

promiller, og det har noget at gøre med de forskellige kulturer. Det kan godt være, at hr. Søren Søndergaards argument, som jeg selv har brugt i diskussionerne, er rigtig, men der har indtil videre ikke rigtig været noget, der tyder på det.

Hvis vi f.eks. går til Belgien og en række andre lande, som har lave promillegrænser, kører folk som død og djævel både spirituskørsel og med for høj hastighed. I de lande har de også nogle fine hastighedsgrænser, men det falder ikke nogen ind at overholde dem, og de kører også spirituskørsel. Her har vi altså med manglende trafikultur at gøre. Det er også derfor jeg er temmelig opbragt over hr. Tom Behnkes holdning til folk, der kører for stærkt, for det har noget med trafikultur at gøre. Det er underordnet, om det er på den ene eller den anden måde, det går galt.

Men lad os kigge på det, selv om jeg ikke synes, der er nogen mening i at tvinge et forslag igennem, hvis det ikke får nogen færdselssikkerhedsmæssig effekt.

(Kort bemærkning).

Bjørn Elmquist (RV):

Fru Gitte Seeberg fortsatte diskussionen om forsætskonstruktionen og kom ud i, hvad vi kan gøre som et forsøg. Det er lige præcis her, det begynder at blive vanskeligt. Der blev talt om at lave en gråzone og sætte en grænse for grov uagtsomhed, så folk er klar over, at der vil være overvejende sandsynlighed for eller risiko for, at gerningen ligger i straffeloven. Det er jeg helt på det rene med. Men det er lige præcis det problem, der vil melde sig med det samme, og derfor mener jeg, at ud fra overordnede synspunkter er det en meget farlig vej at betræde.

Det har været en interessant debat, hvor vi har fået indblik i manges hverdag. Jeg vil ganske vist ikke sige, at vi også har fået indblik i hr. Søren Søndergaards hverdag, men det var jo meget realistisk beskrevet.

Der danner sig alliancer på kryds og tværs; snart vil nogle være med til det ene, og snart vil nogle være med til det andet. Jeg synes, vi kan lære noget af førstebehandlingen af den såkaldte racismeparagraf i straffeloven, § 266 b, i 1970, hvor der ved førstebehandlingen blev udtrykt forskellige synspunkter, og da betænkningen blev skrevet, viste det sig, at det i realiteten kun var halvdelen af forslaget, man forholdt sig til.

Jeg håber, vi kan blive enige om, at de signaler, som justitsministeren sagde vi eventuelt

kunne nå frem til at sende ud, skal raffineres og klargøres i Retsudvalget, så vi ender med at afgive en beretning eller en betænkning – alt afhængig af, om vi når frem til anden behandling af dette beslutningsforslag. Vi må have skåret både det ene og det andet ud, så der ikke kan være tvivl om, præcis hvilke signaler et flertal i Folketinget gerne vil sende til anklagemyndigheden og domstolene.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Fru Margrete Auken tilbød en handel: Man ville gerne fremsætte et forslag om skærpelse af straffen for spirituskørsel, hvis Fremskridtspartiet til gengæld ville være med til at skærpe straffen for at køre for stærkt.

Mine holdninger er ikke til salg på den måde, og jeg regner heller ikke med, at det var det, fru Margrete Auken ønskede at give udtryk for. Men det var sådan, det blev fremstillet: Fru Margrete Aukens holdning til, om der skal være skærpet straf for spirituskørsel, afhænger af Fremskridtspartiets holdning til en skærpelse af straffen for at køre for stærkt. Det er jeg lidt skuffet over, hvis det virkelig er tilfældet.

Men med hensyn til at køre for stærkt: Hvis man en sen natte-time, når man kører hjem helt alene på motorvejen, kører 120 km/t, er det 10 km for stærkt. Skal straffen skærpes? Skal der gives endnu større bøder for at gøre det? Nej, det mener jeg ikke. Men til gengæld er jeg enig i, at hvis man i bymæssig bebygget område, hvor der er fartbegrænsning på 50 km/t, kører – havde jeg nær sagt – som død og djævel, skal man straffes strengere. Men sådan er det jo allerede i dag.

Helge Adam Møller (KF):

Sidste år blev der i den danske trafik dræbt 558 mennesker, og det er – alt afhængig af, hvordan man ser på det – mange. Men det er også få, forstået på den måde, at hvis man går 23 år tilbage i tiden, altså til 1971, blev der dræbt 1.219. Det vil sige, at det er mere end en halvering på 23 år, og vi skal faktisk helt tilbage til 1953 – det år, hvor vi fik den sidste grundlovsændring – før antallet af trafikdræbte var lige så lavt som sidste år, selv om antallet af køretøjer er steget fem gange og trafikmængden ni gange. Det er jo godt nok.

Men hvis man kigger lidt på og analyserer tallet 558 trafikdræbte i Danmark, vil man også se, at ca. en femtedel, nemlig 115 af disse trafik-