

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om luftfart.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5901, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B: sp. 1557).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Horn: Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på den Normannske taktik, som har affødt det under nr. 1 stillede ændringsforslag.

Mindretallet ønsker at fastholde den indstilling, som det samlede udvalg gav udtryk for i den betænkning, som forelå til lovforslagets anden behandling, og har i tillægsbetænkningen ganske kort givet udtryk for det grundsynspunkt, at promillereglen bør bibeholdes i lovforslagets § 50, stk. 1.

Det foreliggende lovforslag drejer sig jo om sikkerheden i lufttrafikken, og det indeholder strenge bestemmelser på en lang række områder, hvilket vil ses ved en parallelisering med anden trafiklovgivning. Det erkendtes også af alle medlemmer i udvalget, at luftfartsloven måtte være strengere end love, der drejer sig om anden trafik, idet risikoen ved ulykker her er væsentlig større.

Vi har desværre i de seneste måneder

oplevet en række flyveulykker og set, hvor stort omfanget af disse er. Årsagen til disse ulykker har ganske vist ikke været alkoholmisbrug, men de understreger alligevel, hvor stor risikoen ved flyvning i det hele taget er. Dette ses også deraf, at luftfartselskaberne har regler, som er strengere end dem, der er udtrykt i dette lovforslags § 50, ligesom det understreges yderligere ved, at retslægerrådet ikke har taget standpunkt, da vi beskæftigede os med færdselsloven, medens det, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har indstillet, at man her indfører en promilleregulering.

Efter vor opfattelse understreger promillereglen det ansvar, der er forbundet med lufttrafikken. Forholdet er imidlertid af en så speciel art, at det er rimeligt at fravige den traditionelle retspraksis i dette tilfælde. Begrundelsen er så stærk, at loven kan bære denne særregel.

Man må heller ikke se bort fra publikums reaktion på denne lovgivning. Det flyvende publikum har lov til at gå ud fra, at der er truffet så strenge sikkerhedsforanstaltninger, som det overhovedet er muligt at træffe, og dette gælder også for så vidt angår andre, der har berøring med lufttrafik — det er jo ikke alene i luften, det foregår, men også på jorden. Der er ingen nødbremse at trække i, hvis man har på fornemmelsen, at her bør stoppes.

Vi bør, mener mindretallet, fastholde denne skærpede bestemmelse som advarsel, som den præventive bestemmelse, vi også tror den vil være. Det er måske her, skillelinjen til syvende og sidst går. Det er mere en trossag end en realitet, da alle parter er enige om, at der må være strenge regler. Vi mener fra mindretallets side at måtte anbefale at stemme imod ændringsforslaget og ved tredje behandling at stemme for lovforslaget.

Gottschalek-Hansen: Under lovforslagets anden behandling meddelte jeg i mit indlæg, at der formentlig ville blive en diskussion i udvalget med hensyn til lovens § 50, der omhandler promillegraden, de 0,40 promille. At dette virkelig har været tilfældet, kan man se af den tillægsbetænkning, der er afgivet af udvalget, hvor et flertal på 10 medlemmer stiller et ændringsforslag om

[Gottschalck-Hansen.]

fri bevisbedømmelse og går imod opretholdelsen af den i lovforslaget oprindelig fastsatte promillesats.

Jeg vil gerne sige, at det har været magtpåliggende for samtlige medlemmer af udvalget at støtte ministeren i hans bestræbelser for at skabe den størst mulige sikkerhed i enhver henseende vedrørende den trafik, der foregår i luften. Ændringsforslaget tilsigter ikke at slække på kravene til ædruelighed hos piloter — det være sig erhvervs-piloter eller private piloter — ej heller hos de mennesker, der er omtalt i lovforslagets § 74, som også skal være underkastet ædruelighedsforpligtelse. Der er ikke tale om, at man på nogen som helst måde vil slække på kravene over for disse mennesker, men i udvalget mener vi, at det er meget betænkeligt at fastsætte en spirituspromille, som skulle være lovbestemt; vi mener ikke, at dette giver nogen sikkerhed.

