

[Voigt.]

som et flertal i retsudvalget står bag ved, vil åbne mulighed for, at de folkevalgte ude i kommunerne sammen med miljøministeren og justitsministeren nu vil få lejlighed til at fastsætte lavere hastighedsgrænser samt beskytte de svage i trafikken i bestemte lokalområder, hvor særlige forhold gør sig gældende. Dette er en god og fornuftig ting, da det er de lokale borgere, som først og fremmest ved, hvor trafikproblemerne er størst. Så meget om det.

Så kan man så spørge, om vi skal have hastighedsbegrænsning eller fri hastighed. Ja, det ved vi jo en del om, når vi har stemt om § 41 og de ændringsforslag, som er stillet hertil. Det kan ikke undgå at give stof til eftertanke, at der er en stigning i antallet af færdselsuheld med personskader. Hvis vi tager året 1974 og sammenligner det med 1975, var der i København en stigning på næsten 5 pct., en stigning, som er endnu højere i provinsen. Adskillige års fald i antallet af tilskadekomne i trafikken er altså nu ændret til en stigning. Hvis vi tager perioden 1. april 1974-31. marts 1975 og sammenligner med perioden 1. april 1975-31. marts 1976, viser det sig, at på grupperne antal uheld, antal dræbte, antal alvorligt tilskadekomne og antal lettere tilskadekomne er der for alle fire gruppers vedkommende tale om en stigning. Man har derfor med god grund ret til at sætte spørgsmålstegn ved værdien af hastighedsbegrænsning. Men selv om der er en stigning, er jeg overbevist om, at omfanget af skader er blevet reduceret overordentlig meget. Det må også være ganske indlysende, at høj hastighed giver større risiko for alvorlige kvæstelser end lav hastighed. En rapport viser, at over 70 pct. af ulykkerne sker i forholdsvis tætte bebyggede områder. Det må derfor trods stigningen være fornuftigt, at vi bibeholder grænserne på 60 og 90 km/t, men det virker ikke fornuftigt at opretholde en begrænsning på motorveje, hvor ulykkesfaktoren er forsvindende lille. Jeg skal henvise til ændringsforslag nr. 54 med bemærkninger.

Ingen rapporter fra lande som Vesttyskland, Østrig, Holland m. fl. viser, at ulykkerne er større og flere, fordi man kører 80 km/t. Tværtimod har man i disse lande en mere glidende og smidig trafik, fordi man

undgår, at disse trafikgrupper ligger og overhaler hinanden på grund af differencerne i hastigheden. Jeg har selv kørt meget i disse lande, og det fungerer virkelig godt. Jeg håber meget, at det ændringsforslag, som et mindretal har stillet, vil blive vedtaget.

Ændringsforslagene under nr. 75 til § 57 og nr. 81-82 til § 65 er ikke alene saglige, de er tilmed rystende nødvendige. Det kan da ikke være rigtigt, at en person, som har udstået sin straf, ikke kan få erhvervskort. Det må være en borgerret at kunne vende tilbage til sit job, når man har udstået sin straf. Dette skal staten ikke blande sig i. Lad os dog lade de forskellige firmaer, som kræver erhvervskort, selv bestemme, om de vil have en straffet person i deres brød, og lad os ikke sabotere de resocialiseringsbestrebelse, som er ved at finde grobund herhjemme.

Ændringsforslag nr. 83 til § 66 tilsigter ganske enkelt, at også et værksted kan drages til ansvar for sjuusk, herunder brug af ikke godkendte materialer. Den bilist, som ikke har spor teknisk indsigt, må kunne stole på sit værksted. Jeg beklager meget, at jeg i betænkningen har anvendt ordet „kvinder“, og jeg håber, at fru Lone Dybkjær vil tilgive mig, når jeg siger, at når jeg har nævnt ordet „kvinder“, er det, fordi jeg følte, at det var den største gruppe, man kunne tage frem og på en fornuftig måde sige om, at de måske ikke havde så megen forstand på det, der lå nede under selve motorhjelm. Man kan vel sidestille det med, at jeg siger, at jeg jo heller ikke har så meget forstand på at lave frikadeller.

Ændringsforslag nr. 85 til § 72 er fyldigt omtalt i bemærkningerne, men ganske kort vil jeg sige, at det er og bliver urimeligt, at ministeren kan fastsætte prisen på nummerplader og indregistrering. Disse ting bør ikke overstige kostprisen. Nu har vi lige set, at ministeren har forhøjet prisen på nummerplader med 100 pct., og hvad har vi fået? En forringet kvalitet i forhold til de gamle plader. Både prisen og kvaliteten er elendig og har påført befolkningen enorme ærgrelser. Det må være således, at det er folketinget, som fastsætter disse afgifter især over for motorfolket, som i forvejen er tynget i knæ af afgifter. Det kan ses af, at