

mandag. Jeg håber, det kommer i gang meget snart. Den intention har jeg også.

Der er sat økonomi af. Som trafikminister kunne jeg godt ønske mig, at der var sat endnu flere penge af til det her, men der er sat op imod 1 mia. kr. af i de kommende år til det, og når der er det, og hvis kommunerne og amterne har 200 kr. pr. indbygger, kan vi nå målet. Det er derfor, det var vigtigt for mig at få nævnt kommunerne og amterne før. Men det er altså også et spørgsmål, der gælder de kommende finanslove, hvor meget Folketinget vil sætte af til det her. Jeg så selvfølgelig gerne, at vi gjorde mere på området.

Med hensyn til de tunge køretøjer vil jeg sige, at også dér vil jeg gerne tage nogle initiativer med andre strafformer, så de bliver mere pædagogisk virkende: Overlæs skal klares på stedet. Bremser skal der gives skærpet sanktion for. Køretilladelsen skal inddrages, hvis man gang på gang overskrider de forskellige bestemmelser osv. Jeg tror virkelig, at jeg kan komme med nogle forslag.

Når jeg ikke har nogen forslag i dag på det område, skyldes det, at der sidder en arbejdsgruppe, der i januar måned afleverede en rapport, der viste, hvilke problemer der var inden for sektoren. Det vil i maj måned komme med den næste rapport, der siger, hvilke sanktioner der er de mest velegnede til at opnå en større sikkerhed også med hensyn til de tunge køretøjer, så der arbejdes ihærdigt også med det spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er rart at høre, at trafikministeren vil have et trykt samfund. Det vil vi alle sammen, men det absolut trygge samfund får man kun, hvis man ikke bevæger sig ud på gaden, hvor man oplever en risiko for f.eks. at blive kørt ned. For selvfølgelig er der en risiko for uheld i spændet mellem 0,5 og 0,8 promille. Der var i 1995 6 uheld, hørte vi, i det område, men der var mange flere uheld med folk, der havde en promille på 0,0. Skal man så forbyde folk helt at køre bil?

Sagen er jo den, at der er ikke noget som helst belæg for at sige, at der er en forøget risiko for uheld. Hvorfor skal man så kriminalisere folk? Hvorfor skal man beslaglægge politiets ressourcer? Hvorfor skal man gøre noget, som strider imod danskernes kultur og mentalitet? Overlægge Finn Hardt, som jeg citerede før, fastholder, at der ikke er risikoforøgelse på grund af det her.

Jeg vil også godt citere lektor i retsmedicin Søren Felby, som mener, og jeg citerer: »... at forskellen på 0,5 og 0,8 promille betyder ganske lidt for evnen til at køre bil«. Trafikministeren bliver ved med at citere udenlandske undersøgelser, og til det siger lektor Søren Felby: »Der er altså forskel på at køre hjem fra en middag med 0,5 promille i blodet og så køre slalomkørsel mellem keglene på en træningsbane«.

Og som et afgørende argument, det burde det i hvert fald være over for trafikministeren, vil jeg også citere fra en rapport fra Trafikministeriet selv fra januar 1996, som siger, at der er en ganske begrænset virkning af at nedsætte promillegrænsen. Jeg citerer fra rapporten:

»En analyse af sammenhængen viser imidlertid, at der ... først er statistisk belæg for, at alkoholindtagelse nævneværdigt øger sandsynligheden for trafikuheld, når promillegrænsen overstiger 0,8.«

Når alle de forskere i Danmark, som beskæftiger sig med disse ting, inklusive Trafikforskningsrådet, siger noget andet end trafikministeren, kunne jeg godt tænke mig at spørge trafikministeren, hvorfor man ikke lytter til de eksperter i Danmark, der ved noget om det.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg er stadig væk lidt forundret over, at det er blevet en konservativ mærkesag at kæmpe for høje promillegrænser, men lad mig sige til spørgsmålet om forskellen på at køre slalomkørsel på et køreteknisk anlæg og køre hjem fra en middag, hvor man har en promille, der er over 0,5: Der er bl.a. den forskel, at når man kører hjem fra middagen, udsætter man andre medborgere for en risiko. Det gør man ikke på det køretekniske anlæg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 176: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Spiritus- og promillekørsel, mobiltelefoner m.v.).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 26/2 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Socialdemokratiet kan støtte det foreliggende lovforslag, som indeholder rigtig mange ændringer til færdselsloven.

Taletiden tillader ikke, at jeg gennemgår alle ændringerne. Nedsættelsen af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 støtter vi, hvilket jeg rimelig langt gennemgik i min ordførertale i redegørelsesdebatten, og i det hele taget skærpelsen af spiritusreglerne. Vi synes, det er et godt forslag at indføre kontrollerende køreprøver. Det handler ikke alene om at frakende personer førerretten, men også i allerhøjeste grad om at sikre, at personerne igen bliver gode trafikanter, der ikke kører uden kørekort.

En del af lovforslaget indeholder også elementer, som vi tidligere i år har drøftet indgående på foranledning af flere beslutningsforslag, og som ministeren nu har implementeret i sit lovforslag. Det gælder brugen af håndholdte mobiltelefoner under kørsel. Det er en uskik, og det er farligt.

Også taxaers brug af busbaner har været drøftet indgående. Rigtig mange ting taler for at give taxaerne denne mulighed. Jeg håber, at vejmyndighederne i kommunerne vil se positivt på at åbne for taxakørsel i flere, men ikke i alle busbaner. Der er mange ting, der taler for, at vi lovgivningsmæssigt giver den mulighed, og når vi i Socialdemokratiet støtter forslaget om at lade de lokale vejmyndigheder bestemme, skyldes det, at mange af de lokale forhold særlig i hovedstadsområdet taler herfor.

Førerretsfrakendelse ved 70-ptc.s-overtrædelse af hastighedsgrænserne er også væsentlig at fremhæve. Det handler jo om at få overholdt hastighedsbestemmelserne og ikke om at få taget flest mulig kørekort, og derfor skal ministeren også sørge for en ordentlig og grundig information om regelændringerne.

Det gælder også for de nye regler for parkeringskontrollører, som flere kommuner har vist meget stor interesse for at overtage; det er vel særlig de mange rare kroner, man ønsker at overtage. Der er intet i lovforslaget, der forhindrer det, men det går vel ikke, uden at man afbalancerer pengene; det, vi herinde kalder DUT. Og kan det lade sig gøre? Jeg venter spændt på at se en model for det.

Som nævnt er der flere forslag, som jeg ikke skal kommentere, og som nævnt støtter vi i Socialdemokratiet lovforslaget. Vi ser frem til en

hurtig udvalgsbehandling, så vi hurtigt kan få gennemført ændringerne og igangsat en informationskampagne herom. Når vi vil målet, færre ulykker og færre dræbte og kvæstede i trafikken, så må vi også ville midlerne og indrette lovgivningen, således at vi alle kan færdes mere trykke i trafikken.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Jeg kunne godt tænke mig at stille følgende spørgsmål til hr. Erling Christensen: Når nu eksperterne ikke kan anbefale, at man sætter promillegrænsen ned, når lægerne ikke kan anbefale, at man sætter promillegrænsen ned, når forskerne ikke kan anbefale, at man sætter promillegrænsen ned, når i det hele taget alle, der har forstand på det her område, siger, at det ikke hjælper noget, kan hr. Erling Christensen så ikke forklare mig, hvordan det kan være, at Socialdemokratiet og regeringen for den sags skyld har set lyset og er langt klogere end alle dem, der har forstand på det? Kan hr. Erling Christensen ikke forklare mig, hvordan det kan være, at man som politiker pludselig ser lyset og har løsningen på alting? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er vedrørende taxaer i busbanerne. Jeg hørte klart og tydeligt, at Erling Christensen sagde, at der er mange ting, der taler for at have taxaer i busbanerne, og hr. Erling Christensen håbede, at der med denne lovændring ville være mange kommuner, der ville gennemføre det og tillade, at taxaer benytter busbanerne. Hvorfor har man så ikke bare lovgivet om det direkte i færdselsloven og sagt, at taxaer må køre i busbanerne? Så var problemet løst. Den løsning, som ministeren lægger op til, skaber flere problemer, end den løser.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu var hr. Tom Behnke jo ikke ordfører i redegørelsesdebatten, hvor partiets ordfører sagde, at man bør være ansvarlig, og at man appellerer til, at der ikke køres med sprit i blodet. Men når det handler om anden kriminalitet, så appellerer man ikke i Fremskridtspartiet, så ønsker man strengere straffe.

