

[Voigt.]

alene i finansåret 1975-76 skæppede motorfolket med næsten 7 mia kr., hvoraf registreringsafgiften udgjorde 2,9 mia kr.

Lastvognsvognmænd har også et problem. De har i alt for mange år været holdt hen med snak, når det gjaldt en forhøjelse af akseltrykket. Der findes i dag mellem 10.000 og 12.000 lastvogne i Danmark, som er konstrueret til 10 t akseltryk eller 16 t boogietryk. En del af disse vogne, mellem en tredjedel og halvdelen, er indregistreret efter eksportkørselsbekendtgørelsen med deraf følgende begrænsede anvendelsesmuligheder og stavnsbinding til dispensationsvejnet. Hovedparten af disse vogne er efter mindre tekniske ændringer indregistreret til nedsat akseltryk. I begge situationer er der foretaget anskaffelse af kørselsmateriel, som man kun kan få den fulde udnyttelse af ved 10 t akseltryk. Det koster penge for vognmanden, for transportforbrugeren og for samfundet. Antallet af lastvogne, der konstruktionsmæssigt er indrettet til 10 t akseltryk, stiger jo i takt med den ældre vognparks udskiftning. Antallet af lande i Europa, hvor 8 t akseltryk er den gældende norm, falder, og snart er Danmark sammen med Norge alene med denne tvivlsomme ære.

Det er forslagsstillerne magtpåliggende at få fastslået, at denne ændring, som vi beder om i ændringsforslag nr. 89 til § 84, ikke må medføre afgifter for vognmændene.

Vedrørende ændringsforslag nr. 96 til § 91 har vi en situation, som er endnu værre end den, jeg beskrev under ændringsforslag nr. 34 til § 28. Her har vi en situation, hvor man efter en lokal bekendtgørelse kan gøre sig skyldig i forskellige færdselsovertrædelser, ikke bare parkering og standsning, men også kørselsforbud på visse tidspunkter for f. eks. motorcykler og knallerter.

Det er og bliver urimeligt, at en fremmed, der kommer til byen, kan blive skyldig i færdselsovertrædelser, fordi han ikke er bekendt med den lokale bekendtgørelse i det bestemte afgrænsede område. Hvis der skal være forbud mod parkering, kørsel og andet, må dette tilkendegives ved skiltning og ikke ved en bekendtgørelse i det lokale dagblad, som kun læses af de mennesker, der bor i området. Som følge deraf må jeg anbefale,

at man stemmer imod ændringsforslag nr. 97, men for nr. 96.

Promillekørsel og spirituskørsel vil givet få en central plads i debatten i dag, hvilket jo bl. a. kunne spores i hr. Otto Mørchs og i hr. Holmbergs indlæg. Dette er da også en vigtig sag, idet der jo helt klart er tale om en liberalisering inden for området, forstået på den måde, at hæftestrafpen i langt de fleste tilfælde vil bortfalde. Spiritus og motorkørsel er farlige ting at blande sammen. Det kan ikke diskuteres. Men det kan til gengæld diskuteres, om indespærring altid er den rigtige straf til spritbilister.

Spritbilisten, der forvolder skade ved sin kørsel, er en forbryder, men spritbilisten, som stoppes på grund af et kontroleftersyn eller anmeldelse, er en lovbrøder. Jeg synes, der er forskel, men når dommen falder, er der ingen forskel. Ind og kukke, hvis promillen ligger omkring 1 eller derover. Og man kan så spørge: tjener det noget formål, at folk skal i fængsel? Er det ikke hårdt nok at ramme pengepungen? Og vil det ikke til syvende og sidst tjene både den såkaldte forbryder og samfundet bedst?

Jeg kan forestille mig ydmygelsen, når man står med sine kufferter foran fængselsporten og ringer på klokken, som først åbnes adskillige minutter senere, for ikke at tale om, når man skal tilkalde fængselsbetjenten og sige: jeg skal i gården. Man dør naturligvis ikke af at være indespærret et stykke tid, men der findes dog eksempler, hvor indespærring har været indirekte årsag til dødsfald. Disse få eksempler er naturligvis registreret, men der er ingen statistik for, hvor mange dårlige nerver, ødelagte ægteskaber og økonomier indespærring af spritbilister er årsag til. Ingen kan sige sig fri for at være berørt af en indespærring. Dette skal ikke være noget forsvar for spritbilister. Selvfølgelig skal de straffes, men lad os gøre det med bøde i de situationer, hvor promillen ligger under 1,5. Dette kan vi praktisere ved at stemme ja til ministerens forslag om promillegrænser.

Lad mig også ved denne lejlighed sige, at det virker urimeligt, at en spritbilist skulle være uegnet til at sidde i folketing, kommunalbestyrelse eller andet besluttende organ. Lad dog vælgerne bestemme, om en sådan person er egnet til at være lovgiver eller