

Tilføjelse til bet. o. lovf. vedr. færdselsloven.

færdselsloven indføres en promillegrænse på 0,8. Forslaget bygger i hovedsagen på straffelovrådets indstilling.

Mindretallet kan henholde sig til den udførlige argumentation for indførelse af en fast promillegrænse, som indeholdes i færdselsikkerhedskommissionens og straffelovrådets betænkninger. Justitsministeren har om den nuværende retstilstand under et samråd med udvalget oplyst, at der i praksis som den helt overvejende regel sker domfældelse ved en promille på 1,0 uden usikkerhedstillæg, og at den foreslåede promillegrænse på 0,8 derfor i realiteten vil ligge meget nær en blot lovfæstelse af den allerede eksisterende domspraksis. Mindretallet finder det på denne baggrund — der må sammenholdes med, at den normale reaktion over for personer med en promille på mellem 0,8 og 1,20 i fremtiden vil være bøde — aldeles ubetænkeligt at foreslå en promillegrænse på 0,8 indført i færdselsloven.

Et andet mindretal. (Else-Merete Ross, Horn og Boye Hansen), der er enigt i, at der bør indføres en promillegrænse i færdselsloven, ønsker i overensstemmelse med færdselsikkerhedskommissionens flertal, at denne fastsættes ved 0,5 promille, idet alle videnskabelige undersøgelser viser, at den menneskelige reaktion ændres ved denne grænse. Dette mindretal stiller nedenstående ændringsforslag nr. 4, 15 og 16 til ændringsforslag nr. 3 og 14.

Et enkelt medlem af udvalget (Axel Ivan Pedersen) har ønsket, at der som bilag til betænkningen optrykkes et fra justitsministeren modtaget udkast til cirkulære til anklagemyndigheden om behandling af sager vedrørende spirituskørsel m. v. Udvalgets øvrige medlemmer har ikke kunnet tilslutte sig dette, idet det er udvalgets hensigt efter lovforslagets 2. behandling at vende tilbage til spørgsmålet om det nævnte udkast til cirkulære.

#### *Hastighedsbegrænsning.*

Udvalgets overvejelser af dette spørgsmål er navnlig sket på grundlag af færdselsikkerhedskommissionens betænkning nr. 567/1970 vedrørende hastighedsbegrænsning, som er tilsendt alle folketingets medlemmer. I betænkningen tages stilling til

spørgsmålet om, hvorvidt der bør indføres en generel hastighedsbegrænsning, dels i byer og bymæssigt bebyggede områder, dels uden for sådanne områder. Kommissionens flertal finder ikke, at der foreligger tilstrækkelig begrundelse for at indføre sådanne regler, hvorimod et mindretal stiller forslag om, at der bortset fra motorveje indføres en generel hastighedsbegrænsning på 60 km/t i alle byer og bymæssige bebyggelser, og at der også overalt uden for byer og bymæssige bebyggelser samt på motorveje indføres en generel øverste hastighedsgrænse. Som bilag til færdselsikkerhedskommissionens betænkning er optaget nogle henvendelser til kommissionen fra Den danske Købstadforening, De samvirkende Kommunalforeninger, Bymæssige Kommuner og Københavns magistrat, som alle går ind for, at der indføres en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige bebyggelser på enten 50 eller 60 km/t.

Udvalget har desuden om hastigheds-spørgsmålet modtaget henvendelser fra Københavns magistrat og Landsforeningen Tryk Trafik.

Ved fremsættelsen af lovforslaget oplyste justitsministeren, at regeringen havde besluttet at følge færdselsikkerhedskommissionens flertal og derfor ikke fremsatte forslag om indførelse af faste hastighedsgrænser.

Et flertal (udvalget med undtagelse af Amtoft, Horn, Waldemar Laursen, Axel Ivan Pedersen, Boye Hansen og Arne Larsen) finder at kunne tilslutte sig regeringens standpunkt og vil således ikke fremsætte ændringsforslag om, at der indføres generel hastighedsbegrænsning, hverken i byer og bymæssige bebyggelser eller uden for sådanne områder. Flertallet kan henholde sig til den udførlige argumentation imod faste almindelige hastighedsgrænser, som gives i færdselsikkerhedskommissionens betænkning, og som blev givet af justitsministeren under lovforslagets 1. behandling. Ministeren udtalte, at han følte sig overbevist om det rigtige i den vurdering, at faste generelle grænser for hastigheden ikke vil betyde nogen forbedring af færdselsikkerheden, men snarere medføre en række ulemper. Han henviste herved til, at der i høj grad allerede er gjort brug af hastighedsbegrænsning som trafikikker-