har erhvervet sig kørekort med denne position. Men denne position er altså bortfaldet ved en fornyelse af kørekortet, grundet på, at han ingen brug har haft for den i en periode.

Han skal, efter hvad der er oplyst over for mig, for at generhverve denne position på sit kørekort på ny gennemgå en uddannelse hos en kørelærer med efterfølgende prøve hos den motorsagkyndige. Og dette kan komme til at koste ham op til 1.000 kr. Ikke alene vil et sådant beløb for en chauffør med omkring 300 kr. som ugeløn være uoverkommeligt, men selve sy-