

[Nordqvist.]

ikke køre, fordi han i tillid til faste promillegrænser ikke vil blive dømt for spirituskørsel. Det er det, der i dag er det essentielle.

Når det nu har været påberåbt fra promilletilhængernes side, at det, der nu sker, såmænd bare er en kodificering af det, der allerede er praksis, så er det også værd at nævne, at der er adskillige eksempler på, at tiltalte er blevet dømt på en promille, der ligger væsentligt under 1, nemlig når de andre omstændigheder, der foreligger oplyst i sagen, tilsiger, at vedkommende burde have ladet køretøjet stå. Det gælder her, som det gælder for andre former for overtrædelse i trafikken, at det er den enkelte, der må vurdere sin situation; det er ham, der må tage ansvaret.

Benzin og spiritus er fortsat en farlig cocktail, men narkotika og træthed kan også være dødbringende forbundsfæller. Hensynsløshed, skødesløshed eller ringe kørefærdighed yder også deres væsentlige bidrag til, at det samlede samfundsmæssige tab pr. år kan beregnes til 2 milliarder kr.

Nu har det været nævnt, at spirituspåvirkede motorførere er involveret i 10 pct. af alle færdselsuheld, men der er immervæk 90 pct. tilbage. En væsentlig del af disse er hensynsløse bilister. En anden stor part er såmænd dem, der har meget ringe køreevner. Så er der dem, der er skødesløse. Hver især tegner de sig også for en betragtelig procent af samtlige færdselsuheld. Så vidt jeg ved, er der ingen, hverken i eller uden for denne sal, der af denne grund fremsætter krav om, at dårlige bilister skal spjældes inde, eller de skal have klækkelige bøder, eller man skal gå til andre helt indgribende foranstaltninger. Man erkender, at der findes gode og dårlige bilister. Der er hensynsløse og mindre hensynsløse bilister; og der er de helt påpasselige bilister. Sådan er vi nu engang, og det er det udgangspunkt, vi må gå ud fra; det er ikke sådan at ændre i løbet af en eftermiddag, selv om man fikserer faste grænser.

Der er grund til at prøve et samlet fremskud over for alle disse trafikanter; der er til fare og uro for øvrige færdselister. 2 milliarder kr. sagde jeg det kostede samfundet pro anno. Vi har altså råd til at ofre f. eks. 100 patruljer à 3 mand over hele landet, der skal foretage de såkaldte raz-

ziaer. Her er jeg fuldstændig enig i, hvad tidligere ordførere, først og fremmest hr. Otto Mørch, har anbragt; jeg tror, at disse razziaer og opdagelsesrisikoen er det, der kan få manganen en medborger til at tænke sig om endnu en gang, inden han starter motoren. Jeg tror, det er dér, vi skal sætte ind.

Vi skal naturligvis også alliere os med professionelle reklamefolk og virkelig køre en kampagne, som folk lægger mærke til. Det lyder utroligt, men det er muligt at sælge et vaskepulver, uanset hvor elendigt det er, bare man har de rigtige reklamefolk. Så må det også være muligt at sælge en god færdselspropaganda, hvis man har de rigtige reklamefolk, og dér må staten ikke være karrig. Det koster 2 milliarder kr. om året. Vi må ofre disse penge. Hellere det end at køre videre ad de hidtidige spor.

Der er ingen, mener jeg, der i denne sal med nogen ret kan hævde at repræsentere sandheden, for hvad er sandheden? Vi er alle enige om, at vi ønsker større trafik-sikkerhed, større betryggelse for den enkelte. Det, vi er uenige om, er midlerne, og vi er altså nogle, der ikke mener, at målet skal nås ved, at vi tilsidesætter hævdvundne retsplejemæssige garantier. Jeg hører altså til dem, der er meget betænkelige ved at domfælde alene på grund af en biologisk måling, der i øvrigt, som forslaget foreligger, vil være en lempelse i forhold til gældende praksis og endvidere, som jeg var inde på før, en sovepude i visse tilfælde.

Det følger af det, jeg har sagt, at jeg kan anbefale medlemmerne at stemme for de af udvalget eller justitsministeren stillede ændringsforslag; at stemme for flertallets forslag om en ændret affattelse af straffebestemmelsen i § 69, der har til hensigt at opnå den ønskede variation i sanktionerne, at stemme imod det af et mindretal stillede ændringsforslag om førerbevis for 16—18-årige til letvægtsmotorcykel, det er ændringsforslagene nr. 2 og nr. 5, at stemme imod de af to andre mindretal stillede ændringsforslag indeholdende: promillegrænser, 0,5 promille i ændringsforslag nr. 4 og 0,8 promille i ændringsforslag nr. 3, med tilhørende følgeforslag. Jeg anbefaler endvidere at stemme imod det af et tredjed mindretal stillede ændringsforslag om generelle hastighedsgrænser; ændringsforslag nr.