

[Otto Mørch.]

vedkommende givet udtryk for mine synspunkter ved første behandling og skal henvises hertil. Jeg ønsker blot at tilføje, at jeg synes, det er et klogt standpunkt, regeringen her indtager, for generelle fartbegrænsninger, såvel i som uden for bymæssigt område, virker under skiftende vejforhold, skiftende trafikforhold og skiftende vejrforhold efter min mening som en underkendelse af trafikanternes eget ansvar og eget fornuftige skøn og frister derfor efter min mening til omgåelse eller kan føre til sløvhed og manglende agtpågivenhed i trafikken. Derimod vil jeg gerne understrege, at stedvise og velmotiverede hastighedsgrænser absolut er på deres plads, og det er også derfor, vi bruger disse stedvise hastighedsbegrænsninger i vort nuværende trafikbillede.

Når en regel, ikke mindst en færdselsregel, er fornuftig og er velmotiveret, accepteres den af trafikanten. Den går ind, og den skærper hans opmærksomhed. Jeg tvivler på, at københavnere, århusianere, odenseanere eller andre storbytrafikanter vil finde en generel hastighedsbegrænsning i deres bymæssige område velmotiveret. Det ville give en træg, usikker og usmidig trafikafvikling i byområder, hvor lyssignaler og andre regulerende foranstaltninger i forbindelse med den stigende trafikthed i sig selv regulerer hastigheden. Når det ligger sådan, må jeg derfor anbefale at stemme imod mindretallets ændringsforslag under nr. 7, 10 og 17, hvor der stilles forslag om generelle hastighedsgrænser i bymæssige områder på 60 km i timen, uden for bymæssige områder på 100 km i timen og 120 km i timen for motorveje.

Jeg minder om, at man på visse tyske motorvejsstrækninger prøvede med en hastighedsgrænse på 100 km i timen, men hurtigt ophævede den, da der kom en meget stærk stigning i ulykkestallene på disse motorvejsstrækninger. Gennemførelsen af mindretallets forslag vil afsvække respekten for lovgivningen, for grænserne vil ikke blive overholdt, fordi de ikke er velmotiverede og dermed accepteret af trafikanterne.

Endelig skal jeg komme med nogle bemærkninger om spritkørslen, der naturligvis har haft den mest fremtrædende plads i udvalgsdrøftelserne. Her kan jeg for øvrigt også henvises til mine udtalelser under første

behandling, men jeg ønsker yderligere at tilføje: når hvert femte menneske, der dræbtes i trafikken i 1970, blev offer for ulykker, hvor spiritus var medvirkende årsag, siger det sig selv, at der ikke kan gøres nok for at få neddæmpet eller bekæmpet spritbilismen. Spørgsmålet er blot: hvordan reduceres det store antal spritbilister? Der er nu ca. 8.000 spritbilister om året.

Jeg vil gerne fastslå så stærkt, som det er mig muligt, at der ikke for mig foreligger noget som helst bevis, nogen som helst garanti for, at vi får en eneste spritbilist mindre ved at indføre en fast promillegrænse. Derimod foreligger der gode resultater, hvor man har sat ind med en effektiv politikontrol. Derfor anbefaler straffelovrådet da også en kraftig forøgelse af politikontrollen samt en udvidet adgang til Alcotest som de metoder, der skal gøre opdagelsesrisikoen større og dermed få flere til at afstå fra at køre bil i spirituspåvirket tilstand.

Dette synspunkt er helt centralt, og det er det, et flertal af udvalget tilslutter sig. Jeg tror som sagt ikke på, at der bliver en eneste spritbilist mindre, fordi man indfører en fast promilleregulering. Vi ved, at menneskets alkoholtolerance er forskellig, men vi ved også, at det samme menneskes modtagelighed for alkohol kan svinge. Det er videnskabeligt konstateret, at det samme alkoholkonsum registrerer uensartede promiller også hos personer af samme vægt. Vi står altså her over for en kemisk proces, der foreløber vidt forskellig fra menneske til menneske og hos det samme menneske i skiftende situationer. Når det ligger sådan, vil det da være i strid med al sund fornuft og al retfærdighed, om en overtrædelse af en promillegrænse, som registrerer en sådan kemisk proces' forløb, automatisk skulle medføre domfældelse som spritbilist. Det ville ikke stemme med vore retskrav om individuel prøvelse af en sag gennem alle mulige bevis-elementer. Det ville ikke stemme med dogmet om bevisbedømmelsens frihed. Indføres her i landet fast promillegrænse som udslagsgivende i færdselssager, ja, så vil uretfærdigheden ramme højst vilkårligt.

Lad mig videre fastslå, at i princippet er der ingen uenighed om, at den alvorlige form for lovovertrædelse, den kriminalitet som spritbilismen er, bør straffes hårdt. Men jeg ønsker ingen underminering af vort