Hr. Tom Behnke nævnte ikke fordelene ved at have en grænse på 0,8 i stedet for 0,5 promille. Ministeren har nævnt, og jeg har nævnt det mange gange fra denne talerstol, at man bliver 100 pct. dårligere til at færdes i trafikken, når

man kører med en promille mellem 0,5 og 0,8. Og det må vel gøre indtryk, hvis man vil have lidt saglighed ind i det. Desforuden har ministeren nævnt, at vi kunne undgå i hvert fald mindst seks dræbte og måske op til 1.700 tilskadekomne i trafikken.

Vi skal ikke være babysittere, sagde Fremskridtspartiets ordfører i redegørelsesdebatten. Nej, men loven skal overholdes, og det, der er målet i denne debat, er at få antallet af dræbte og kvæstede nedsat i trafikken; det er målet.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Hr. Erling Christensen bestemmer selv, om han vil svare på de spørgsmål, jeg stiller. Spørgsmålene kan selvfølgelig også være så irriterende, at det er umuligt at svare på dem – i hvert fald sagligt – og forsvare det forslag, som ministeren er kommet med.

Men så står hr. Erling Christensen her og siger, at en nedsættelse af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 vil forhindre måske op mod 1.700 uheld – 1.700 uheld! – men der står i dagens avis, at vi taler om 45 trafikuheld, og heraf er der seks med dræbte. Det er de tal, vi taler om. Hvor kommer de 1.700 ind i billedet? Der er vel ingen grund til at overdrive det her. Jeg synes, det er i orden, at Socialdemokratiet har en holdning til det, men man behøver da ikke at overdrive det, der står i statistikkerne, så vildt for at gennemføre sine synspunkter.

(Kort bemærkning).

Søren Søndergaard (EL):

Jeg vil godt bede hr. Erling Christensen om at bekræfte, at det forholder sig sådan, at for at få en promille, hvor det bliver rigtig farligt at køre bil – lad os f.eks. sige 1,32 eller 1,36 – skal man først have passeret en promille på 0,8, men man skal også have passeret en promille på 0,5. Og i forlængelse af det vil jeg godt bede hr. Erling Christensen bekræfte, at han er enig i den opfattelse, at muligheden for at bedømme, om man er i stand til at køre bil forsvarligt, trods alt er større, når man har en promille på 0,5, end når man har en på 0,8.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

I min ordførertale i redegørelsesdebatten sagde jeg, at der ingen sammenhæng er mellem den nuværende spirituspromillegrænse på 0,8 og enden til at føre bil. Det forsøg, der blev lavet

sidste efterår, hvor man indtog spiritus og kørte på tekniske køreanlæg, viste helt klart, at en voksen person skulle op på 6–8 genstande, ja, der var endog en enkelt person, der skulle op på 12 genstande, og selv om de kunne køre hjem fra prøven uden at overskride grænsen på 0,8 promille, så viste prøven også ganske klart, at denne person, som var en politimand, ikke var i stand til at føre sin bil forsvarligt, så derfor kan jeg klart bekræfte det, som hr. Søren Søndergaard spurgte mig om.

Svend Heiselberg (V):

Jeg må indledningsvis slå fast, at Venstre ikke ønsker at holde hånden over bilister, som er påvirket af spiritus. Hele vores holdning og indstilling til den højest mulige trafikikkerhed er tidligere kommet til udtryk ved nedsættelse af promillegrænsen og altid i forbindelse med de store trafikinvesteringer til udbygning af infrastrukturen.

Vi er selvfølgelig meget berørt af de mange trafikdræbte, hvor tallet i de senere år har ligget mellem 500 og 600, og derudover er der 8.000–9.000 tilskadekomne om året. Disse tal har heldigvis været stærkt faldende i de senere år trods mere trafik. Derfor er vi selvfølgelig også optaget af, at vi får en udbygning af vores infrastruktur.

Vi er selvfølgelig også optaget af trafikikkerheden i almindelighed. Men som lovgiver er vi jo nødt til at vurdere de enkelte tiltag, der lægger begrænsninger for det enkelte menneske. Efter Venstres opfattelse skal begrænsninger være velovervejede, inden vi omsætter dem til lov; det vil sige, at vi skal lovgive med fornuft.

Vi er med dette lovforslag meget i tvivl om, hvorvidt det højner trafikikkerheden, at vi ændrer promillegrænsen fra 0,8 til 0,5. Hvis vi ser på udviklingen i 1993, 1994 og 1995, blev der hvert år som nævnt dræbt mellem 500 og 600 i trafikken, men spørgsmålet er, om det var, fordi promillen var mellem 0,5 og 0,8 at eksempelvis seks mennesker blev dræbt i 1995, ni i 1994 og 12 i 1993.

Jeg tror, at det er meget overfladisk, hvis det er sådan, at man siger, at de blev dræbt i trafikken, fordi de havde en promille, der lå mellem 0,5 og 0,8. Det kunne jo være, at det skyldes, at de lige som de 8.000–9.000 andre blev impliceret i et trafikuheld, hvor de var så uheldige at blive dræbt, og hvor man så efter ulykken konstaterede, at de havde en promille, der lå imellem 0,5 og 0,8.

Hvis vi læser den handlingsplan om spiritus og spritdrab, som ministeren henviser til i sit lovforslag, vil ministeren ikke finde megen støtte til en nedsættelse af promillen fra 0,8 til 0,5.

Det siges i handlingsplanen, at en nedsættelse af promillegrænsen vil medføre, at godt 40.000 førere hver dag vil blive kriminaliserede. Det siges videre i handlingsplanen, at der bortset fra unge førere først er statistisk belæg for, at alkoholindtagelse nævneværdigt øger sandsynligheden for trafikuheld, når promillen overstiger 0,8.

Også politiet ytrer sig i rapporten, for de peger på, at en nedsættelse af den tilladte maksimale alkoholkoncentration fra 0,8 til 0,5 promille vil kunne medføre en uønsket spredning af de ressourcer, der sættes ind på området. Også Vejdirektoratet peger på, at det, der er brug for, er, at man bruger ressourcerne, og de foreslår kampagne og oplysning.

Som sit bidrag til handlingsplanen meddelte Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, at man ikke mener, at en nedsættelse af promillegrænsen vil betyde en forøget færdelssikkerhed, og også dette råd peger på kampagner og oplysning af borgerne. Det samme var tilfældet i 1988, hvor Færdelssikkerhedskommissionen udtalte sig.

Det er alt sammen udtalelser, som ikke taler for det drastiske lovforslag. Det er også uforståeligt, at når ulykkestallene er stærkt faldende, kommer forslaget om en ændring af promillegrænsen.

Men lovforslaget opererer da også med andre spændende ting end netop promillegrænser: ændrede regler for hastighedsoverskridelser med skærpet straf, frakendelse af kørekort, ny køreprøve, højere bøder osv. til følge. Vedrørende brug af biltelefoner mener jeg, at der også her er mangel på beviser for, at man skal påtvinge påbud om håndfri betjening ved brug af biltelefoner.

Jeg vil gerne sige, at det ikke er en total afvisning fra Venstres side af lovforslaget, men der er nogle ting i forslaget, som vi finder er urimelige. Fik vi piller dem ud, så kunne vi måske få en fornuftig ændring af færdselsloven.

Vi plejer jo gerne at være enige om de store trafikaftaler, og jeg synes, at det er uheldigt, hvis regeringen vil prøve at tromle loven igennem med de partier, der ellers altid står uden for trafikaftalerne. Jeg vil foreslå ministeren, at den hidtidige kreds forsøger at finde en fornuftig, ansvarlig og saglig aftale om ministerens lovpakke.

Brian Mikkelsen (KF):

Med det her lovforslag forsøger regeringen at komme med en række konkrete forslag til at øge trafikikkerheden. Det synes vi selvfølgelig er vældig positivt.

Det er også dejligt at konstatere, at regeringen ikke holder reformpause på det her område. Til gengæld har man så proppet 45 forskellige forslag ned i et enkelt lovforslag, som gør det svært at sige ja til noget og nej til noget andet. Vi vil da ikke lægge skjul på, at der er nogle positive forslag iblandt, som dog ikke vil være særlig dominerende i mine kommentarer.

