

[Justitsministeren]

den at opstå særlige problemer. Der er jo grænser for, hvor meget vi skal regulere i forhold til felter, hvor der ikke skønnes at være noget behov. Så det er altså med det som udgangspunkt, at traktorerne ikke er med i lovforslaget.

Så vil jeg igen sige, at jeg har meget, meget svært ved at se, at de tanker, hr. Tom Behnke gør sig omkring en ændring af hele tinglysnings- og afgiftssystemet i den udformning, som hr. Tom Behnke foreslår det, ikke skulle få nogle meget betydelige provenumæssige konsekvenser, og det er jo også i det lys, man bør se det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

24) Første behandling af lovforslag nr. L 114:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Promillegrænsen).

Af Inger Stilling Pedersen (KRF) m.fl.
(Fremsat 19/11 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Justitsministeren (Engell):**

Det forslag, vi nu skal behandle, er jo en genfremsættelse af et lovforslag fra Kristeligt Folkeparti fra oktober 1989.

Vi pegede dengang fra regeringens side på, at andre initiativer end nedsættelse af promillegrænsen ville være mere egnede til forebyggelse af spirituskørsel. Jeg har siden iværksat en samlet handlingsplan med det formål at dæmme op for spritbilismen. Som et led i pla-

nen er politikontrollen på vejene over for spirituskørsel intensiveret, og samtidig er der gennem Rådet for Større Færdselssikkerhed sat ind med forøget kampagnevirksomhed, ikke mindst rettet imod de unge.

Jeg vil også fremhæve, at på baggrund af kriminalforsorgens forsøg med tilbud om alkoholistbehandling til dømte spritbilister er der nu gennemført en ordning, der indebærer, at domfældte kan få udsat strafafsoningen og få betinget benådning, såfremt den pågældende undergiver sig alkoholistbehandling. Der er herudover foretaget en ændring i den teoretiske køreprøve, sådan at der nu er mulighed for at blive stillet over for spørgsmål om sammenkædningen af spiritusindtagelse og bilkørsel. Målet her er jo, at disse spørgsmål skal indbygges i alle de lysbilledserier, som anvendes til teoriprøven, for derved at styrke hele undervisningen og dermed også bevidstheden over for spritbilisme i forbindelse med køreuddannelsen.

Endelig vil jeg også nævne, at der gennem en ændring af færdselsloven er givet en særlig adgang til at konfiskere biler hos spritbilister, der gentagne gange kører spirituskørsel.

Hvis vi så gør op, hvilke konsekvenser den indsats har haft, og ser vi på uheldstallene, så mener jeg, der er grund til en vis tilfredshed, for her fremgår det, at antallet af spiritusuheld med personskafe er faldet markant fra 1989 til 1990, nemlig med 18 pct. Jeg har også hæftet mig ved, at antallet af spirituspåvirkede førere af personbiler i samme tidsrum er faldet med ikke mindre end 25 pct., ligesom antallet af dræbte ved sprituheld er faldet fra 200 i 1989 til 154 i 1990. Endvidere kan vi nu for de unge bilisters vedkommende – i aldersgruppen 18-24 år – konstatere, at der gennem 1980'erne er sket et bemærkelsesværdigt fald i antallet af spiritusuheld.

Den udvikling bekræfter for mig at se, at den strategi, som regeringen har valgt over for spritbilisme, er den rigtige. Derfor har jeg fortsat tvivl over for nytten af at sænke promillegrænsen, som det her foreslås. Forholdet er jo det, at væsentlige politimæssige ressourcer bliver bundet til kontrol over for en gruppe bilister, som ikke udgør nogen større trussel mod færdselssikkerheden. Resultatet kan altså meget vel blive, at indsatsen over for spiritus og promillekørsel i de alvorlige sager svækkes.