

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nu kan tillade sig at drikke op til de 0,40 promille, medens de, hvis der ikke er nogen grænse, slet ikke kan drikke noget. Det er i alt fald ikke det indtryk, man får, når man ser, hvordan færdselsloven virker i praksis. Jeg så for nylig, at en dommer idømte en bilist, der havde 0,80 promille i blodet, en temmelig streng straf, medens en anden bilist, der havde 1,60 promille, altså dobbelt så meget, blev frikendt. Jeg synes ikke, det er udtryk for, at den bestemmelse, vi har i færdselsloven, giver dem, der skal føre motorkøretøjer, nogen sikkerhed, selv om de holder sig inden for en meget lav promillegrænse.

Under forhandlingerne har man også diskuteret spørgsmålet om, hvad der er farligst: at føre et motorkøretøj på landjorden eller at føre et luftfartøj. Jeg skal i og for sig ikke blande mig i denne diskussion; det er noget svært, når man hverken har kørekort til bil eller kørekort, om jeg så må sige, til luftfartøj, at afgøre, hvad der er farligst. Det er rigtigt, at der talmæssigt forekommer mange flere ulykker på jorden end i luften, men her må man dog tage hensyn til, hvor mange biler der er i forhold til luftfartøjer.

Det afgørende for mig er imidlertid ikke, hvad den enkelte lægmand mener, men hvad retslægerrådet, folk, som beskæftiger sig med spirituspåvirkning, mener om dette spørgsmål. Og når det ærede medlem hr. A. C. Normann nævner, at retslægerrådet ikke har beskæftiget sig med dette spørgsmål siden 1951, kan jeg oplyse det ærede medlem om, at retslægerrådet den 22. januar 1954, da man gjorde det forberedende arbejde til dette lovforslag om civil luftfart, afgav en erklæring om, at det i virkeligheden er uforeneligt at nyde spiritus og føre luftfartøjer, og pegede i sin skrivelse til det udvalg, der sad i ministeriet, på, at det i og for sig burde være helt forbudt at nyde alkohol, når man skulle være pilot. På grundlag af analyser o. s. v. mener man dog at kunne tillade en promille på 0,35 — det er den, der er forhøjet til 0,40. Det er altså retslægerrådet og sundhedsstyrelsen, der har fremsat disse betragtninger om, at man ikke kan sammenligne luftfart med almindelig bilkørsel, fordi alkohols virkning på den menneskelige hjerne er helt anderledes, når

man befinder sig i luften, end når man befinder sig på jorden. Det synes jeg må være temmelig afgørende for dem, der har låst sig fast på det princip, at de stemmer imod denne promilleregulering, fordi de stemte imod promillereglen på landjorden. Jeg må altså pege på, at retslægerrådet havde en anden opfattelse, da vi diskuterede promillereglen for førere af motorkøretøjer; med hensyn til luftfart har alle den opfattelse, at man bør have en promilleregulering.

Det er ikke tanker — sådan som det ærede medlem hr. A. C. Normann og andre var inde på — om, når en pilot er oppe i luften, at prøve hans alkoholpromille, der for mig er afgørende. Vigtigst er, at grænsen på 0,40 promille skal virke forebyggende, således at piloter og civilflyvere ved, at hvis de drikker mere end én bajer, når de skal ud at flyve, kan de komme til at hænge på den og blive dømt derfor.

Det er dog ikke sådan — det vil jeg også gerne oplyse — at det kun er promillereglen, der er afgørende for, om en mand får lov til at føre luftfartøj eller ej. Der findes — det ved i hvert fald de, der har været medlem af udvalget — en lang række andre bestemmelser i lovforslaget, der tager sigte på, at en mand, selv om han måske kun har 0,10 promille i blodet, godt kan frakendes retten til at føre luftfartøj, hvis andre forhold spiller ind, hvis han f. eks. har taget for mange pulvere af en eller anden slags, er for træt o. s. v. o. s. v. Det er altså ikke den eneste regel, der findes, men det er en regel, der forebygges, der gør, at piloten ved, at hvis han indtager mere end det og det kvantum spiritus, inden han skal ud at flyve, risikerer han, at han ikke får lov til at fortsætte med at flyve.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann spurgte, om denne regel også var gældende for militærflyvere. Jeg har ikke været forberedt på dette spørgsmål, men så vidt jeg har kunnet få oplyst, er det sådan, at der for militærflyvere er strengere regler, idet de slet ikke må nyde spiritus i et vist antal timer, inden de skal ud at flyve. Jeg forstod på det ærede medlem hr. A. C. Normann, at hvis man endelig skulle fastsætte promilleregler, var det ærede medlem tilhænger af at gå længere ned end til 0,40. Det er jeg lidt ked af; for i udvalget har jeg foreslået det ærede medlem, at hvis