Det skyldes, at vi overordnet ser forslagene som noget, der vil gribe ind i folks rimelige krav om en vis personlig frihed. Det strider altså imod den sunde, naturlige, borgerlige tankegang, som vi praktiserer i mit parti.

Jeg kan lige så godt starte med et af de helt store diskussionspunkter, som vi jo har diskuteret her i løbet af formiddagen: forslaget om at sætte promillegrænsen ned til 0,5. Et lignende forslag fra Kristeligt Folkeparti har før været til behandling, nemlig da de i 1991 fremsatte lovforslag nr. L 114 om nedsættelse af promillegrænsen. Da stemte vi også imod, sådan som vi også regner med at gøre til det her forslag.

Vi følger ikke det dér politiske cirkus, som jeg synes at trafikministeren lægger op til i øjeblikket. Det kunne nemlig være meget relevant at spørge, hvorfor den tidligere socialdemokratiske trafikminister for 3 måneder siden ikke havde den samme holdning og det samme forslag på bordet, da man lagde det oprindelige udkast til en redegørelse ud. Det tyder altså på, at man følger nogle populistiske vinde lige nu, og det beklager vi selvfølgelig meget, for det er selvfølgelig vigtigt, at man kigger på substansen i forslaget og konkret på, hvad det betyder.

Dette er, skulle jeg hilse og sige, selvfølgelig ikke en mærkesag for Det Konservative Folkeparti at tale om lige nu – det er jo et rimelig uheldigt tidspunkt – men vi holder fast i de holdninger, vi altid har haft og også vil have.

Først og fremmest vil vi godt se dokumentation for, at det betyder en forøget risiko. Der er ingenting, der tyder på det. Alle de undersøgelser, der er lavet i Danmark, viser, at der ingen forskel er på at køre med 0,5 promille og 0,8 promille. Alle undersøgelser viser det uden nogen som helst undtagelse. Det samme siger de danske eksperter, overlæger og Trafikforskningsråd, så hvad skulle være baggrunden for at sætte grænsen ned til 0,5 promille? Hvorfor skal

man kriminalisere alle de mange danskere, som ligger midt imellem 0,5 promille og 0,8 promille? Det strider imod al sund dansk kultur og dansk mentalitet. Hvorfor skulle man beslaglægge en masse af politiets ressourcer til det her, når forskellige undersøgelser viser, at 15.000 danskere hver eneste dag kører med en promille mellem 0,5 og 0,8. Når der ikke er nogen større risiko ved det, hvorfor skulle politiet så på den måde hive dem ind, når politiet kunne lave mange andre vigtige ting?

Så bliver den socialdemokratiske ordfører og trafikministeren ved med at nævne, at der selvfølgelig sker uheld i det interval, men der sker også uheld i intervallet fra 0,0 promille til 0,5 promille. De fleste uheld sker i intervallet mellem 0,0 promille og 0,1 promille. Skal man så forbyde folk helt at køre i bil? Det tror jeg ikke der er nogen herinde der ønsker. Det kan man altså ikke komme ud over; man kan ikke få et samfund, hvor der ikke sker nogen uheld.

Jeg vil også kort nævne diskussionen om mobiltelefoner. Der synes vi også man vil gå en meget forkert vej. Skal man så også forbyde folk at putte en cd ind i cd-afspilleren? Skal man forbyde folk at pudse næse? Skal man forbyde folk at snakke med deres barn, som sidder på bagsædet? Vi skal ikke have alle de forbud. Vi skal selvfølgelig henstille til folk, at de er agtpågivende og viser den nødvendige hensynsfuldhed i trafikken. Det er også nævnt i færdselslovens § 3, som omtaler disse ting, at det er et fundamentalt krav til alle kørende, og det burde være nok. Man bør ikke opstille alle disse krav, som minder om et helt andet samfund end det danske. Man kan selvfølgelig ikke benægte, at det er risikabelt at snakke i mobiltelefon, mens man fører bil, men det er risikabelt at gøre så mange ting, og man må selvfølgelig henstille til alle kørende, at de viser normal hensynsfuldhed over for andre.

Vi har altså endnu en gang mulighed for valget mellem svenske tilstande og en række fornuftige oplysningskampagner, hvor man med et smil på læben kan forklare, hvordan man bedst tager hensyn til andre og passer på i trafikken. Det gælder selvfølgelig for spritkørsel, for mobiltelefoner og meget andet, og som danskere, der er født og opvokset med Grundtvig og alt andet godt, kan vi vel være enige om, at oplysning og ikke forbud skal være vejen frem.

Vi har altså valget mellem oplysning og Forbudssverige. Vi vil fra konservativ side som en selvfølge så vidt muligt satse på oplysning. Det

er i hvert fald vores udgangspunkt for forhandlingerne.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Vi har været inde på det mange gange i løbet af formiddagen, hvor den konservative ordfører fortæller om og om igen, at man ikke skal gribe ind i den personlige frihed. Man kan så spørge den konservative ordfører: Hvor mange betonklodser skal flyttes, før De Konservative forstår, at den personlige frihed ikke når længere, end til den griber ind i et andet menneskes frihed, nemlig friheden til at færdes nogenlunde sikkert i trafikken?

Man vil kriminalisere alle, der ligger mellem 0,5 promille og 0,8 promille. Hvad er det dog for en holdning til mennesker? Selvfølgelig vil mennesker i Danmark overholde loven. Det gør de sædvanligvis.

Så trækker den konservative ordfører frem, hvad danske eksperter, læger, fortæller om promillen, men jeg forstår, at de danske eksperter ikke har været ude på de tekniske køreanlæg, hvor de tre, fire prøver har været holdt, der ganske klart viste, at der ikke er overensstemmelse mellem evnen til at køre bil og spirituspromiller.

Hvad siger andre landes eksperter? Hvorfor har de anbefalet, at man har indført 0,5 promille og i et enkelt land 0,2 promille?

(Kort bemærkning).

Søren Søndergaard (EL):

Der er næsten ikke et øje tørt, når vi hører de nye toner fra Det Konservative Folkeparti om, at vi ikke skal have forbud, men oplysning. Kunne vi så ikke af hensyn til resten af arbejdet i denne samling få oplyst, hvor mange andre områder det også gælder på? F.eks. kunne jeg godt tænke mig at spørge hr. Brian Mikkelsen, om hr. Brian Mikkelsen er villig til at stille et fælles forslag om at legalisere f.eks. hash, cannabis, euforiserende stoffer.

Nu snakker vi ikke om, at man skal have lov at køre bil, når man ryger cannabis, gud fader bevar mig vel, det håber jeg ikke engang hr. Brian Mikkelsen går ind for, men bare om, at folk kan få lov at ryge det, hvis de har lyst.

Jeg forstår, at hr. Brian Mikkelsen i den grad går ind for, at vi skal have oplysning i stedet for forbud, så helt konkret: Er Det Konservative Folkeparti med til at fremsætte den type forslag i den kommende periode, og hvor mange andre

forslag af den type kommer der fra Det Konservative Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Når man har en saglig debat i Folketinget, kunne man selvfølgelig håbe på, at man ville undgå politisk plattenslageri, som vi har oplevet her fra den socialdemokratiske ordfører og desværre også, og det må jeg sige skuffede mig meget, fra trafikministeren før.

Vi har haft denne holdning hele tiden. Det er ikke et spørgsmål om, at det er en mærkesag, det er ikke et spørgsmål om, at vi vil sætte promillegrænsen op, det er et spørgsmål om, at vi vil fastholde den naturlige grænse, der alle dage har været i Danmark, og som har fungeret efter hensigten. Den er de danske eksperter enige om, den er forskere enige om, og den er lægeverdenen enig om. Hvad skulle så få os til at ændre holdning? Der er ingen som helst faktuelle ting, der gør, at vi skulle ændre holdning. At Socialdemokratiet så lige pludselig har gjort det til en mærkesag, kan måske have noget at gøre med de politiske vinde, der blæser i øjeblikket, men dem lader vi os ikke blæse omkuld af.

