

orden. Dette betyder, at der ved bødernes fastsættelse på afgørende måde bør lægges vægt på den enkeltes betalingssevne.

18. *Retslægerådet*: Har i det hele over for justitsministeriet henholdt sig til sit svar til færdselssikkerhedskommissionen. Dette findes refereret i 1969-betænkningen side 42-44 og er in extenso optaget som bilag C til betænkningen.

Et flertal i rådet har principielt frarådet indførelsen af en fast promillegrænse. Man har herved fremhævet, at følsomheden over for alkohol er forskellig hos forskellige personer og hos samme person til forskellige tider. Endvidere vil indførelsen af en fast promillegrænse medføre, at der vil blive tillagt små koncentrationsforskelle principiel betydning, hvad der fra et biologisk synspunkt må tages afstand fra.

For det tilfælde, at en fast promillegrænse ønskes indført, har flertallet udtalt, at der ikke er rimeligt grundlag for at lægge denne lavere end 0,8 ‰. „Ukomplerede“ overskridelser af en sådan promillegrænse bør endvidere straffes væsentligt mildere end føring af motorkøretøj i en fra det normale afvigende tilstand, der skyldes spiritus.

Et mindretal i rådet har fundet det ønskeligt, at bestemmelsen i færdselslovens § 16, stk. 1, suppleres med en promillegrænse, der foreslås placeret ved 1,20 ‰, hvis overskridelse ubetinget skulle medføre domfældelse, medens der under grænsen skulle ske en individuel vurdering som hidtil. Til den nævnte promille forudsættes lagt en måleusikkerhedsmargin på 0,15 ‰.

I sit svar til justitsministeriet erindrers rådet endelig om, at det i et meget stort antal tilfælde ikke vil være muligt med sikkerhed at afgøre, om en eller anden promillegrænse er overskredet eller ikke. Heraf følger, at det endnu oftere ikke vil være muligt at afgøre med sikkerhed, om blodalkoholkoncentrationen har ligget mellem 2 promillegrænser.

19. *Indenrigsministeriets konsulent i alkoholspørgsmål*: Er principielt tilhænger af faste promillegrænser. Kan således tiltræde, at der indføres 2 promillegrænser, en øvre, hvis overskridelse medfører frihedsstraf og frakendelse af førerretten, og en nedre, hvis overskridelse medfører bødestraf, men hvor

frihedsstraf og frakendelse af førerret kan komme i anvendelse i tilfælde, hvor der er tale om gentagelse, eller hvor promillen ligger tæt op mod den øvre grænse, eller hvor andre skærpende omstændigheder gør sig gældende.

Medens konsulenten kan gå ind for en lavpromilleregulering ved 0,5 ‰, mener han, at den øvre promillegrænse bør lægges ved 1,0 ‰. For det første forekommer spillet mellem den nedre grænse på 0,5 ‰ og den øvre grænse på 0,8 ‰ for snævert henset til den væsentlige forskel, der er mellem de foreslåede sanktioner i tilfælde af overskridelse af de respektive grænser. For det andet forekommer en øvre grænse på 1,0 ‰ mere i overensstemmelse med den gængse domspraksis.

De nævnte promillegrænser bør også gælde for førere af knallerter.

Konsulenten foreslår i øvrigt, at politiet får hjemmel til at foretage alcotest ved alle færdselsuheld omfattende alle implicerede personer. Endvidere at denne ret udstrækkes til alle tilfælde af påfaldende kørsel.

20. *Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund*: Henleder opmærksomheden på spørgsmålet om, hvorvidt frakendelse af førerbevis, hvis kørselen er sket uden forbindelse med den pågældendes erhverv, eventuelt bør kunne begrænses til privat kørsel.

21. *Chaufførernes Fagforening*: Erklærer sig imod indførelse af en fast promillegrænse på 0,5 ‰. Man henviser blandt andet til de individuelle forskelle mellem forskellige personers alkoholtolerance. En bedømmelse heraf vil blive helt fjernet ved indførelse af en promillegrænse, således at motorførere, der i henhold til denne tolerance har ført motorkøretøj på betryggende måde, alligevel vil blive dømt til trods for, at vedkommende har opfyldt lovens bestemmelser i § 16.

22. *Forenede Danske Motorejere*: Henholder sig til de af foreningens repræsentant (direktør Viggo Lærkes) i færdselssikkerhedskommissionen fremsatte kommentarer, jfr. betænkning side 58-61.

Foreningen kan herefter gå ind for, at der til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 1, føjes en regel om, at et mo-