

[Hagen Hagensen.]

jeg, at flere af dem burde være lavet om til lovregler. Det er nemmere for borgerne at læse i loven end at skulle læse noget, en minister har fastsat i henhold til loven.

**Poul H. Møller (KrF):**

I denne ende af rækken af ordførertaler vil det jo meget nemt blive gentagelser, vi kommer med, men det er nu engang betingelserne, det må vi finde os i, og de, som hører på, må også affinde sig med det.

Men jeg vil da også godt begynde med at gentage hr. Holmbergs tak til udvalget, dets formand og sekretær, til justitsministeriets embedsmænd og for den sags skyld også til justitsministeren selv. Tak for et meget godt og fint og gedigent samarbejde om dette både vigtige og vægtige lovforslag.

Ved anden behandling i dag af den nye færdselslov er vi jo nået til afslutningen af et årelangt og meget grundigt udvalgsarbejde vedrørende vor trafik, et arbejde, der helt upolitisk alene har haft som sit eneste og fornemste sigte: trafikikkerhed.

De fleste love må jo med kortere eller længere mellemrum tages op til revidering og ajourføring. Den nugældende færdselslov har ca. 20 år på bagen, og i det forløbne tidsrum er der sket en kolossal udvikling netop på det trafikale område, som efterhånden har gjort en lovændring særdeles påkrævet. Det mest markante træk i udviklingen er vel den enormt voksende bilpark, som i høj grad dominerer færdselsbilledet såvel her i vort land som i store dele af verden. Denne lille stålkasse har givet mange af os glæder og nyttevirkninger, men den har jo rigtignok også afstedkommet svare problemer i trafikken.

Under udvalgsarbejdet er der foretaget en del ændringer, rettelser og tilføjelser m. m. af mere eller mindre væsentlig betydning. Vi har i dag en ret så vigtig samling af ændringsforslag, som vi nu om lidt skal stemme om. Det ville tage megen tid, om man skulle standse ved dem alle, hvorfor jeg vil nøjes med at dvæle lidt ved tre afsnit, der hver for sig måske kan påkalde næsten lige så stor interesse og modsigelse, som det var tilfældet med sikkerhedsseleer ved den første delbetænkning i forrige samling. Og så kan det vel ikke undre, om det bliver no-

genlunde de samme emner, foregående ordførere også har samlet sig om.

Jeg vil her som det første omtale bestemmelserne om faste promillegrænser. De har jo tidligere været forsøgt indført, men nu ser det endelig ud til, at der er skabt flertal herfor, hvad vi i kristeligt folkeparti hilser med meget stor tilfredshed. Der har jo været en sørgelig stigning både i antallet af spirituspåvirkede bilister og de af sådanne forårsagede trafikuheld, heraf mange med dræbte eller svært lemlæstede medborgere. Det er således oplyst, at stigningen i antallet af motorkøretøjer herhjemme i 1974 var på 20 pct., mens stigningen samme år i antallet af såkaldte spritbilister var på ikke mindre end 64 pct., hvilket jo nok kan give anledning til visse overvejelser og refleksioner.

Den tyske professor Spann har gennem talrige undersøgelser konstateret, at en motorvognsfører allerede ved en promille på 0,5 forårsager 2½ gang flere færdselsulykker med dødelig udgang end i ædru tilstand, og ved en promille på 0,8 er tallet 4 gange større. Selv om en motorvogn er i upåklagelig stand, bliver den ved en påvirket førers anvendelse til en vogn med halvmatte ruder, stort ratslør og svingtende bremses, altså en alvorlig fare for alle andre trafikanter.

Af disse og mange andre årsager har vi i kristeligt folkeparti fundet det helt uacceptabelt at operere med en grænse fra 0,8 helt op til 1,5 promille. De fleste lande i Europa, som har indført faste promillegrænser, har fastsat grænser fra 0,5 til 0,8, og som det eneste land har Sverige også et grænseområde fra 0,5 helt op til de 1,5. Det er f. eks. bemærkelsesværdigt, at Grækenland har nedsat sin grænse, som oprindeligt var 0,8, til 0,5, og Belgien, som var helt oppe på 1,5, er gået helt ned til 0,8, men med forskellige strafsanktioner.

I forbindelse med spirituspåvirkede motorførere er også fremkommet nyskabelsen: betinget fradømmelse af førerbevis, hvad vel også i visse tilfælde må siges at være rimeligt at tage i brug.

I justitsministerens forslag skelnes mellem spirituskørsel og promillekørsel, men såfremt man holder sig inden for de her fastlagte maksimale promillegrænser, altså henholdsvis 1,2 og 1,5, og der ikke er sket