

ger en menneskelig fejl; der er ingen undskyldninger.

Jeg synes nok, at regeringen har et ansvar, der rækker videre end Færdsels sikkerhedskommissionens, for at betone de mere overordnede sammenhænge. Det kommer her og der også til udtryk i redegørelsen. F.eks. står der i afsnittet om indsats over for spritkørsel, at en indsats kunne være at anvise alternative transportmidler. Jeg er helt tilfreds med, at sådan nogle ting er nævnt.

Men jeg kan ikke lade være med at gøre opmærksom på, at når vi kommer til de mere konkrete tiltag helt dernede, hvor pengene skal afsættes, så følges de opstillede prioriteringer ikke. I lighed med fru Margrete Auken må jeg konstatere, at de 150 mio. kr., der f.eks. prales af som indsats ved sortpletbekæmpelse, skal sammenlignes med de 5 mia. kr., der indtil nu er brugt til pudefradrag, til airbags, hvoraf alene de 2,7 mia. kr. er brugt i 1996, så det er altså et drastisk stigende tal. Ganske vist ændres loven formentlig nu, men det er stadig et anseligt beløb, der er afsat til den prioritering. Jeg mener ikke, at det er det, vi har ønsket, hvis vi sætter en ramme, der kaldes færdselssikkerhed, og jeg finder ikke, at det er den prioritering, vi her skulle ønske.

I opstillingen af målsætningerne for regeringens trafikpolitik gøres der jo meget ud af samspillet mellem trafikikkerhedsmålsætningerne, CO₂-målsætningerne og støjbekæmpelsesmålsætningerne.

Hvad angår målsætningen for reduktion af antallet af dræbte og tilskadede i trafikken, er det en årlig målsætning. Det har vist sig at være en meget gavnlig måde at opstille det på. Det er nemlig årsagen til, at det så umiddelbart er gået ind i folks bevidsthed, at der her og nu er problemer med at opfylde målsætningen. De første år gik det jo meget fint, hvor man jo ganske kraftigt reducerede antallet af ulykker, men nu er vi nået til det punkt, hvor der skal mere drastiske midler til, og så bliver det svært. Hvis vi skal fortsætte den positive udvikling, skal der helt andre og mere drastiske ting til. De seneste år er det jo raskt gået den gale vej.

Jeg kan derfor kun anbefale, at man for de andre trafikpolitiske målsætninger, hvis det virkelig er integrerede størrelser, opstiller årsmål. Det ville fremme, at de nødvendige midler bliver brugt i tide.

Ministeren sammenligner med arbejdsmiljøarbejdet, når han diskuterer færdselssikkerhed.

Det er ikke nogen dårlig sammenligning. Medens vi snakker og snakker, så stiger skades- og ulykkestallet. Prøven på, om den her redegørelse, som på mange måder efter min mening rummer positive formuleringer, er noget værd i praksis, får vi, når vi ser de kommende års færdselsstatistikker.

Sonja Albrink (CD):

Da mit partis ordfører, hr. Arne Melchior, ikke kan være til stede i dag, skal jeg prøve at fremføre CD's synspunkter vedrørende dette lovforslag.

Det lovforslag, som vi behandler her, indeholder mange forskellige elementer, som hver især kunne fortjene en individuel behandling. Selv om spørgsmålet om nedsættelsen af promillegrænsen ikke er det første punkt i forslaget, er det dog et af de vigtigste. Hele debatten om en nedsættelse er langt mere følelsesladet, end det er sagligt begrundet. Debatten handler måske ikke så meget om trafikikkerheden som om holdninger, men jeg synes, der er behov for at skelne mellem politiske meningstilkendegivelser og så den reelle lovgivning.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at i CD vender vi os stærkt imod den cocktail at blande alkohol og biler. Men det betyder ikke nødvendigvis, at man skal sætte grænsen for promillekørsel ned, medmindre det har en påviselig gavnlig virkning for trafikikkerheden. Den debat, som dette forslag har frembragt, har rejst stor tvivl om, hvilke gavnlige konsekvenser en nedsættelse af promillegrænsen vil have. Senest har det da også været fremme, at den foreslåede ændring kan give domstolene nogle praktiske problemer, så jeg synes, der er god grund til at fortsætte denne diskussion under udvalgsbehandlingen, hvor vi også bør få de yderligere oplysninger, dokumentationer og høringsvar fra domstolene, som vi måtte have for at danne os det rigtige grundlag.

I CD's gruppe har vi haft en drøftelse af spørgsmålet, og vi vil gerne under udvalgsbehandlingen have det her nærmere belyst, før vi tilkendegiver vores holdning vedrørende dette punkt.

Et af de andre spørgsmål, som forslaget indeholder, er kørekortsfrakendelsen allerede ved en hastighedsoverskridelse på 70 pct. mod i dag ved en overskridelse på 100 pct. Kører man 70 pct. hurtigere, end det er tilladt, lyder det som en alvorlig ting. Det er det i reglen også, men når man kører ude på de danske landeveje,