

[Kaj Hansen.]

skal forbindes med en autorisationsordning for autoværksteder, således at det bliver fastlagt ganske entydigt, hvor erstatningsansvaret ligger i de pågældende tilfælde.

Med hensyn til knallerterne gik det meste jo på gulvet — omtrent i den sidste time af udvalgsarbejdet. Det tror jeg nok var en fejl. Jeg synes, at man var ved at nå et resultat. Der var måske for stor afstand imellem det, der var stillet op fra arbejdsgruppens side, og det, der var en realistisk mulighed for at få vedtaget. Jeg vil alligevel beklage, at det gik sådan. Jeg tror, man havde været bedre tjent med, at vi i hvert fald havde fået en vægtgrænse på 65 eller 70 kg her i første omgang, for så havde man i hvert fald fået sat stop for en videreudvikling. Nu kan man i og for sig fortsætte. Derfor tror jeg ikke, at endelig afklaring er sket i det spørgsmål; det er en sag, som må tages op på ny.

Til sidst skal jeg henvise til det mindretalsforslag, der er stillet af socialdemokratiet og DKP samt hr. Poul H. Møller fra kristeligt folkeparti, hvor vi går ind for, at knallertkørere skal have undervisning. Det er ikke så meget undervisning i at køre knallerten, det er undervisning i, hvordan man skal bevæge sig i trafikken med knallert. Det tror jeg også det vil være rigtigt at der arbejdes videre med. Det kan gøres på baggrund af, at et sådant forslag bliver vedtaget, så jeg vil anbefale, at man går ind herfor. Men jeg må med det samme sige til hr. Otto Mørch, at jeg tror, vi fortsat skal holde fast ved, at det skal være gratis for disse unge knallertkørere.

I øvrigt skal jeg sige, at færdselslove er vel noget, man aldrig bliver færdig med, det er vel noget, der tages op ved visse lejligheder. Jeg synes stadig væk, der er et par spørgsmål tilbage, der ikke er løst, og dem mener jeg vi skal tage op ved lejlighed. Det behøver ikke at være i forbindelse med en almindelig revision af hele færdselsloven.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale, at man vedtager de ændringsforslag, hvor kommunisterne er medforslagsstillere.

Arnfast (CD):

Jeg skal medgive retsudvalgets formand, hr. Gudme, at der har været kort tid, navnlig for de partier, der ikke er udvalgsberettigede.

Men jeg må samtidig medgive, at vi gentagne gange er blevet indbudt til ordførermøder, som vi med større eller mindre held har kunnet være til stede ved.

Nu foreligger forslaget til en ny færdselslov, og det er jo i det store og hele udtryk dels for en forenkling af lovens tekniske regler og dels for ændringer til fremme af færdselssikkerheden. Centrum-demokraterne kan for størstepartens vedkommende tilslutte sig indholdet af det foreliggende forslag, også for så vidt angår de fleste ændringsforslag, som et udvalgsflertal står bag. Behandlingen i dag giver mig derfor kun anledning til nogle få bemærkninger, og jeg vil koncentrere dem om to væsentlige spørgsmål — også af hensyn til tiden — hvor centrum-demokraternes opfattelse ikke harmonerer med udvalgsflertallets.

For det første deler CD ikke udvalgsflertallets opfattelse med hensyn til betimeligheden af at indføje en særlig bestemmelse om trafiksanering — jeg forstår, den bliver kaldt Kertemindeplanen. Uanset, at mit parti ser med stor sympati på lokale bestræbelser på at skaffe en hensigtsmæssig trafiksanering, finder vi det betænkeligt generelt at skabe hjemmel for en lokal fravigelse af væsentlige færdselsregler. En anvendelse af hjemmelen vil kunne skabe betydelig usikkerhed hos de vejfarende, der risikerer at skulle indstille sig på forskellige færdselsregler, afhængigt af hvor i landet de færdes. Uanset sympatien finder vi derfor, at ønsket om absolut ensartethed i trafikens regler overstiger denne sympati; man bør ikke give muligheden for lokale eksperimenter en sådan frihed, at der skabes usikkerhed hos trafikanterne til skade for trafikikkerheden.

Et andet væsentligt punkt, jeg vil omtale, er problemet om straf for spirituskørsel. Som udgangspunkt er centrum-demokraterne egentlig ganske godt tilfredse med den nugældende vurdering, efter hvilken det i princippet er en konkret bedømmelse af den enkelte spirituspåvirkede førers egenhed til at føre motorkøretøj, der er afgørende for spørgsmålet om domfældelse. Som praksis omkring færdselslovens § 16, stk. 1, imidlertid har udviklet sig, må retspraksis ses som et udtryk for en nærmest fast promillegrænse. Derfor kan man sådan set lige så godt tage skridtet fuldt ud og lovfæste en fast