Vi fastholder det saglige i dette lovforslag, og det er, at det ikke rykker noget som helst for trafikikkerheden, at det kriminaliserer i tusindvis af danskere hver eneste dag, hvis man sætter det ned til 0,5, og at det beslaglægger en stor del af politiets ressourcer, ligesom det er fuldstændig unødvendigt.

Hvis der var undersøgelser, der viste, at der skete færre ulykker og var færre, der kom til skade, ville vi være de forreste og de fremmeste i den kamp, der gik ud på, at promillegrænsen skulle sættes ned. Vi har alle dage stået for en udstrakt grad af høj trafikikkerhed; vi ofrede mange penge på det. Formændene for de forskellige trafikkommissioner er også konservative. Det er en sag, der ligger os meget, meget, meget på sinde, men vi vil ikke være med til et totalt usagligt forslag.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg skal ikke forlænge denne debat særlig meget. Men når den konservative ordfører taler om plattenslageri og i sin ordførertale taler om, at man ikke skal gribe ind i den personlige frihed, og ikke fatter, at ens personlige frihed ikke går længere, end til den griber ind i naboens personlige frihed, er det, jeg vil karakterisere

den konservative ordførers indlæg her som plattenslageri.

Når de danske eksperter bliver brugt som sandhedsvidner i denne sag, er så udenlandske videnskabsmænd plattenslagere, når de har anbefalet så mange andre lande i Europa at gå ind for 0,5 promille og endog i et af vores nabolande 0,2 promille? Det mangler jeg også et svar på fra den konservative ordfører. Jeg mangler også stadig væk svar på, hvorfor 0,8 skulle være så meget bedre end 0,5 promille?

Margrete Auken (SF):

To ting til hr. Brian Mikkelsen. Den ene er lige at rette en misforståelse. Der er ingen eksperter, der fraråder, at man nedsætter grænsen, vil jeg altså lige sige. Jeg har været i den diskussion her i så mange år, og der er ingen, der fraråder en nedsættelse. Det er alligevel for meget. Vi har diskuteret, hvor vidt det ville nytte noget, og dér har mange sagt, at vi ikke fokuserer tydeligt nok på hovedproblemet, nemlig hastighederne. Så er det altså for dumt at sige, at man nu går ind for noget, hvor man ikke er sikker på virkningen. Det synspunkt vil jeg godt stå ved.

Den anden ting: Jeg må indrømme, at jeg er blevet bestyrket i, at vi nu skal gå ind for de lavere promillegrænser, også da jeg hørte hr. Brian Mikkelsen, for han står med et hykleri, jeg ikke har hørt magen til nogen sinde, og skruer sig op og får sagt midt i hele flommesnakken om den personlige frihed, at hvis der bare var ét lille bevis for, at noget kunne hjælpe mod ulykkerne, ville han og Det Konservative Folkeparti være der.

Er der noget, der er gennemdokumenteret, så er det hastighedernes betydning, og jeg har aldrig, aldrig, aldrig hørt en konservativ sige, at dem måtte der gøres noget ved, de måtte sættes ned, vi måtte have skrappe foranstaltninger osv. Jeg har set dem fodslæbende komme efter, når det omsider var vedtaget, men ellers har jeg aldrig set skyggen af en konservativ, når den personlige frihed dér skulle krænkes.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Et andet væsentligt element her i lovforslaget er hastighedsoverskridelserne og frakendelsen af kørekortet efter de 70 pct.s overskridelse.

Som jeg sagde i min ordførertale, støtter vi skærpelsen. Vi er ikke enige i, at konsekvensen skal være, at man mister kørekortet efter en 70 pct.s overskridelse, men vi fastholder, at det,

at man for eksempel har en 50 km-grænse i byerne, er med til at sikre, at der sker færre uheld.

Fru Margrete Auken må vel medgive, at man skal have lov til at køre på vejene, og at vi altså ikke alle sammen skal køre rundt i en hestevogn med 10 km i timen. I så fald er jeg enig i, at der ikke ville ske nogen uheld på vejene. Men nu kører folk altså rundt i bilerne, og sagen er den, at der aldrig nogen sinde har været så få uheld som i løbet af de sidste 25 år. Der er altså sket et fald i antallet af uheld, fordi vi har fået nogle sikrere biler, og fordi vi har haft en masse oplysningskampagner.

Når vi har talt om højere fartgrænser, har det ikke været i byerne. Det har været på motorvejene, for hvis der er noget, der også er veldokumenteret, er det, at det er på motorvejene, der sker færrest uheld, hvor det altså er mest sikkert at køre. Der sker ikke særlig mange uheld.

Hvis man altså kunne sætte farten lidt op dér og få lokket nogle af trafikanterne over på motorvejene i stedet for at køre på de mere farlige landeveje, ville man måske få nogle færre uheld.

Margrete Auken (SF):

Jeg kan høre, at hr. Brian Mikkelsen er ny i færdselssikkerhedsdebatten. De Konservative har aldrig foreslået lavere hastighedsgrænser, og vi har haft en lang debat om det dér med at lokke folk over på motorvejene, hvis de måtte køre stærkere dér.

Der er lavet et langt og grundigt arbejde i Færdselssikkerhedskommissionen, for det var jo en konservativ mærkesag, og det eneste, man kunne se, man ville få ud af det, var selvfølgelig, at man alligevel øgede antallet af ulykker, plus man ville få mere kørsel; folk vælger jo aldrig en landevej, hvis det kan betale sig at tage en motorvej i nærheden. Det ved vi også godt.

Det siger bare noget om kvaliteten af det konservative indlæg i denne sammenhæng, men man kan jo håbe på, at hr. Mikkelsen på et eller andet tidspunkt lærer lidt mere, og så kan det da godt være, han er et godt menneske, det skal jeg ikke kunne sige.

Det lovforslag, der er fremsat, er skidt og kanel mellem hinanden. Jeg synes stadig væk ikke, det er særlig godt at komme med det forslag om taxi i busbaner i en færdselssikkerhedssammenhæng. Det bliver altså lidt for komisk i en færdselssikkerhedssammenhæng.

Jeg medgiver gerne, at det tydeligvis har gjort indtryk i Trafikministeriet med de hørings svar, der er kommet, hvorefter kun taxierne er udelte begejstrede for at få lov at køre dér.

Jeg er ikke tilfreds, men dog nogenlunde lettet over, at man har vendt op og ned på modellen. Det bliver selvfølgelig komisk, når vi kan se, at i København vil det så højst være 10 pct. af de i forvejen få busbaner, der kan bruges til det. Men det er jo altid noget, at det er gået den vej, og jeg håber så, at lobbyen fra politikerne og fra taxifolkene, som har været ganske stærk, ikke kuldaster modstanden i København.

Når vi har den her debat, er det jo ejendommeligt, at man kan se, at næsten ingen politikere åbenbart er vant til at køre i bus og er klar over, hvad det betyder at have en busbane og den tryghed, det giver, at der ikke pludselig kommer farende biler ind foran bussen. Det skal altså prioriteres op, og jeg vil igen gerne sende et lille møgfald af sted til Vejdirektoratets elendige rapport, men nu håber vi, at vi denne gang kan bede dem om lige at lave en ordentlig færdselssikkerhedsvurdering og hensigtsmæssigheds-vurdering af det.

Det har hjulpet lidt på det, at de dog har hægtet sig så meget sammen i deres hørings svar, at de har skrevet, at det måske ikke var så smart, at man gik helt sådan til værks. Men det er en dårlig rapport, det er svagt materiale, og jeg synes, vi skulle pille det helt ud af lovforslaget igen. Så er det sagt.

Af de andre ting er det meste rimeligt og fornuftigt. Det er glimrende, at man laver om på det dér med aldersgrænsen for transport af børn på cykler. Vi er tilhængere af, at man stopper den dér håndholdte mobiltelefon-snak. Jeg vil gerne bede om, at vi får resultatet af den canadiske undersøgelse, der blev omtalt for nylig, hvor man har en vistnok meget grundig dokumentation af, hvad det i det hele taget betyder at få telefonopkald udefra, mens man kører bil. Det ville være gavnligt at se det, og jeg forstår i grunden ikke, hvorfor det punkt i forslaget først skal træde i kraft et helt år senere end resten. Men selvfølgelig støtter vi det.

Selve promillekørseldebatten vil jeg ikke gå mere ind i. Den synes jeg vi har brugt tid nok på her i forhold til den rolle, den faktisk spiller for færdselssikkerheden.

