

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Antallet af trafikuheld har fortsat et sådant omfang, at nye initiativer er påkrævet, hvis de menneskelige og økonomiske omkostninger, som færdselsuheld påfører samfundet, skal reduceres mest muligt.

Lovforslaget tilsigter at begrænse antallet af trafikuheld, som sker efter indtagelse af alkohol. Forslaget indebærer, at promillegrænsen nedsættes fra 0,80 til 0,50.

Lovforslaget er en genfremsættelse af lovforslag nr. L 33 om forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Promillegrænsen) jf. Folketingstidende 1989-90, forhandlingerne sp. 534, 2293, 9123 og 9291 og tillæg A sp. 1079.

Mange spirituspåvirkede bilførere med en promille mellem 0,50 og 0,70 er involveret i personskadeuheld. 8,9 pct. eller 335 af de 3.753 spirituspåvirkede førere af personbiler i personskadeuheld, som i årene 1985-87 blev registreret af politiet, havde en promille mellem 0,50 og 0,70. Se Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan – betænkning nr. 1157, december 1988, side 26.

Det er videnskabeligt bevist, at evnen til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde er væsentligt reduceret for personer med en blodalkoholpromille mellem 0,50 og 0,80.

»Farligheden ved forskellige lave promiller er også undersøgt i laboratorie- og kørselsforsøg. Allerede ved 0,4-0,5 promille har man kunnet påvise øget fejlfrekvens ved uventede trafiksituationer. Selv toptrænede og motiverede alpine skiløbere på VM-niveau klarer sig dårligere i slalom med en promille på 0,35.

Valget af en lovbestemt grænse på 0,5 promille er videnskabeligt set velbegrunderet. For nogle mennesker ville en grænse på 0,3-0,4 promille dog give større sikkerhed. En 0,5 promillegrænse har ikke relation til det at kunne køre betryggende under normale og ukomplicerede trafikomstændigheder. Men allerede ved 0,2 promille har alkohol hos nogle bilførere indflydelse på bl.a. reaktionstid, motorik og

synsevne«. Se Ugeskrift for læger den 5. februar 1990, side 404-405.

Forslagsstillerne er af den opfattelse, at en lavere alkoholpromille er et initiativ, der kan være med til at begrænse antallet af trafikuheld. Af rapport nr. 28 fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning fremgår, at en nedsættelse af promillegrænsen til 0,5 formentlig vil betyde en mindre reduktion i uheldstallet. Det anføres endvidere, at uheldsrisikoen for de 18-24-årige er markant forhøjet, hvilket kan tale for at sænke promillegrænsen for de unge.

Det må endvidere antages, at en lavere alkoholpromille er med til at sikre, at bilister ikke kommer i nærheden af faregrænsen. Den omstændighed, at man straffes for en lavere koncentration af alkohol i blodet, vil formentlig medføre, at flere helt undlader eller begrænser indtagelse af alkohol, inden de kører bil. Det bliver legitimt at sige nej til alkohol, når man skal ud at køre. Herved understreges det også, at spiritusindtagelse og bilkørsel ikke hører sammen.

I flere internationale fora har spørgsmålet om promillegrænser været drøftet. EF's Ministerråd vedtog den 19. december 1984 en resolution, hvori det forpligtede sig til at sørge for hurtig vedtagelse af færdselssikkerhedsforanstaltninger og opfordrede Kommissionen til at fremkomme med forslag herom.

I EF-Kommissionens direktivforslag af 12. december 1988 hedder det: »Kørsel i spirituspåvirket tilstand anses for at være en medvirkende faktor ved en tredjedel eller mere af de 50.000 dødsfald, der om året sker i Fællesskabet som følge af færdselsulykker;

...

medlemsstaternes love om den tilladte maksimale alkoholkoncentration i motorføreres blod er forskellige; der er en stærk vejtrafik mellem medlemsstaterne, hvorfor en indbyrdes tilnærmelse af lovene om den tilladte maksimale alkoholkoncentration i motorføreres blod er ønskelig;

laboratorieforsøg har vist, at førernes reaktionstid forlænges væsentligt og opfattelsesevnen i betydelig grad begrænses, når alkoholkoncentrationen overstiger