

[Arne Larsen.]

nisteren, at han ser positivt på en sådan eventuel lovændring. Vi kan selvfølgelig diskutere det i udvalget, og jeg håber, at det vil resultere i, at udvalget går ind på denne tankegang.

Bestemmelserne i lovforslaget om ansvarsforsikringsgrænsernes forhøjelse kan jeg tilslutte mig, og jeg vil også finde det rigtigt at afkriminalisere overtrædelserne af de lokale standsnings- og parkeringsrestriktioner. Det har også været behandlet i færdselssikkerhedskommissionen. Jeg tror, det er rigtigt ud fra den ganske bestemte forudsætning, at det letter politiets arbejde, at det frigør en hel del af politiets mandskab, og det betyder, at politiets virksomhed i øvrigt også på det trafikmæssige område kan forstærkes, hvad der i allerhøjeste grad er behov for.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige behandling af dette lovforslag og håber som sagt, at nogle af de tanker, jeg her har fremført, vil møde velvilje i de øvrige partigrupper.

Else-Merete Ross: Jeg vil gerne udtrykke min tilfredshed med, at straffelovrådet ligesom færdselssikkerhedskommissionen går ind for en promilleregulering og tager afstand fra den betragtning, at man dermed skulle forlade den frie bevisførelse og forringe borgerens retsstilling. Det gør man ikke. Derimod må jeg udtrykke min skuffelse over, at straffelovrådet ikke har fulgt færdselssikkerhedskommissionens flertal og sat lavpromilliegrensen ved 0,5, men ved 0,8, hvorved man — når en usikkerhedsmargen på 0,15 promille lægges til — omtrent når den grænse, som man nu opererer med ved pådømmelse af færdselssager.

Færdselskommissionens opgave var og er at finde frem til foranstaltninger, der kan reducere det alt for store antal trafikulykker. Ulykker med spirituspåvirkning som hovedårsag udgjorde i 1967 10,6 pct. af samtlige ulykker og tegnede sig for 18,4 pct. af samtlige dræbte. Herudover kommer de mange tilfælde, hvor spirituskørsel kun var medvirkende årsag.

Hvornår begynder spiritus at være farlig for sikkerheden? I de svenske trafikulykkesutredningars betænkning siges der, at der ved 0,3-0,4 promille alkohol i blodet

indtræder en forøgelse af uheldsrisikoen. I en OECD-rapport fra 1966 siges, at ved en promille på 0,8 er køreegenskaberne væsentligt forringet for næsten alle personer: I Grand Rapids-undersøgelsen i USA siges det, at sandsynligheden for kørselsuheld ved 0,8 promille er 3-4 gange så stor, som når der ikke findes alkohol i blodet. Af en fransk undersøgelse fremgår det, at selv små mængder alkohol i blodet på uheldig måde påvirker førere af motorkøretøjer. Den vigtigste virkning er, at reaktionstiden, både den auditive og den visuelle, forøges betydeligt, hvilket især påvirker standselængden ved opbremsning. Ulykkesrisikoen angives at være 2½ gang større ved en alkoholkoncentration i blodet på 1 promille end ved 0,5 promille og 10 gange så stor ved 1,5 promille.

Sverige havde i en årrække en lavpromilliegrense på 0,8, men har sat den ned til 0,5. Argumentet er, at ved 0,8 promille er de fleste kørefunktioner nedsat og risikoen højere end ved nøgtern kørsel. Skulle man være helt konsekvent, burde man i et vist tidsrum før motorkørsel overhovedet ikke have nydt spiritus. I erkendelse af den menneskelige naturs svaghed har man betragtet dette som urealistisk at gennemføre. For piloter er man enedes om en grænse på 0,4 promille.

Går vi over til fast promilliegrense, ville vi få den så ofte omtalte og ønskede nordiske ensartethed i vor lovgivning, hvis vi rettede os efter Norge og Sverige og valgte 0,5 promille. Dette nordiske enhedssynspunkt lader straffelovrådet helt ude af betragtning. Desuden tager det ikke hensyn til OECDs påvisning af, at køreegenskaberne er væsentligt forringet for næsten alle personer ved en promille på 0,8. Det legaliserer, at førere af motorkøretøjer godt må have væsentligt forringede køreegenskaber indtil et vist maksimum, så først bliver det strafbart. Et argument synes at være, at befolkningen ikke vil kunne acceptere en lavere grænse end 0,8 promille. Er den danske befolkning virkelig så forskellig fra den norske og den svenske befolkning? Det tror jeg ikke. Men vi skal nok samtidig have en pædagogisk tilrettelagt færdselspropaganda, så vi ikke glemmer det ansvar, vi har over for andres og egne liv og lemmer, når vi kører, og vi må nok også have en øget færdselspolitikontrol til at holde os i ørerne. Vi kommer