Så vil jeg til sidst sige noget om hastighederne. Jeg vil gerne have en dokumentation for, at man ikke kan bruge en 60 pct.-grænse i stedet for en 70 pct.-grænse. Det hele er, så vidt jeg kan

se, et spørgsmål om, hvorvidt politiet vil tage det alvorligt. Nu bliver man jo lidt grebet hvert år, når politiet siger, at de laver en kampagne, og så går de ud og opdager til deres store forbløffelse, at der køres alt for stærkt. Vi andre, der færdes meget både på cykel og i bil, ved, at man kunne tage hastighedsstynderne med net, og vi ved også, at det ville få en kolossal indflydelse.

Jeg tror, det tal, der er nævnt i redegørelsen, om, hvad der vil komme ud af at overholde gældende hastighedsgrænser, er for beskedent. Jeg har faktisk i Færdselssikkerhedskommissionen og fra Vejdirektoratet hørt et betydelig højere tal, men det er nu lige meget. Det er et godt tal under alle omstændigheder, og jeg mener, det er et af de meget vigtige steder, hvor der skal sættes ind. Derfor er jeg selvfølgelig stadig ked af, at der kun er sat midler af til en 25 pct.-øgning af poliitiets overvågningsindsats, og jeg er ked af, at jeg endnu ikke har fået et svar fra trafikministeren, som overbeviser mig om, at der er en ærlig vilje og/eller kompetence – og helst begge dele – i Trafikministeriet til at få det igennem. Jeg synes, det stadig ser meget problematisk ud, og hvis vi skal have det ministerium til også at lave de andre ting, tyder det på, at der skal visse udskiftninger til.

Jeg håber altså, at vi får forslaget hurtigt igennem, og jeg vil som sagt bare bede om, at ministeren vil indskærpe over for først og fremmest politiet, at hastighedsgrænserne skal tages alvorligt. Når det f.eks. er beskrevet, at 65 km/t i forhold til 50 km/t betyder, at bremselængden øges fra 16 m til 27 m, plus at man skal lægge reaktionstiden til, står det klart, at det i masser af tilfælde betyder forskellen mellem liv og død, og der er ikke engang tale om den procentforskel. Derfor er det lidt vemodigt, at vi kan se, det tages så lemfældigt.

Men vi støtter altså forslaget, og vi håber, at ministeren hurtigst muligt vil få grænsen ned på 60 pct. og skaffe de nødvendige ressourcer.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Jeg skal meddele, at jeg lige nu har fået besked om, at jeg efter anmodning fra sundhedsministeren skal lade den sidste sag – første behandling af lovforslag nr. L 196: Forslag til lov om

midlertidigt prisstop for lægemidler m.v. – udgå af dagsordenen for mødet i dag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er en større pakke til forbedring af trafikikkerheden, regeringen fremsætter her, og jeg synes på sin vis godt, man kan sammenligne den med voldspakken, som jeg også sagde i debatten om redegørelsen for lidt siden.

Det er vigtige ting, pakken handler om: skærpede sanktioner for spirituskørsel og groft uforsvarlig kørsel osv., og det er jo ikke nogen hemmelighed, at det kontroversielle forslag i pakken er forslaget om nedsættelse af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5. Salen har rumlet flere gange, og jeg medgiver, at Det Radikale Venstre tidligere har haft en anden holdning til forslaget, end vi har i dag. Vi har faktisk et par gange her i 1990'erne stemt imod en nedsættelse af grænsen, men tiderne ændrer sig og holdningerne skærpes, og vi mener, at den sammenhæng, forslaget er sat ind i her, er den rigtige.

Hos os er der altså overvejende enighed om at nedsætte grænsen; men nogle i den radikale gruppe har dog tilkendegivet, at de faktisk gerne så, at grænsen blev sat helt ned til 0,2 promille, fordi det ville give en helt ren og konsekvent grænse. Derfor vil vi gerne have, at det rent teknisk bliver gjort muligt under udvalgsbehandlingen, at de bestemmelser i forslaget, der angår promillegrænsen, kan blive bragt til særskilt afstemning, og det standpunkt har vi meddelt trafikministeren.

Det har i dag været kraftigt debatteret, om man decideret kan påvise en forringet evne til at føre køretøjer ved højere eller lavere promiller. Jeg er ret overbevist om, at der er meget stærke indici for, at lavere promiller giver mere sikker kørsel. Det fremgår af bemærkningerne, at en amerikansk undersøgelse fra 1988 fastslår, at en sikker promilleværdi ikke findes, men at den beregnede relative risiko stiger med promillen. Risikoen stiger betydeligt fra 0,5 til 0,8 promille, altså ved en 60 pct. højere alkoholindtagelse, og det må efter min opfattelse betyde, at evnen til at føre køretøjer forringes.

Andre udenlandske undersøgelser bekræfter, at for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,5 er risikoen for uheld dobbelt så stor som for bilister, der ikke har drukket, og at 60 pct. større alkoholindtagelse må bevirke en endnu mere forringet føreevne. Det er også blevet konkluderet i en række EU-lande, der allerede har nedsat promillegrænsen til 0,5, og det mener jeg vi bør drage konsekvensen af.

Det vigtigste i denne sammenhæng er efter vores opfattelse, at der udsendes et signal fra Folketinget om, at promillekørsel er en alvorlig sag. Der er ikke tale om, at man mister sit kørekort, så langt går sanktionen trods alt ikke, heller ikke i gentagelsestilfælde. Sanktionen er en betragtelig bøde, også i gentagelsestilfælde, og der kan kun ske frakendelse af førerretten i de tilfælde, hvor der er begået så alvorlige fejl under kørslen, at spirituspåvirkning må anses for at være en skærpende omstændighed. Det siger sig selv, at en sådan skærpelse af reglerne må kædes sammen med en synlig, øget kontrol og indførelse af de præcisionsalkometre, der er annonceret i lovforslaget.

Men nu handler forslaget jo ikke kun om en nedsættelse af promillegrænsen. Det handler om en mængde andre ting, nemlig taxakørsel i busbaner, som fru Margrete Auken lige har nævnt, håndholdte mobiltelefoner, nummerplader og transport af børn på cykler; alt sammen gode og fornuftige forslag. Men der er ét, jeg især vil hæfte mig ved, fordi jeg tror, det har særlig betydning for trafikikkerheden, og det er den bestemmelse, der går ud på at skærpe straffen for hastighedsoverskridelser – altså at hvis man overskrider grænsen med over 70 pct., betyder det i gentagelsestilfælde frakendelse af kørekortet. Det er efter vores opfattelse noget, der virkelig vil batte på det trafikikkerhedsmæssige område.

Men der kræves også her jævnlige kontroller, så man kan fange de fartsyndere, der er tale om. Vi tror nemlig, at store dele af befolkningen er med på, at promillekørsel er uacceptabel, men at mange mennesker her i samfundet til gengæld mener, det er en personlig frihedsrettighed for dem at trykke sømmet i bund og køre derudad. Det er det, der forvolder de mange ulykker, og derfor er vi meget tilfredse med denne skærpelse af bestemmelsen om de 70 pct. Jeg vil godt nævne her, at jeg personlig gerne havde set, at den var blevet på 60 pct. Det har altså ikke været muligt i denne omgang, men det kommer måske senere. Der køres for stærkt på vores landeveje, og vi håber og tror, at denne bestemmelse vil hjælpe.

Tom Behnke (FP):

Indledningsvis vil jeg godt sige til ministeren, at jeg føler, det er urimeligt over for Folketinget at lægge så mange forskellige og så tunge emner ind i ét og samme lovforslag i betragtning af den korte taletid, der under alle omstændigheder vil

være til rådighed. I virkeligheden synes jeg, det er synd, for forslaget indeholder mange gode elementer, som burde signaleres ud til befolkningen, men som overhovedet ikke har været nævnt her i debatten og næppe heller vil blive omtalt nogen steder. Det synes jeg er lidt synd, for der er mange gode ting i forslaget.

Der skal helt klart fortsat gøres noget for at bekæmpe spritkørsel; det skal der slet ikke være nogen tvivl om. Der skal heller ikke være spor tvivl om, at Fremskridtspartiet støtter alle de tiltag, der har været taget for at bekæmpe spritkørsel, også forslagene om skærpet straf til dem, der kører spirituskørsel i brugsstjålne biler. I det hele taget skulle der slås langt hårdere ned på dem, der stjæler biler, og man skulle gøre det, hver gang der blev stjålet en bil.

