

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Tyverisikring, ansvarsforsikring, færdselsforseelser i udlandet m. v.).

(Lovforslaget (nr. 148) findes i tillæg A. sp. 3057, fremsættelsen i tidenden sp. 2600).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch: Da der er lidt langt imellem færdselsdebatterne i folketinget — sidst var det ved lovændringen i 1966 — fristes man til at indlede en bredere debat om de altid aktuelle færdselsproblemer. Det skal jeg dog bortset fra enkelte konstateringer afholde mig fra, da jeg forventer, at den siddende færdselssikkerhedskommission samt rådet for trafikikkerhedsforskning snart vil afgive stof til en bredere færdselspolitisk debat. Det var i øvrigt godt, at vi fik nedsat færdselssikkerhedskommissionen, og jeg har fuld tillid til, at ministeren hurtigt vil følge dens arbejdsresultater op i praktisk lovgivning.

Vi må desværre fortsat konstatere, at vort hjemlige færdselsbillede tegner sig mørkt og trist. Der flyder for meget blod på vore veje, der går for mange menneskeliv tabt, der trafikinvalides alt for mange mennesker, og de materielle tab, som de kan opgøres gennem skadesforsikringerne, ligger fortsat omkring 600 mill. kr. om året. Tænker vi egentlig i vor travle hverdag på, at trods de milliardbeløb, vi investerer i vore veje, koster færdselsulykkerne årligt henimod 3 milliarder kr.? Tænker vi egentlig over, at over 1.000 mennesker årligt trafikdræbes, og at over 25.000 trafikkvæstes? Nej, desværre reagerer den offentlige samvittighed ikke på disse voldsomme kendsgerninger. Der er ikke mere nogen sensation i et færdselsdrab, det er blevet for almindeligt, det er blevet for hverdagsagtigt.

Det er vor opgave som lovgivere at redu-

cere og bekæmpe disse store ulykkestal, der repræsenterer megen menneskelig sorg og lidelse og derfor alvorligt berører tusinder af danske familier. Heldigvis er opgaven ikke håbløs. Ulykkerne kan begrænses, de kan og skal bekæmpes. Oplysning og bedre lovgivning, mere færdselspoliti, bedre veje og mere sikre biler er effektive midler i ulykkesbekæmpelsen.

Det er mit indtryk, at vi, siden færdselssikkerhedskommissionen blev nedsat, er godt på vej til en mere effektiv og mere moderne færdselspolitik. Men jeg er enig med formanden for Rådet for større Færdselssikkerhed, fabrikant Svend Bergsøe, når han fremhæver, at vi har brug for mere effektiv færdselskontrol, særlig når der foreligger beviser for, at en sådan stærkere overvågen af trafikken kan bringe ulykkestallet ned med mellem 20 og 30 pct.; 20 pct.s nedgang svarer til besparelser på ca. 400 mill. kr. om året. Det er et beløb, der skaber rigelig dækning for udgifter til øget mandskab og materiel i moderne færdselskontrol.

Det forslag til lov om ændring af færdselsloven, som vi i dag behandler, indeholder jo ikke større færdselssikkerhedsmæssige bestemmelser. Ved gennemførelsen af forslaget muliggør vi dansk ratifikation af to europæiske konventioner, der indeholder henholdsvis en række forskrifter om tvungen ansvarsforsikring for skade forvoldt af motorkøretøj og en række forskrifter om oversendelse af sager vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen til tiltalerejsning i hjemlandet og dermed indfører et strafferets-samarbejde mellem Europarådets medlemslande. Med den stærkt forøgede samfærdsel landene imellem er der efter socialdemokratiets opfattelse god mening i sådanne internationaliseringer af såvel forsikringsregler som de strafferetlige regler for behandling af færdselsforseelser.

Uden at komme nærmere ind på de to konventioners mange artikler konstaterer jeg med tilfredshed, at der er en stærk nordisk fællesvirksomhed, og at der sikres en friere stilling på en række områder gen-