For det første er forholdet dette, at hvis en flyvning strækker sig over 3-4-5-6 timer — og det er jo ikke så ualmindeligt med de ruter, vi er engageret i — vil den naturlige forbrænding bevirke, at en pilot, der oprindeligt kan have haft en ret høj promille, mens han har været undervejs, ved landingen ikke har nogen promille, hvorfor der ikke kan gøres ansvar gældende over for ham, til trods for at det måske kan fastslås ved vidneførsel, at manden har været påvirket.

Dertil kommer, at 0,40 promille i visse situationer kan være for meget. Tirsdag aften var der i fjernsynet en meget interessant udsendelse om fabriktilsynets arbejde, hvor en læge, som er tilknyttet denne organisation, meddelte, at en arbejder under visse forhold på en fabrik under påvirkning udefra kan blive beruset bare ved nydelsen af en eneste pilsner. Noget tilsvarende kan formentlig gælde en pilot, hvis han kommer i en sådan situation. Hvis han f. eks. er syg uden at vide det eller træt, overanstrengt, svækket, må han i henhold til loven ikke flyve; nu er det ikke sikkert, manden selv er klar over det, før han er i luften, og har han så nydt bare en eneste genstand, ja, så kan dette ifølge disse lægeudtalelser fremkalde beruselse, men man kan ikke gøre ansvar gældende over for ham.

Dertil kommer — det er nu mindre

væsentligt for mig — at den oprindeligt foreslåede bestemmelse ikke stemmer med den retspraksis, vi ellers anvender med hensyn til færdsel her i landet. Principperne er ikke overensstemmende med dem, vi ellers bygger på. Vi har ikke nogen fast promille i færdselsloven.

Endelig vil jeg gerne pege på, at den højtærede minister gang på gang har understreget, at det var noget afgørende og væsentligt for ministeren, at der var overensstemmelse mellem denne lov og tilsvarende love i Sverige og Norge, således at de løb parallelt og i virkeligheden dækkede hinanden. Den højtærede minister har selv oplyst over for udvalget på et spørgsmål fra mig, at man i Sverige, hvor man har taget standpunkt til dette spørgsmål, har forkastet fastsættelsen af en bestemt promille. Det er endnu ikke afklaret for Norges vedkommende, men i Sverige ligger forholdet altså klart og tydeligt, så hvis man skulle følge ministerens ønske om en ensartet lovgivning også på dette område, må også det tælle for, at man følger flertallets indstilling om fri bevisbedømmelse, som jeg også mener er det mest sikre og rigtige, og afstår fra bestemmelsen om de 0,40 promille. Vi kender godt sundhedsstyrelsens udtalelser, men vi føler os altså ikke overbevist om, at de dækker fuldt og helt.

I og for sig vil jeg gerne sige til den højtærede minister, at jeg er meget tiltalt af den praksis, som anvendes inden for SAS, hvor en pilot simpelt hen ikke må nyde spiritus 24 timer, før han skal arbejde. Med hensyn til opfattelsen af sikkerheden er der os intet imellem, spørgsmålet er blot, hvorledes denne sikkerhed føres ud i livet. Det er det, der er det afgørende, og dér mener vi at den fri bevisbedømmelse må være det rigtigste og mest sikre, og jeg anbefaler det høje tings medlemmer — det er jo formentlig ikke nogen partisag — at følge flertallets indstilling.

A. C. Normann: Grunden til, at vi ikke fik afklaret i udvalget, hvorledes stillingen var med hensyn til det spørgsmål, vi her behandler, var jo det stærkt udtalte ønske om at få fremmet tidspunktet for betænkningens afgivelse, således at anden behandling ikke blev forsinket, idet man på daværende tidspunkt gik ud fra, at folketinget

[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; øjnenes 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

[A. C. Normann.]