Det er også helt i orden at skærpe straffen for dem, der kører uden at have erhvervet eller generhvervet kørekort, og det er også helt i orden, at der indføres kontrollerende køreprøver allerede ved betingede frakendelser i forbindelse med promillekørsel. Det kan Fremskridtspartiet fuldt ud støtte. Til gengæld står jeg lidt uforstående over for prisen på de kontrollerende køreprøver. Der er overhovedet ingen grund til, at det skal være dobbelt så dyrt at gå op til en kontrollerende køreprøve som til en almindelig køreprøve.

Regeringen stopper imidlertid ikke med disse nye tiltag. Regeringen går videre, og her må Fremskridtspartiet melde fra. En nedsættelse af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 vil ikke have nogen betydning med hensyn til dem, der alligevel kører i spirituspåvirket tilstand. De, der kører rundt med en promille på 2,0, 2,5 osv., vil fortsætte med at køre, så her skal der andre midler til. I øvrigt er det jo sådan, at færdselslovens § 53 allerede i dag foreskriver, at selv om man har en promille på under 0,8, kan man straffes for spirituskørsel, hvis man ikke er i stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende vis. Allerede i dag er det altså muligt at gribe ind, uden at man behøver at sætte promillegrænsen ned.

Det eneste, man opnår ved at sætte promillegrænsen ned fra 0,8 til 0,5, er at kriminalisere store dele af befolkningen, som sagtens kan køre på fuldt betryggende vis, også selv om de har drukket en enkelt eller måske to øl inden kørslen. Vi ved fra de undersøgelser, der er lavet, at det drejer sig om omkring 14 millioner køreture om året, hvor promillen er mellem 0,5 og 0,8 – 14 millioner køreture! Der er nogle ganske få til-

fælde, hvor det går galt, og i de tilfælde gribes der selvfølgelig også ind, og den pågældende bilist bliver straffet.

Men hvis vi sætter promillegrænsen ned til 0,5, hvordan vil det så se ud med politiets ressourcer, hvis politiet skal rejse tiltale 14 millioner gange om året? Hvor skal de ressourcer komme fra, når man tænker på, at regeringen har indgået et finanslovforlig med De Konservative om, at der skal skæres ned på antallet af politifolk? Hvor vil man finde ressourcerne, så man kan gribe ind over for disse tilfælde?

I øvrigt fremgår det klart og tydeligt af dagens udgave af det socialdemokratiske hoforgan Det Fri Aktuelt, at efter en våd middag med vennerne er det lige meget, om promillen er 0,8 eller 0,5, for evnen til at køre bil er akkurat den samme. Det vurderer overlæge Finn Hardt fra Hvidovre Hospital, som er en af Danmarks mest anerkendte eksperter på området, og han støttes af forskningschef Niels Helberg fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, altså Trafikministeriets eget forskningsråd, som siger:

»Umiddelbart tror jeg ikke, det har det store effekt på antallet af uheld, hvis promillegrænsen sættes ned.«

Vi ved, at antallet af dødsulykker, hvor promillen har været mellem 0,5 og 0,8, har været stadig faldende. Der var 12 tilfælde i 1993, ni tilfælde i 1994 og kun seks tilfælde i 1995, og antallet vil givetvis falde yderligere. Det viser med al tydelighed, at problemet har løst sig selv, uden at man har været nødt til at kriminalisere store dele af befolkningen, men udelukkende har lavet oplysningskampagner. Det fremgår også klart og tydeligt af svaret fra ministeren til folketingsmedlem hr. Kim Behnke på spørgsmål nr. S 1561, hvor der klart og tydeligt står:

»Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har gjort opmærksom på, at de 27 dræbte i uheld med lave promiller ikke nødvendigvis er dræbt som følge af den lave promille.«

Der kan altså være en række andre faktorer, der har spillet ind. Det behøver slet ikke at være promillen, der har været afgørende. Vi aner ikke, om vi overhovedet kan forhindre et eneste færdselsuheld ved at sætte promillegrænsen ned, så skal vi virkelig kriminalisere store dele af befolkningen for måske – måske – at forhindre seks uheld om året?

I øvrigt er det også sådan, at med hensyn til de oplysningskampagner, der har været kørt, kan jeg se, at af de ordførere, der har været heroppe i dag, er det kun hr. Brian Mikkelsen og

undertegnede, der er i den aldersklasse, der er opdraget med og opvokset med, at man ikke skal blande spiritus og kørsel. Fakta er jo også, at når man ser på, hvem der bliver taget for at køre promille- og spirituskørsel, er næsten 100 pct. af dem over 40 år. Der er altså en hel generation, som ikke har forstået at håndtere de ting. Men unge mennesker kan godt forstå, de ikke må køre bil, når de har indtaget spiritus, og derfor er det synd, at man nu vil til at kriminalisere alle disse unge blot for at gøre noget ved dem, som i øvrigt kører med en alt, alt for høj promille. Det er der ingen grund til, og man vil ikke opnå det, man har til hensigt.

Nu kan jeg se, at der ikke er mere taletid, og det er egentlig synd, for der er 15 andre punkter i lovforslaget, jeg gerne ville have sagt noget om. Men det kommer i anden runde.

Søren Søndergaard (EL):

Der er en gammel, snusfornuftig læresætning inden for dette område, der siger: »Når spritten går ind, går forstanden ud.«

Den er sådan set udtryk for en udmærket folkelig forståelse af sammenhængen mellem indtagelse af alkohol og den adfærd, man udøver.

Vi synes, det er strålende, at den forståelse også bliver præciseret gennem lovgivningen, for hensigten med lovgivningen er selvfølgelig at sende så klare signaler som muligt til folk om, at der ikke er nogen formildende omstændigheder, hvis man blander sprit og benzin. Vi har den holdning, at det ikke hører sammen, og derfor kan regeringen så også regne med vores støtte til den foreslåede nedsættelse af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5, præcis som vi foreslog i debatten den 7. marts 1995.

Vi mener, det afgørende er, at bekæmpelse af spritkørslen eller afværgelse af spritkørsel begynder, inden den første genstand eller i hvert fald de første genstande er drukket. Det skal på et tidligt tidspunkt stå klart for alle, at en overtrædelse er alvorlig, og at det vil få konsekvenser også for muligheden for at køre bil i ædru tilstand.

Så bliver vi præsenteret for den påstand, der hedder: Det hjælper jo ikke, for målinger har vist, at folk, der har en promille på 0,8, kører næsten lige så godt som folk, der har en på 0,5. Det er kun nogle ganske få ulykker, det er kun nogle ganske få lemlæstede, nogle ganske få dræbte, ganske få forældre, der mister deres børn, eller børn, der mister deres forældre, og det kan vi ligesom ikke tage hensyn til her.

Men det, som jeg synes man glemmer, er, at folk, der har en promille på 0,8, på et tidspunkt har passeret 0,5, og på det tidspunkt har de besluttet at gå videre. Problemet er, at mange med en langt højere promille, også langt højere end 0,8, tror, at de har en lavere promille.

Hvordan er det, det foregår i virkelighedens verden og ikke i teorier som dem, vi er blevet præsenteret for i dag? Hvordan foregår det i virkelighedens verden? Det foregår på den måde, at mange mennesker drikker efter en promille, der hedder 0,8. Det vil sige, man sidder og får 3 eller 4 eller 5 genstande og vurderer, at det går nok. Så sidder man og tæller timer og siger: Nå ja, nu er der jo gået et par timer, så kan vi lige snuppe 2 mere, og så har man fået 7 genstande eller 8 genstande, eller var det kun 6, og var den første nu så stor, og så snupper man lige et par stykker mere, og så kører man. Så kører man lige pludselig med en promille ikke på 0,5, ikke på 0,8, men på 1,32 eller 1,66, og så sker ulykkerne, hvilket er bevist ud af alle statistikker.

Derfor er forudsætningen for at forhindre en række af de ulykker, der sker med en promille over 0,8, at nedsætte promillegrænsen til 0,5 og dermed sende et klart signal, der hedder: Hvis man skal køre bil, kan man drikke en enkelt genstand og så slut.

