

[Nordqvist.]

kommer urimelig og uforståelig, kommer vi efter min mening fra asken og i ilden.

I den forbindelse må vi være forsigtige, så at vi ikke forenkler problemerne for stærkt; det er vistnok det, man hidtil i nogen grad har gjort. I vor stillingtagen til dette uhyre vanskelige problem må vi således også være opmærksom på de alvorlige sociale og menneskelige følger, disse sager i mange tilfælde får.

Til slut skal jeg lige gøre nogle få bemærkninger om faste hastighedsgrænser. Det drejer sig jo dels om generelle begrænsninger i og uden for bymæssige bebyggelser, dels om de af forskellige årsager etablerede lokale fartbegrænsninger. Jeg er igen i den situation ikke at kunne dække den radikale gruppe, hvor meningene er delte. Jeg finder det derfor rigtigt i dette spørgsmål, at udvalget først prøver at komme med en indstilling, idet kommissionens forskellige opfattelser i øvrigt kan læses i betænkningen, men jo også giver mulighed for mange forskellige kombinationer.

Jeg slutter med at anbefale det foreliggende lovforslag.

Arne Larsen: Det karakteristiske ved denne debat er, at det, der har været talt mest om, er det, der ikke står i lovforslaget. Det er især spørgsmålet om promillegrænser, som har optaget ordførerne, og jeg synes, at nogle er kommet ligesom lidt for hastigt til at tage stilling til disse spørgsmål.

Det er jo rigtigt, som ministeren siger, at der ikke ved lovforslaget her er taget stilling til dette store problem, og jeg tror, det er nødvendigt, at vi med opmærksomhed følger diskussionen i offentligheden om disse spørgsmål. Jeg tror nemlig også, at det på nuværende tidspunkt er for tidligt at tage endeligt standpunkt til disse problemer, der er uendelig store. Men nu har færdselssikkerhedskommissionen og straffelovrådet arbejdet meget intenst med disse spørgsmål, og fra disse to organers side foreligger der betænkninger. Færdselssikkerhedskommissionens altovervejende flertal er gået ind for faste promillegrænser; straffelovrådet mener også, at en fast promillegrænse er nødvendig, og det gør jeg også. Vi skal endnu afvente en svensk betænkning om trafiknykterhedsbrott, og den vil jeg med interesse

læse og studere, for jeg tror også, at det er nødvendigt at få udenlandske erfaringer med ind i billedet.

De, der er tilhængere af de faste promillegrænser, og også hr. Nordqvist, har meget adværet imod, at man lader følelserne løbe af med én, og det skal man muligvis også, men man behøver ikke megen følelse for at kunne konstatere, at 1.190 trafikdræbte på 1 år er et uhyggelig stort tal, som vi med alle midler skal prøve på at få ned. Derfor tror jeg, at spørgsmålet om spirituskørsel, spritkørsel, og spørgsmålet om hastigheder er spørgsmål, som vi må tage yderst alvorligt.

Hr. Otto Mørch og hr. Langkilde mente altså, at de allerede på nuværende tidspunkt var i stand til at tage stilling imod promillegrænser og imod generelle hastighedsgrænser. Jeg vil ikke vove at gøre det i dag. Jeg har i færdselssikkerhedskommissionen støttet standpunkter for promillegrænser og for en generel hastighedsbegrænsning, og jeg tror, det er rigtigt, men jeg mener samtidig, at en offentlig debat må føres, og man skal ikke være mere fast i sine standpunkter, end at man kan og bør lade sig overbevise, hvis modstanderen har ret. Men jeg synes, det er meget godt, at der, som hr. Holmberg bebuder, vil komme et tværpolitisk forslag om indførelse af faste promillegrænser, og derfor tror jeg, at man skal afvente dette forslag og opmærksomt følge den offentlige debat om spørgsmålene og så til sin tid tage endelig stilling til disse sager.

Den menneskelige faktor har været nævnt som altafgørende i spørgsmålet om ulykkerne, og den er naturligvis en meget betydningsfuld faktor, men man må forstå, at den virker sammen med så mange andre faktorer, den virker sammen med køretøjets tekniske tilstand, den virker sammen med indtagelse af spiritus, og den virker for den sags skyld også sammen med spørgsmålet om vejenes beskaffenhed, de situationer, der opstår osv. osv. Der er mange, mange ting, der spiller ind i disse sager.

Herefter skal jeg beskæftige mig lidt med selve lovforslaget. Det går jo ind for, at aldersgrænsen for kørsel med knallert nedsættes fra 16 år til 15 år. Det spørgsmål har været fremme tidligere, og jeg skal da også på mit partis vegne tilslutte mig, at vi giver unge på 15 år denne mulighed for at klare