medlem frk. Helga Pedersen, i spidsen ud fra juridiske synspunkter gik imod en fast promilleregulering — der er konsekvenserne med hensyn til færdselsloven, og der er også det hensyn, som måske ikke alle har tænkt på, at i den praktiske gennemførelse af denne lovs bestemmelse vil det jo meget ofte være vanskeligt at få fat på de trafikanter, som eventuelt har overtrådt den. Man kan standse en trafikant på landevejene, men man kan jo ikke standse en trafikant oppe i luften, og hvis han er på vej hjem fra New York eller en anden fjern del af denne klode, hvorfra det tager mange timer at komme hjem, kan man ikke prøve hans blodpromille, før han er kommet ned på jorden og så måske i mellemtiden er blevet ædru. Det vigtigste, synes jeg, er, at trafikanterne skal kunne dømmes strengere, hvis det skønnes, at de har været mindre nøgterne, selv om der er tale om måske 0,20 eller 0,30 promille, en lavere promille end den, der her er tale om, og her synes jeg, vore erfaringer fra de domme, som domstolene afsiger vedrørende de mange spiritussager, for så vidt er ret betryggende. Og så kommer der endelig til det, jeg her har sagt, risikoen for fejlbedømmelser og forvekslinger af blodprøver. Derfor tillægger man også i Norge og Sverige en 0,15 promille-margen, efter hvad der fremgår af retslægerådets beretninger. Fejlmålinger er konstateret og konstateres til stadighed i betydeligt omfang, og forvekslinger af blodprøver har vi set eksempler på både i disse sager og i paternitetssager. Muligheden for at dømme uskyldige mennesker synes jeg bliver forøget, hvis man gør promillegrænsen fast.

Det er interessant at se, at retslægerådet i sin beretning for 1951, der, så vidt jeg har set, er den seneste, der beskæftiger sig med disse spørgsmål, oplyser, at man har behandlet 924 spiritussager, og at man regner 97,5 pct. sikkerhed for en høj sikkerhedsgrænse i de almindelige tilfælde. Om tilbageberegninger — det vil altså sige beregninger, man foretager, når man får fat på en trafikant, der har en eller anden alkoholkoncentration i sit blod, og så siger, at når promillen nu er så og så stor, så har den været så og så stor for 2 eller 4 eller 10 timer siden, idet man går

ud fra den grad af alkohol, der forlader legemet pr. time — om disse beregninger, som jo forekommer meget ofte, oplyses det, at man regner sikkerhedsmargenen for stor, hvis den er 92 pct.

Jeg synes ikke, disse oplysninger fra retslægerådet er særlig betryggende, når man tænker på at gøre promillereglen fast. Jeg er enig med retslægerådet i, at en promillegrænse på 0,40 er rigelig høj. Jeg forstår efter oplysninger, jeg har fået, at det, som retslægerådet nu har gjort, er at sige, at man i og for sig tiltræder det foreliggende forslag, men at man kunne ønske en noget lavere promillegrænse end den, der er foreslået i dette tilfælde. I øvrigt må man sige, at retslægerådet ikke er sagkyndigt, for så vidt angår den retslige side af bevisbedømmelsen, og rådet giver sig heller ikke ud herfor. Rådets skøn er udelukkende baseret på udsagn fra læger og ikke på udsagn fra jurister, og jeg synes, de lægelige synspunkter, jeg har refereret fra retslægerådets beretning, mest taler imod, at man ensretter bevisgrundlaget.

Jeg skal ud fra de synspunkter, jeg her har gjort gældende, anbefale det ændringsforslag, der er stillet af flertallet.

Jeg vil gerne, inden jeg slutter, stille et spørgsmål om, hvorvidt og i hvilken udstrækning disse regler skal gælde for militærflyvere. Jeg er oprigtig talt først sent kommet i tanker om denne side af sagen. En meget væsentlig del af flyvningerne herhjemme er imidlertid militærflyvninger, og jeg erindrer fra færdselsloven, at der gør sig en betydelig afvigelse gældende med hensyn til færdselslovens anvendelse over for militæret. Jeg synes, det er vigtigt at få det at vide, og jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om de samme regler i dette tilfælde gælder for militærflyvere og for civile.