Der er mange andre ting i det her forslag. Der er ting, som vi kan tilslutte os, men lige så lidt som sprit og benzin hører sammen, lige så lidt er der dele i det her lovforslag, som hører sammen i en fælles lov. Det drejer sig, som fru Margrete Auken også har været inde på, om forslaget om, at det skal overlades til de lokale myndigheder at afgøre, om taxaer skal kunne køre i busbaner. Efter vores opfattelse er der ikke nogen fornuftig grund til, at dette forslag indgår som et led i et forslag om forbedret trafikikkerhed. Derfor vil vi også afslutningsvis opfordre ministeren til, at dette spørgsmål trækkes ud af dette lovforslag og gøres til et selvstændigt forslag.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er lidt forundret over, at det er lykkedes for trafikministeren at samle så mange forskellige forslag i et enkelt lovforslag, og derfor må vi meddele nu, at hvis der ikke sker nogen ændringer under anden- og tredjebehandlingen, vil vi ikke kunne støtte det samlede lovforslag. Vi har stor sympati for dele af forslaget, og vi er direkte imod andre dele af lovfor-

slaget, og derfor vil vi som sagt stemme imod det endelige forslag, hvis det ikke deles op.

Vi kan følge et forslag om en skærpet straf for spiritus- og promillekørsel i brugsstjalne køretøjer. Det synes vi bør straffes hårdt og endnu hårdere, end det bliver i dag. Vi kan følge et forslag om en skærpet straf for kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet førerbevis. Og vi kan også følge et forslag om indførelse af krav om fornyet køreundervisning, når kørekortet er frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel. Vi kan følge forslaget om skærpede sanktioner for promillekørsel, således at en betinget frakendelse af kørekortet medfører, at der skal aflægges en kontrolleret køreprøve, og vi har forståelse for en drøftelse af problemer omkring promillegrænserne.

Derimod kan vi ikke følge forslaget om, at der indføres en bestemmelse om, at en hastighedsoverskridelse på mere end 70 pct. af de faste hastighedsgrænser medfører en betinget frakendelse af kørekortet efterfulgt af en kontrollerende køreprøve, for vi mener, at et øjeblikks uopmærksomhed hos en fører af en bil kan medføre en helt urimelig hård straf. Hvis man kører et sted, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 40 eller 50 km/t, så skal der altså ikke ret meget til, før kørekortet ryger betinget.

Vi er positive over for et forslag om, at det bliver de lokale myndigheder, politimyndigheder og kommuner, der skal tage stilling til eventuel kørsel i busbaner. Vi havde hellere set, at man direkte fra Folketinget lavede en lovændring, som sagde, at det gør man, men det her er da bedre end ingenting.

Derimod så vender vi os meget imod forslaget om brug af biltelefoner. Vi har forståelse for, at det kan være farligt at føre en samtale i stærk bytrafik, og det tror vi heller ikke at der er ret mange der gør. Men hvis man f.eks. kører ud ad en motorvej med den lave hastighed, som man må køre på dem, og der ikke er nogen særlig trafik og der er god oversigt og det hele, så mener vi ikke, det er spor farligt at føre en telefonsamtale. Der sker mindst lige så mange ulykker, ved at folk sidder og roder i lommerne eller i handskerummet efter pibe, tændstikker eller tobak. Vi kunne jo selvfølgelig heller ikke tænke os at lovgive på de områder. Derimod mener vi, at det vil være fornuftigt at lave en oplysningskampagne, der fortæller folk, at man skal være opmærksom på disse ting, men det er absolut ikke noget, man skal lovgive om.

Man foreslår en smidiggørelse af reglerne om aldersgrænsen for at køre med børn på cyklen, så man skal tage mere hensyn til vægt og højde. Jamen vi er altid med, når man afbureaukratiserer, men det viser bare noget om, hvor farligt det er at gå ind og lovgive på sådan nogle områder, for når ministeren så bagefter laver en detaljeret vejledning om, hvordan man skal måle og veje børnene, inden man sætter dem op på cyklen, så er det, man begynder at kriminalisere nogle mennesker, hvor vi ikke synes, at det er rimeligt.

Vi har også sympati for, at veteranbiler og veteranmotorcykler får mulighed for at erhverve en nummerplade, som ser fornuftig ud i forhold til de gamle køretøjer, altså forsyne dem med disse gamle emaljerede nummerplader. Måske burde ministeren også have tænkt på, hvor fjollet det ser ud, når man har en gammel Ford A, der skal forsynes med blinklys på skærmene, selv om der er retningsvisere, og der skal være en ekstra baglygte og nogle forskellige ting, der ser helt forkert ud på sådan et gammelt køretøj. Vi tror, at når man ser en gammel Ford A og nu med emaljerede nummerplader, så er folk godt klar over, at der kommer en retningsviser ud, når den skal dreje og ikke nogen mærkelige påførte blinklys på skærmene, som overhovedet ikke hører hjemme dér.

Forslaget fra trafikministeren om at konfiskere et køretøj i forbindelse med spiritus- og promillekørsel vender vi os meget skarpt imod. Vi mener, at en automobil normalt benyttes af en hel familie, og derfor er det en urimelig straf over for resten af familien, hvis man pludselig inddrager bilen. Som regel er det jo manden, der har kørt spritkørsel, men det kan dog også være fruene i huset, og uanset hvem af dem der gør det, mener vi, at det er helt urimeligt, at man så inddrager køretøjet.

Der er altså alt i alt tale om et meget stort lovforslag, og der er mange komplicerede ting, og vi synes, det er uheldigt at blande så mange forskellige ting ind i et samlet lovforslag. Derfor skal jeg gentage det, som jeg sagde i indledningen: Hvis der ikke sker en opdeling af visse af tingene, ja, så stemmer vi imod hele forslaget.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Det har ikke været nævnt så meget før i debatten, men hr. Ole Donner tog fat i det, og så vil jeg da gerne spørge forhenværende kørelærer hr. Ole Donner vedrørende kravet om, at man

skal have modtaget køreundervisning, før det er muligt at komme op til en fornyet køreprøve for at generhverve kørekortet efter den ubetingede frakendelse. Er der i virkeligheden ikke tale om indirekte statsstøtte til kørelærerne?

Hvis man som bilist kan bestå en køreprøve og i øvrigt kan føre et køretøj på fuldt betrygende vis, så er der vel ingen grund til, at man skal tvinges til at modtage undervisning, inden man kan få lov til at gå op til en kontrollerende køreprøve? Det er der vel ingen grund til. Er der her ikke tale om indirekte støtte til kørelærerne?

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Nu er jeg jo ikke inhabil i denne sag, idet det er adskillige år siden, jeg ophørte med at være kørelærer, men jeg kan oplyse hr. Tom Behnke om, at jeg havde en ret stor køreskole, og derfor havde jeg som person ikke brug for at få en indirekte statsstøtte.

Der kan selvfølgelig være noget om det, hr. Tom Behnke siger, men på den anden side: Hvis folk engang har erhvervet kørekort og har lært alle reglerne for, hvordan de burde opføre sig og hvordan de skal opføre sig, og de så ikke overholder det, så mener jeg, at det er rimeligt, at de bliver tvunget til at henvende sig til en kørelærer og modtage den undervisning, der skal til. Man kan selvfølgelig også håbe på, hvis de ikke gjorde det, at de så dumpede så mange gange, at det blev forholdsvis dyrt for dem at generhverve det. Men hvis man har glemt visse dele af det, man har lært i sin tid, synes jeg, at det er en fornuftig ting at få det genopfrisket.

I dag er det jo sådan, at det kun er kørelærere, der må give undervisning. Jeg ved godt, der er andre, der gør det, inden undervisningen begynder, for så bliver det lidt billigere i den sidste ende, men jeg synes, det er rimeligt, at man skal modtage køreundervisning.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne takke for en meget interesseret modtagelse af forslaget. Som det er blevet nævnt, er der en lang række elementer i forslaget, som jeg ikke skal gå nærmere ind på her, men som vi kan drøfte under udvalgsarbejdet. Men der er jo tale om en virkelig markant ændring på en lang række felter. Mange af felterne har allerede været berørt i den tidligere debat: promillegrænser, spirituskørsel og hastighed.

