

som også andre partiers færdselsordførere har fået i den sag her, nemlig en vurdering af effekten af promillegrænsen 0,2, som man fik indført i Sverige i 1990. Der siger man ganske klart i denne evaluering:

Når alkoholprocenten i blodet overstiger 0,5 promille, viser nedsættelsen af evnen til at køre motorkøretøj sig tydeligt, men den negative effekt af alkohol kan observeres allerede ved lavere niveauer på 0,2–0,3 promille. Ulykkesrisikoen øges klart, når man har drukket øl og kører bil. Det viser sig allerede ved 0,2 promille, og for hver gang promillen øges med 0,2, stiger uheldsrisikoen med 100 pct., og særligt for unge købere stiger det meget mere.

Formanden:

Så er det hr. Arne Melchior, og efter disse 26 korte bemærkninger bliver vi nødt til at gå til afstemning.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal høfligt gøre opmærksom på, at CD i øvrigt har givet afkald på sin ordførertale i lighed med en række andre partier, men jeg føler mig foranlediget til at give et svar til hr. Brian Mikkelsen og til hr. Heiselberg om, hvor promillen skal ligge.

Det her er jo svært, for det virker så forskelligt på forskellige mennesker. Om det er en mand, en kvinde, en ældre, en yngre, en, der drikker ofte, eller en, der næsten aldrig drikker, hvad kropsvægten er, og mange andre ting spiller ind. Så hvem kan give det matematisk nøjagtige videnskabelige resultat? Det er der ingen, der kan.

Men svaret til de herrer er i virkeligheden følgende: Bilkørsel og alkohol hører simpelt hen ikke sammen. Det er svaret, og det er der jo også en hel del i Venstres og De Konservatives grupper, der egentlig godt ved og forstår og var villige til at stemme for – det har vi jo hørt heroppefra. Derfor må det være til at forstå, at 0,5 – jeg siger ikke, det er det nøjagtigt rigtige, hvem ved det som sagt, men et sted bør den ligge – kan ikke være ringere end 0,8, for de to ting, benzin og alkohol, hører ikke sammen.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er rigtigt, at der er mange forslag i lovforslaget, men de har alle sammen med det samme at gøre, nemlig færdselssikkerhed, og det er i

samme lovgivning, så det er vel naturligt, at man fremsætter det i ét lovforslag.

Jeg må gøre opmærksom på, at forslaget er fremsat i februar måned. Det bygger på en redegørelse bl.a. om sprit og drab fra Justitsministeriet og Trafikministeriet fra sidste år, og det bygger på en færdselssikkerhedsredegørelse. Så der er et grundigt forarbejde i ministeriet, ligesom der har været det i Færdselssikkerhedskommissionen, så der er ikke noget overraskende i det. Det er bare, at vi prøver at tage det alvorligt, som man siger fra Færdselssikkerhedskommissionen og andre sider om, at det er muligt at mindske antallet af ulykker på de danske veje. Det er muligt at mindske antallet af dødsulykker, og det vil vi meget gerne gøre noget ved.

Derfor er jeg ked af, hvis nogen her i salen ligesom prøver at gøre det til grin, og vil gøre opmærksom på, at når man taler om personlig frihed og gajoler og solbriller og andet i den her anledning, så var der også mange her i salen, der i sin tid, da man indførte seletvang, prøvede at gøre grin med det, men i virkeligheden har det reddet mange menneskeliv. Derfor synes jeg, at man skal lade være med at prøve at gøre sådan noget grinagtigt.

Det her er et forsøg på at redde menneskeliv og redde nogle mennesker fra at lide nogle skader, der vil kunne gøre deres liv meget vanskeligt efter en trafikulykke.

Der er ikke ønske om at tage erhvervet fra nogen som helst i det her lovforslag. Der er et ønske om, at folk overholder hastighedsgrænserne af hensyn til os alle sammen og af hensyn til sig selv. Det er at vende sagen på hovedet at sige, at det her er for at tage erhvervet fra folk. Nej, det her er for at få folk til at overholde hastighedsgrænserne, så de ikke er til fare for sig selv og andre på unødigt vis. Det synes jeg vi alle sammen skulle kunne blive enige om.

Hr. Heiselberg beklager, at der ikke har kunnet laves en aftale. Jeg er også ked af det, men jeg forstod, at der opstod nogle kommunikationsvanskeligheder i Venstres gruppe, da forslaget blev behandlet af de trafikpolitiske ordførere og blev sendt til Retsudvalget.

Og jeg gjorde Venstre opmærksom på, at jeg ikke var helt klar over, hvem jeg så skulle henvende mig til, og sagde til den trafikpolitiske ordfører, at jeg gik ud fra, at Venstre i Retsudvalget ville henvende sig til mig, hvis der var noget.