

[Justitsministeren.]

omfattende kontrol, der imidlertid ikke afslørede fejl.

Apparatet blev herefter undersøgt af to institutter under Danmarks tekniske højskole.

Formålet var at fastslå, hvorvidt der kunne være forekommet momentant svigt i det bestemte apparatur, der var blevet anvendt i forbindelse med den konkrete sag. Undersøgelsernes omfang var således begrænset. Der var ikke tale om generel afprøvning af Traffipax/Mesta udstyret. Denne radartypes anvendelighed og målenøjagtighed er dokumenteret ved de godkendelser, der som omtalt er meddelt fra udenlandsk og fra dansk side.

Efter konklusionerne i undersøgelsesrapporterne foreligger der ikke sandsynlighed for momentant apparatursvigt ved målingen under den omtalte sag.

2. I rapporterne gøres der opmærksom på, at undersøgelsernes omfang er begrænset som nævnt. Som følge heraf fremhæver man udtrykkeligt, at resultaterne ikke kan opfattes som bevis for, at det pågældende radarudstyr har målt korrekt.

Efter at rapporterne var afgivet, blev det i bladet Ingeniøren fremdraget, at en af undersøgelserne var behæftet med en beregningsfejl.

a. Den 27. februar 1976 bragte bladet en artikel under overskriften: „Politiets radar er værdiløs som bevis mod fartsyndere“. Artiklen citerer den anførte bemærkning, hvorefter undersøgelsesresultaterne ikke kan opfattes som bevis for, at udstyret har målt korrekt. Artiklen omtaler endvidere beregningsfejlen. Der sættes generelt spørgsmålstegn ved anvendeligheden og målenøjagtigheden af det radarudstyr, som politiet anvender i forbindelse med hastighedsmåling.

Samme nummer af bladet indeholdt en særskilt kommentar om beregningsfejlen. I denne kommentar påpeger vedkommende institut under Danmarks tekniske højskole, at fejlen alene ændrer resultatet i retning af øget troværdighed for det undersøgte udstyr.

b. Ingeniøren for den 5. marts 1976 indeholder et indlæg fra rigspolitichefen. I dette indlæg tilbagevises den fremførte kritik af radarudstyret. Det påpeges, at de fo-

retagne undersøgelser på Danmarks tekniske højskole har en begrænset karakter og derfor ikke kan danne grundlag for en almindelig vurdering af det radarudstyr, som politiet anvender til hastighedsmåling. Ved undersøgelserne er det alene fastslået, at der ikke foreligger sandsynlighed for apparatursvigt i forbindelse med den konkrete måling. Resultatet har således ikke anfægtet udstyrets troværdighed.

c. I Ingeniøren for den 12. marts 1976 har de to institutter under Danmarks tekniske højskole ligeledes tilbagevist den fremsatte kritik.

3. Det bemærkes, at anklagemyndigheden har opgivet at rejse tiltale under den omtalte sag. Denne beslutning er truffet på baggrund af oplysninger, hvorefter politivognens radiosender formentlig har været benyttet, medens målingen foregik. Dette er i strid med betjeningsinstruktionen for radarapparatet.

C. Justitsministeriet kan henholde sig til de udtalelser, der er fremkommet fra rigspolitichefen med hensyn til spørgsmålet om det anvendte radarudstyrs sikkerhed.

Af *Glensgård* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (26/3 76):

„Kan ministeren oplyse baggrunden for, at billetpriserne på passagerflyvningen ud af Danmark/Skandinavien, opgjort i øre pr. kilometer, ligger langt over det europæiske gennemsnit, og i den forbindelse endvidere oplyse, hvor mange gange det i tidens løb er forekommet, at de danske trafikmyndigheder har afvist at godkende de af den internationale sammenslutning af ruteselskaber, IATA, fastsatte billetpriser for passagerflyvning ud af Danmark, sådan som det er deres ret?“

(Spm. nr. 421).

Begrundelse.

En omfattende undersøgelse offentliggjort i 1970 i bogform på engelsk af det svenske forbrugerråd („Air Travel Within Europe“) viser, at billetpriserne på passagerflyvningen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent i 1969 i gennemsnit, opgjort i øre pr. kilometer, lå 25-30 procent over det europæiske gennemsnit.

Ruterne mellem Skandinavien og Storbri-