Jeg vil i øvrigt gerne takke hr. Heiselberg for det positive indlæg, og jeg synes også, at det vil være godt, hvis man så vidt muligt kunne finde en fælles holdning på de her felter. Men jeg mener ikke, det er rigtigt at bruge udtrykket: 40.000 kriminaliseres. Det er jo altså ikke sådan, at man behøver at køre med 0,5 promille i blodet eller mere. Folk kan jo tage sig i agt for en ny bestemmelse, og det tror jeg langt de fleste danskere vil gøre. Det svarer jo til de erfaringer, man har i de fleste europæiske lande, hvor man ligger på den grænse, og hvor man indretter sig efter det, uden at det giver nogen særlige gener. Efter min mening giver det altså nogle fordele for andre medborgere.

Med hensyn til politiets ressourcer, som hr. Heiselberg også var inde på, opereres der jo i forslaget med, at man skal give politiet nogle andre redskaber, præcisionsalkometre, så man bliver fri for meget besværlige blodprøver og procedurer, som er tidsrøvende, som er besværlige, og som er ubehagelige, tror jeg, for alle parter. Så det er klart, at der også opereres med, at der skal være kampagner, oplysninger osv., og så er der jo som sagt aftalt 20 pct. flere kontroller fra politiet i den periode, vi er inde i.

Til hr. Brian Mikkelsen skal jeg blot sige, at regeringens forslag ikke på nogen måde er udtryk for populistiske vinde. Jeg gør opmærksom på, at min holdning til promillespørgsmålet var velkendt allerede i januar måned, og jeg kunne før citere en leder fra et dagblad, og jeg tror også Morgenavisen Jyllands-Posten havde en leder om den holdning, jeg har tilkendegivet, så der er ikke nogen ændring i det. Men jeg synes ikke, man skal latterliggøre det og side stille det med at pudse næse eller andre udtryk, der ellers kunne blive brugt om forslagene til at forbedre trafikikkerheden.

Det synes jeg i øvrigt heller ikke er hr. Brian Mikkelsens generelle indstilling til det her. Jeg finder faktisk, at hr. Brian Mikkelsen tager det med trafikikkerheden meget alvorligt, og på den baggrund håber jeg så, at vi kan få nogle fornuftige diskussioner om, hvad vi kan gøre for at forbedre den generelle trafikikkerhed.

Med hensyn til spørgsmålet vedrørende taxaer og busbaner er forslaget jo blevet anderledes end det forslag, der var ude til høring. Det er sådan, at den regel, der er nu, er hovedreglen, og så er det kun, hvis man lokalt – altså den lokale vejbestyrelse og den lokale politimyndighed – finder, at det har en gavnlig effekt, og at det vil være en god idé, at man så kan indføre

det. Det er i og for sig det, der er tænkt med det, og man kan sige, at det jo er væsentlig anderledes end de forslag, der var ude til høring.

Men jeg vil takke for en positiv debat, og jeg håber virkelig, det lykkes for os i fællesskab at få forbedret trafikikkerheden til glæde for alle borgere.

Formanden:

Så går vi til anden omgang. Først fru Margrete Auken og så hr. Tom Behnke.

Margrete Auken (SF):

Det er bare en kort bemærkning, og jeg behøver måske ikke engang at sige det, men jeg vil alligevel lige slå fast, at et færdselssikkerhedsforslag er det ikke; det er et forkælelsesforslag for dem, der kører i taxa, og ikke andet, og derfor vil jeg ikke kalde det et færdselssikkerhedsforslag – for bare lige at slå det fuldstændig fast.

Og så vil jeg støtte den opfordring, som kom fra hr. Søren Søndergaard – og vistnok også fra mig selv – om at pille den del ud af lovforslaget, som ikke handler om færdselssikkerhed, og tage det særskilt, hvis man stadig væk mener, at det er påtrængende nødvendigt, at den forholdsvis begrænsede gruppe, der har glæde af at vinde 1 minut i en taxa i myldretiden, skal have lov til at tilsidesætte fulde myldretidsbussers komfort i den sammenhæng.

Altså: Hvis man stadig væk mener, at det er en mærkesag – og det er der åbenbart nogle herinde, der gør – så lad os kigge på det særskilt.

Tom Behnke (FP):

Jeg vil så fortsætte, hvor jeg slap og benytte anden runde til at tale om mobiltelefonerne:

I Færdselssikkerhedskommissionen, som jeg selv har siddet i, har et klart flertal sagt, at de ikke kan anbefale, at man begynder at lave lovgivning på området. Det fremgår også klart og tydeligt af det dokumentationsmateriale, der foreligger, at der ikke er konstateret ét eneste færdselsuheld, hvor en mobiltelefon har været årsagen.

Det har også været diskuteret, hvad der er farligst ved at benytte en mobiltelefon under kørslen: om det er det, at man koncentrerer sig om selve samtalen, eller det er det, at man taster nummeret ind på tastaturet for at ringe op.

For hvis det farligste er selve samtalen, er det jo altså lige så farligt at have svigermor siddende på bagsædet, og så er vi vel egentlig også

nødt til at forbyde det, hvis det er det, der er argumentet – jeg ved godt, at der måske er nogle, der synes, det er en god idé, men jeg synes det bestemt ikke – men hvis problemet er selve tastningen af nummeret på telefonen, kommer vi jo ikke ud over det problem med ministerens forslag, for selv om der er tale om en håndfri telefon, skal man jo stadig væk taste nummeret, og derfor har ministerens forslag altså ingen virkning dér. Med andre ord løser regeringens forslag ikke problemet.

Det eneste, der vil kunne løse det, hvis det er det, man vil, er at indføre et totalforbud mod overhovedet at have biltelefoner i biler, og så mister begrebet jo nærmest sin funktion, for den forstyrrelse, der kommer af, at man indtaster nummeret og taler i mobiltelefonen, er jo ikke større end den forstyrrelse, der skyldes, at man f.eks. skal finde den rigtige station på radioen eller i øvrigt rækker ud efter andre ting i kabinen eller sidder og ryger eller spiser is osv., og det er der vel ikke nogen der kan finde på at forbyde, men det er den argumentation, man benytter, for at forbyde de håndholdte mobiltelefoner.

Nej, jeg tror, at hetzen mod biltelefonerne udelukkende skyldes, at det er noget nyt, og at politikerne ikke kan overskue udviklingen, fordi den går for stærkt – med det resultat, at Folketinget prøver på at stoppe udviklingen for bedre at kunne følge med, men det er jo altså ikke begrundelse nok for at begynde at lave lovforslag om det i Folketinget.

I øvrigt virker det helt vanvittigt, at man ikke må bruge håndholdte mobiltelefoner, når man kører på cykel eller rider – det står jo klart og tydeligt i forslaget, at det også gælder for ridende – for hvordan forestiller man sig at en håndfri mobiltelefon skal kunne monteres på en hest eller på en cykel? Hvor skal mikrofonen sidde på en hest? Er det det ene eller det andet skulderblad, man skal skrue den fast i? Hvad har man forestillet sig? Hvordan skal apparaturet laves, så man kan sidde med en håndfri mobiltelefon på en hest? Jeg synes, det er fuldstændig utroligt, at ministeren overhovedet kan foreslå det.

Og hvorfor i alverden skal det ikke være tilladt for en handicappet, der kører i sin kørestol med 15 km i timen at tale i mobiltelefon? For det må han ifølge forslaget heller ikke. Jeg synes, det er utroligt, ministeren overhovedet kan få sig selv til at foreslå det.

Og hvis problemet er, at man ikke kan styre bilen så sikkert, hvis man har en mobiltelefon i den ene hånd, så er spørgsmålet jo altså: Hvad så med dem, der f.eks. taler i walkie-talkie, når de kører bil? Skal det så også være forbudt at gøre det? Og hvis det er sådan, at ministeren mener, at man som bilist både skal kunne have en hånd på rattet og en hånd til at skifte gear og derfor mangler en tredje hånd til mobiltelefonen, vil der så skulle gælde andre regler for dem, der har en bil med automatgear og derfor ikke har brug for at skifte gear? For det må jo være det logiske ifølge ministerens forslag.

Nej, det er helt tydeligt, at det her forslag er et krampagtigt forsøg på at gøre noget ved et problem, som overhovedet ikke eksisterer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 177: Forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 26/2 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Da vort partis ordfører, fru Tove Lindbo Larsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne fremføre Socialdemokratiets synspunkter: