

og at passagerer i cykelanhængere samt anhængerens egenvægt højst må veje 60 kg. Rådet for Trafik-sikkerhedsforskning finder, at det næppe er forsvarligt med mere end ét barn på en tohjulet cykel, men ser ingen umiddelbare sikkerhedsmæssige problemer i, at der både kan sidde ét barn på cyklen og ét barn eller flere børn i anhængerens.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning fremhæver, at der hverken findes uheldsstatistik eller forskningsresultater i ind- eller udland, som giver tilfredsstillende dokumentation for problemets omfang, eller som kan danne grundlag for fastlæggelse af de sikkerhedsmæssigt mest forsvarlige løsninger.

Et endeligt forslag til ændrede regler er endnu ikke færdigarbejdet, men det ligger allerede nu klart, at der vil blive tale om et regelsæt med stor detaljeringsgrad.

Det foreslås på denne baggrund at erstatte den gældende bestemmelse med en bemyndigelsesbestemmelse, der foreslås sat i kraft, når det nye regelsæt er færdigt. Reglerne vil blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Til nr. 4-8, 22 og 24

I Sverige, Norge, Storbritannien, Holland, Belgien, Frankrig, Italien, Portugal og Østrig anvendes apparater, der kan måle alkoholconcentrationen i udåndingsluft (evidensudstyr). Disse såkaldte elektroniske udåndingsprøver erstatter i vidt omfang blodprøver i sager om spiritus- og promillekørsel.

Indførelse af sådant udstyr i Danmark vil kunne frigøre ressourcer hos politiet, der blandt andet kan anvendes til en øget indsats på det færdselssikkerhedsmæssige område.

Ved forslaget bemyndiges trafikministeren til efter forhandling med justitsministeren at indføre regler om udstyr til måling af udåndingsluften samt ækvivalensregler om alkoholconcentrationen i udåndingsluften i forhold til alkoholconcentrationen i blodet. De af trafikministeren fastsatte ækvivalensregler skal lægges til grund af domstolene.

Indførelse af sådant måleudstyr vil have en positiv virkning på størrelsen af sagsomkostninger i sager om spiritus- og promillekørsel, idet udgifterne til indhentelse af blodprøve og lægeerklæring m.v. vil bortfalde.

Af de bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften, som trafikministeren ved forslaget bemyndiges til at fastsætte, vil det fremgå, at personer, såsom eksempelvis astmatikere, der af fysiske årsager ikke er i stand til at afgive en elektronisk udåndingsprøve, ikke skal belastes med sagsomkostninger som følge af, at en udtagelse af blodprøve i disse særlige tilfælde er nødvendig.

Ved forslaget bemyndiges trafikministeren samtidig til at nedsætte den tilladte alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen fra 0,80 promille til 0,50 promille.

Udenlandske undersøgelser viser, at for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,50 er risikoen for uheld dobbelt så stor som for en bilist uden alkohol i blodet. Simulator- og laboratorieforsøg har endvidere vist, at mange færdigheder er mærkbart påvirket fra 0,50 promille – særligt evnen til at reagere på uforudsete hændelser og på komplekse situationer. Forringelser i præstationsevnen gælder især for unge førere, men effekten kan variere stærkt fra person til person.

Dette er baggrunden for, at en række lande – og allersæst Belgien og Frankrig – har valgt at nedsætte promillegrænsen til 0,50.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for Trafikministeriet oplyst,

- at en i maj 1996 offentliggjort undersøgelse i Østrig konkluderer, at tendensen til at begå fejl er to-tredoblet ved en promille mellem 0,50 og 0,80,
- at en amerikansk undersøgelse fra 1988 fastslår, at betegnelsen »en sikker promille« ikke kan anvendes, idet den beregnede, relative risiko stiger med promillen, og stigningen i risiko er betydelig fra 0,50 til 0,80,
- at flere undersøgelser – blandt andet fra Australien – tyder på, at en nedsættelse af promillegrænsen fra 0,80 til 0,50 kombineret med en massiv kontrol- og kampagneindsats kan give markant positive resultater med hensyn til uheldsreduktioner, og
- at en lavere promillegrænse i sig selv derfor kan være et signal til alle de bilister, der anser en vis alkoholindtagelse for acceptabel.

Sanktionen ved promillekørsel i intervallet 0,51 – 0,80 promille vil alene være bøde, jf. § 117, stk. 3, mens der således ikke derudover og ej heller i gentagelsestilfælde skal ske frakendelse af førerretten ved promillekørsel under 0,80 promille, medmindre der i forbindelse med kørslen er begået så alvorlige kørselsfejl, at disse må anses for en skærpende omstændighed.

Efter gældende retspraksis ved udmåling af bøder for promillekørsel og for spirituskørsel med en promille mellem 1,21 og 2,00 uden skærpende omstændigheder er bøden indtægtsbestemt, således at bøden fastsættes til 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindkomst. Hensigten med denne bødetakst er, at bøden så vidt muligt skal svare til en månedsløn efter skat for personer med sædvanlige fradrag (en nettomånedsløn).