

[Hagen Hagensen.]

stighed på en sådan måde, at de kan holde sig på omkring de 40 km, bør man nok sørge for ikke kan betegnes som knallerter, men de må henføres under kategorien motorcykler.

Om hastighedsgrænser vil jeg gerne sige, at jeg er imod det oprindelige forslags § 41 om, at justitsministeren kan fastsætte generelle fartgrænser. Det er nu også blevet sådan, at man ønsker dem indsat i loven, men jeg finder det af hensyn til færdselssikkerheden betænkeligt, at man overhovedet vil have generelle fartgrænser stående i loven. Et køretøjs fart må altid være afpasset efter forholdene under hensyn til andres sikkerhed og det ansvar, det fører med sig. Mindre øvede motorførere kan ved generelle fartgrænser få det fejlagtige indtryk, at det er forsvarligt at køre op til den maksimalt tilladte grænse, og det gælder en hvilken som helst fartgrænse, også den af VS uden for betænkningen foreslåede. Der er ingen fartgrænse, om hvilken man kan sige, at den ikke under givne forhold kan være farlig. Det er uforsvarligt at have generelle fartgrænser. Det giver ikke tryk trafik.

Derimod mener jeg, at der bør lægges forøget vægt på uddannelsen af motorførere og sørges for, at prøver både teoretisk og praktisk følger med trafikudviklingen. Det kræver den stadig øgede, intensiverede trafik. Den kræver også større og større rutine, når man vover sig ud at køre.

Lovforslagets § 40 er bedre end generelle fartgrænser. Det er ikke bevist, at disse generelle fartgrænser har nedsat ulykkestallet, der desværre synes at være i stigning. Ud fra dette bør man fastholde alene at have bestemmelsen i lovforslagets § 40. Adgang til at fastsætte særlige fartgrænser på strækninger med behov derfor må selvsagt bevares, men som en undtagelse.

Hvis det ændringsforslag, der er stillet om, at § 41 udgår, ikke bliver vedtaget, vil jeg stemme for de fartgrænser, der giver den friest mulige hastighed under ansvar, fortolket som i lovforslagets § 40.

Om bussers hastigheder vil jeg blot sige, at dér er jeg enig. Lastvogne og campingvogne mener jeg følger med; det hænger sammen med mit syn på hastigheder i øvrigt.

Så kunne det være fristende at indføje

noget om busbaner og hyrevognes brug deraf. Jeg skal nøjes med at sige, at jeg både af trafikikkerhedsmæssige grunde og af hensyn til afviklingen af trafikken, ikke mindst af den egentlige kollektive trafik, er imod, og jeg er også imod, at der gives adgang til forsøgsordninger.

Så kommer vi til det afgørende spørgsmål: spirituskørsel og det såkaldte promillebegreb. Dér ønsker jeg bestemmelserne i det oprindelige lovforslags § 53 opretholdt. Der er en bestemmelse som den nugældende regel i færdselsloven om, at et motorkøretøj ikke må føres af nogen, der på grund af indtagelse af spiritus er ude af stand til at føre køretøj på fuldt betryggende måde. Dog foreslås der ved ændringsforslag nr. 70 en ændret affattelse af en del af § 53, hvor jeg i overensstemmelse med, hvad straffelovrådet i sin tid har sagt, mener, at politiets adgang til at kræve alkoholtest skal være begrundet i mistanke om spirituspåvirkning hos den pågældende bilist eller fører af motorkøretøj.

Ændringsforslag nr. 71 skal jeg nævne. Det mener jeg at måtte stemme for, selv om det sammenblander det oprindelige forslags §§ 52 og 53, for ellers bliver der ingen bestemmelser om dem, der kører efter overforbrug af medicin og under mangel på søvn osv.

Ændringsforslaget om promillekørsel betyder både, at noget bliver mildere, og at noget bliver strengere. Der åbnes vel adgang for betinget frakendelse af førerbevis i nogle tilfælde og nedsættelse af frakendelsestiden i særlige tilfælde, men det foreslåede regelsæt betyder først og fremmest en svækkelse af den sigtede borgers stilling og af domstolenes frie bevisdømmelse. Ved at borttage den kliniske lægeundersøgelse og alene bygge på en måling af alkoholkoncentrationen i blodet efter udtaget prøve og fastsætte en promillegrænse forringes borgerens retsstilling mærkbart, og domstolene gøres, som det er udtrykt andetsteds, til ekspeditionssteder i promillesager eller, om man vil, til maskiner med in- og output med givet resultat, når promillen er fastslået at være over den grænse, der tænkes fastlagt. Jeg er betænkelig herved, og jeg skal, for ikke at tage mere af tingets tid, henviser til, hvad retslægerrådet har sagt efter betænkningen i 1969, hvor et flertal har frarådet promillegrænsen og gjort det på en måde, som jeg