

[Arne Larsen.]

millegrænser. Jeg synes, ministerens holdning er lidt inkonsekvent.

Nu har spørgsmålet jo været til grundig overvejelse i det nedsatte folketingsudvalg, og behandlingen her har afgjort ikke fået mig til at afstå fra min indstilling til dette spørgsmål, sådan som jeg også har givet udtryk for den i færdselsikkerhedskommissionen. Jeg lægger stor vægt på disse betænkninger og lægger også megen vægt på straffelovrådets betænkning, som kom efter trafikikkerhedskommissionens.

Jeg må sige, at jeg desværre ikke har hele min gruppe bag mig i min stillingtagen; i dette spørgsmål er vor gruppe delt, ligesom jeg går ud fra, at samtlige andre grupper her i folketinget er delt på dette spørgsmål.

Jeg vil gerne understrege — hr. Nordqvist var inde på det — at sprit og benzin er en dødsensfarlig cocktail. Det er bevisligt, at færdselslovens § 16 overtrædes i et stigende antal tilfælde. Motorførere har altså ikke den fornødne respekt for lovgivningen, således som den i dag er udformet. Man overlader faktisk til motorførerne selv at afgøre, om de fører motor-køretøjet på betryggende måde. Det er jo ikke forbudt at nyde spiritus. Man må bare ikke nyde så megen spiritus, at man ikke kan føre motorkøretøjet på betryggende måde, således er det udtrykt. Derved overlader man det til den enkelte selv at afgøre, om han er i stand til at føre et motorkøretøj på betryggende måde. Når man har indtaget tre eller fire genstande, ja, så er ens bedømmelse af, hvad man selv kan, og hvad der er betryggende i dette tilfælde, nok noget forfladiget. Derfor er jeg af den bestemte opfattelse, at vi ikke længere kan klare os med denne bestemmelse i færdselsloven, men at vi må have en skærpelse af § 16. Og jeg mener, at det fornuftigste vil være at indføre en promillegrænse.

Det er rigtigt, som også hr. Holmberg var inde på det, at sagkyndige har udtalt sig i stor udstrækning, nogle for og nogle imod. Jeg må henlede opmærksomheden på, at en række lande, en række civiliserede lande i Europa, for længst har gennemført promillegrænser i deres færdselslovgivning. I Sverige skelner man mellem dem, der har en promille på over 1,5 — det kalder man for

ratfylleri, og her er straffen 1 års fængsel normalt — og dem, som har fra 0,5 og op til 1,5; det er ratonykterhet. Det er jo en temmelig skarp adskillelse, men den er i og for sig meget fornuftig. Norge har en promillegrænse på 0,5. Finland har ikke nogen promillegrænse, men der sker dømfældelse, hvis man har en promille på 1; og har man været årsag til en ulykke, som har haft dødelig udgang eller svær legemsbeskadigelse til følge, så kan man idømmes tugthus på indtil 6 år. Det er altså en temmelig skrap lovgivning på dette område, man har i Finland. Tyskland overvejer indførelse af en promillegrænse på 0,8. I Storbritannien har man den samme promillegrænse, i Østrig har man den. Jeg vil også minde om, at i en række andre lande, f. eks. i Østeuropa, er det overhovedet ikke tilladt at have nogen som helst form for promille, når man sætter sig op i et køretøj.

Nordisk Råd har beskæftiget sig meget med spørgsmålet og har udtalt, at man burde arbejde hen til ensartede regler på disse områder, og Sverige er blevet det koordinerende land, som skal arbejde med disse spørgsmål. Den europæiske transportministerkonference er ligeledes gået ind for en promillegrænse på 0,8. Jeg synes, alle disse kendsgerninger er meget vægtige og bør gøre et vist indtryk på folketinget.

Jeg mener som sagt, at en skærpelse er nødvendig. Der dræbes alt for mange mennesker i trafikken i dag, og mange af disse døds ofre og disse mange svære ulykkestilfælde skyldes altså spritkørsel. Der bør og der skal gøres noget for at komme dette uvæsen til livs, og jeg tror, at en væsentlig del af disse ulykker, disse døds ofre, kan borteliminere, hvis vi får en promillegrænse. Derfor vil jeg varmt anbefale den.

Et mindretal har også stillet ændringsforslag om gennemførelse af generelle hastighedsbegrænsninger.

En anden årsag til de mange ulykker er givetvis også for mig, at der tit og ofte køres med for store hastigheder. Også her skal den enkelte motorfører selv afgøre, hvor hurtigt forholdene tillader ham at køre, men da mange motorførere jo er ganske uvidende om de forhold, som de kan komme ud for på en vejstrækning, som de måske ikke er kendt med, ser vi ofte, at der indtræffer uhyggelige trafikulykker, netop på grund af