

[Helga Pedersen.]

Den argumentation, der går ud på, at en fast promille skulle være i strid med dansk retsplejes principper o. s. v., tror jeg altså i og for sig man kan lade ligge.

For mit vedkommende vil jeg erklære mig enig i de udtalelser, jeg nys har refereret, og da jeg ved, at der i denne sal er tilhængere af det nu foreliggende lovforslag, som, jeg kan måske sige endnu ikke vil beslutte sig til en promilleregulering i færdselsloven, skal jeg ikke komme ind på langstrakte generelle betragtninger i øvrigt. Jeg vil nøjes med at sige, at her, hvor der er tale om sikkerheden i luftfarten, forekommer den begrundelse, som den højtærede trafikminister har givet i bemærkningerne til lovforslaget, side 42, så overbevisende, at jeg på det foreliggende grundlag til sin tid vil stemme for lovforslaget og stemme imod flertallets ændringsforslag.

Jeg fremhæver, at det står fast, og det står på tryk gentaget i bemærkningerne, og det blev gentaget for ganske nylig i en artikel af dr. med. Erik Jacobsen i Berlingske Tidende, at selv små mængder af alkohol påvirker menneskets reaktionsevne. Jeg mener, at ved den nærmere afvejning mellem den enkeltes — det vil praktisk set sige pilotens — handlefrihed med hensyn til retten til at nyde alkohol umiddelbart før eller under flyvningen på den ene side og hensynet til andre menneskers liv og velfærd på den anden side, vejer det sidste hensyn så tungt, at man, som det også står fremhævet i motiverne, bør foretrække en meget streng regel frem for at løbe en risiko med en regel, om hvis tilstrækkelighed der kan herske tvivl. Jeg ved, at SASs egne personaleforskrifter understreger dette. Også det bestyrker mit standpunkt, at jeg vil stemme imod udvalgsflertallets ændringsforslag, således som det nu foreligger.

Axel Ivan Pedersen: Det kan ikke nægtes, at det må forekomme mærkeligt, at der mellem anden og tredje behandling kan fremkomme en tillægsbetænkning om et strids-

spørgsmål, som ikke eksisterede i — eller i hvert fald ikke havde fundet udtryk i — den betænkning, der dannede grundlag for lovforslagets anden behandling. Jeg har dog ikke hermed villet antyde, at der har været ubetinget enighed i udvalget om § 50. Den har tværtimod været diskuteret flere gange, bl. a. på grundlag af henvendelser fra kredse i befolkningen, også kredse, om hvilke man kan sige, at det er tvivlsomt, om de har interverneret af interesse for sikkerheden i luften. Min forbavelse over ændringsforslagets fremkomst er da også udelukkende dikteret af den kendsgerning, at den første betænkningens undladelse af at omtale promillegrænsen er udtryk for en slags gentleman agreement om, at en promilleregulering gennemførelse på dette specielle område, hvor det gælder den størst mulige sikkerhed, ikke i sig selv måtte betragtes som en principiel afgørelse af, hvilken stilling man senere måtte indtage til problemet, for så vidt det igen måtte komme til behandling i forbindelse med en eventuel revision af færdselsloven.

Som ubetinget tilhænger af en promilleregel har jeg følt mig forpligtet af denne aftale, og det har jeg i sinde at gøre fortsat.

Men er jeg forbavset over ændringsforslagets fremkomst, er jeg det ikke mindre over forslagsstillernes motivering, fordi den på trods af det, jeg lige har omtalt, går på det principielle i sagen. Derved har man ikke alene forkastet en aftale; men man har gjort et rent juridisk anliggende, nemlig den højt besungne — i disse sager af tvivlsom værdi — frie bevisbedømmelse til det centrale i sagen. Det måtte forekomme mere rimeligt og også mere ansvarsbevidst at ræsonnere, at her drejer det sig ikke om juridiske problemer, men ganske enkelt om at skabe den størst mulige sikkerhed i luften. Selv om jeg ingen grund har til at antage, at forslagsstillerne til ændringsforslaget ud over de juridiske betænkeligheder har i sinde at antaste ædrueligheden, skønt nogle af dem, der har interverneret i denne sag, ikke umiddelbart kan antages at være