

[A. C. Normann.]

ville komme til at slutte sit arbejde tidligere, end det nu bliver tilfældet.

I øvrigt er det jo sådan, at den diskussion, der her føres, i høj grad minder om den diskussion, der førtes ved behandlingen af færdselsloven for nogle år siden, hvor synspunkterne også gik på tværs af alle partiskel. Jeg tror virkelig heller ikke, at noget parti dengang lagde noget som helst pres på sine medlemmer.

Det er min opfattelse, at vi ikke bør låse bevisbedømmelsen fast til en generel promilleregulering, men at vi skal lade alkoholpromillen indgå med den vægt i bevisførelsen, som retten i de enkelte tilfælde vil tillægge den. Jeg går ud fra, at alkoholpromillen da altid vil få afgørende vægt, og så er vi fri for, at lufttrafikanter og mekanikere påberåber sig, at de mente at være på den sikre side, når de ikke havde drukket spiritus svarende til mere end 0,40 promille. I Sverige har man, efter hvad der er blevet oplyst i udvalget, ladet promillereglen falde; ja, den eksisterer, så vidt jeg ved, ikke i noget som helst land. Efter hvad jeg har forstået på de oplysninger, der er givet i udvalget — det er muligt, at den højtærede minister kan bekræfte eller afkræfte dette — er grunden til, at man har ladet den falde i Sverige, hvor den også var foreslået, overvejende den for mig såre logiske, som jeg forstår deles af afholdskredse derovre, at man ikke turde fastslå en promille på 0,40 som forsvarlig, og sådan ville bestemmelsen jo let blive opfattet.

Selvfølgelig har en dommer — det kan man altid anføre deroverfor — jo ret til at dømme en flyver eller mekaniker eller andre personer, som det kan dreje sig om, selv om deres alkoholkoncentration er lavere end de 0,40 promille, men det vil jo nok være vanskeligere, end hvis bevisbedømmelsen er fri og trafikanten ikke kan påberåbe sig loven som undskyldning.

Risikoen ved den bestemte grænse er altså bl. a. den, at 0,40 promille så også har tendens til at blive gjort til en mindstegrænse. Det er klart — det tror jeg der vil være enighed om fra alle sider — at vi må kræve en betingelsesløs ædruelighed både af førere af luftfartøjer og andre trafikanter og for den sags skyld også af mekanikere på jorden.

Men ud fra dette ædruelighedssynspunkt tror jeg for min del ikke at der er nogen større visdom i at kriminalisere en fast promille for alle.

Vælger folketetinget at gøre dette, finder jeg imidlertid for det første, at grænsen eventuelt bør være lavere, f. eks. indskrænkes til, hvad der svarer til en enkelt pilsner. For det andet synes jeg, at i så fald må det få konsekvenser med hensyn til færdselsloven, idet en meget svag påvirkethed i færdslen er meget farligere end ved flyvning. Jeg tror nok, at det synspunkt, jeg her fremkommer med, vil overraske mange, men alligevel er det sådan; det er noget, enhver sagkyndig vil bekræfte, og det er da også bekræftet i udvalget.

Grunden er jo først den almindelige, at antallet af flyveulykker i det hele taget er forholdsvis langt lavere end antallet af kørselsulykker, hvad der viser, at man i jordtrafikken hele tiden er langt nærmere ved risikogrænsen, end man er i lufttrafikken. I den stærke trafik på landevejene kan en afvigelse på en alen jo betyde sammenstød med en cyklist eller en modgående bil. Denne risikokilde og mange andre er man fri for i luften, hvor man desuden har den fordel, at man kan bevæge sig i 3 dimensioner. Der er altså yderst ringe sammenstødsfare i luften. Derimod er der i luften nødvendighed for stor evne, ikke så meget til hastige reaktioner, som mange tror, men til nøjagtig afstandsbedømmelse, og denne evne, tror jeg, sløres stærkt ved indtagelse af alkohol. Det er også, hvad de sagkyndige udtaler derom; de bruger udtrykket samsyn; øjnernes evne til ved det, de kalder samsyn, at bedømme afstanden, er overordentlig vigtig, navnlig i landingssituationer, men den er naturligvis ganske overordentlig vigtig også på landevejene; netop dette at kunne bedømme, hvor langt en bil, der kører i modsat retning, er borte, eller hvor langt et køretøj, der holder stille, er borte, er meget ofte afgørende for, om et sammenstød kan undgås.

Der er altså flere hensyn, der her spiller ind. Der er det retsetiske synspunkt, som jeg synes er vigtigt — vi så ved behandlingen af færdselsloven, at vore fremtrædende jurister med den højtærede justitsminister og den tidligere justitsminister, det ærede