J. M. Pedersen: Vi er naturligvis alle sammen interesseret i den størst mulige sikkerhed under flyvning, for det er jo et farefuldt arbejde, men jeg tror, det er meget vanskeligt at sige, hvad der giver den største sikkerhed, en fri promillegrænse eller en grænse, som er fastsat i loven. SAS har imidlertid i selskabets ansættelseskontrakter en promillegrænse, og da vi må gå ud fra, at man dér har nogen erfaring på det område og

[J. M. Pedersen.]

har indført en promillegrænse, fordi man synes, det har betydning af hensyn til sikkerheden, er jeg kommet til det resultat, at jeg vil anbefale at stemme imod det ændringsforslag, der her er stillet, og at gå ind for den promillegrænse, som indeholdes i lovforslaget.

Lynnerup Nielsen: Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre. Jeg vil kun anbefale, at man går ind for mindretallets forslag, d. v. s. for det, som lovforslaget indeholder, en 0,40 promille grænse. Min gruppe har diskuteret spørgsmålet, og vi er enige om, at vi kan stemme som af mindretallet foreslået.

K. Axel Nielsen: Jeg vil gerne ud over de bemærkninger i tillægsbetænkningen, hvor med udvalgsflertallet begrundet ændringsforslaget om, at promillereglen i § 50 skal udgå, uddybe mit synspunkt.

Da vi i sin tid behandlede færdselsloven, var der stillet forslag om indførelse af en promillegrænse for førere af motorkøretøjer. Forslaget blev forkastet af et flertal i folketinget. Nu foreslås en promilleregulering indført i luftfartsloven, og adskillige af de ærede medlemmer, der stemte imod promillereglen i færdselsloven, har erklæret, at de vil stemme for, at promillebestemmelsen indføres i luftfartsloven.

Begrundelsen er den, at færdsel i luften skal være så meget farligere end færdsel på landjorden, at der må stilles strengere krav til piloters ædruelighed end til ædrueligheden hos førere af motorkøretøjer.

Denne begrundelse kan jeg ikke godkende. Den forudsætter nemlig, at en promilleregulering fremmer ædrueligheden, og det mener jeg ikke den gør. De, der stemte imod promillereglen i færdselsloven, gjorde det ikke, fordi de ser med blidere øjne på berusede motorførere end de, der stemte for reglen. For mit eget vedkommende vil jeg i hvert fald gerne have mig frabedt at få skudt i skoene, at min stillingtagen til promillereglen skulle være dikteret af hensynet til dem, der ikke vil lade bilen stå, når de har drukket. Grunden til, at jeg stemte imod promillereglen, er som sagt den, at jeg ikke tror på, at en promilleregulering vil virke fremmende på ædrueligheden, hverken hos motorførere eller hos flyvere. Tværtimod frygter jeg, at pro-

millereglen vil virke på den måde, at adskillige, der i dag ikke vil drømme om at nyde spiritus, når de skal køre bil eller flyve, når en promilleregulering først er indført, vil føle sig fristet til eller lade sig overtale til at nyde så mange genstande, at de regner med, at deres spirituspromille er lige under den fastsatte grænse. En promilleregulering kan meget let få den samme psykologiske virkning som rationering af varer; det huskes sikkert, hvordan mange mennesker under rationeringen absolut skulle købe hele rationen, selv om de ikke havde brug for den; og mon ikke Sverige gjorde den samme erfaring med hensyn til køb af spiritus, dengang man havde motbok-systemet?

Men når man nu har den opfattelse, at en promilleregulering tværtimod at virke fremmende på ædrueligheden snarere vil virke som en sovepude eller måske endda som en opfordring til at gå lige til stregen, så er det efter min opfattelse ikke forsvarligt at gøre et så alvorligt brud på det princip om fri bevisbedømmelse, som vi i øvrigt bygger vor lovgivning på.

Konstatering af alkoholpromillen bør kun være ét af flere bevismidler til oplysning om den sigtedes egnethed til at flyve eller køre bil. En dom, der alene bygger på promillen, kan kun udtrykke gennemsnitsretfærdighed. Menneskers alkoholtolerance er vidt forskellig, ja, det enkelte menneskes alkoholtolerance på forskellige tider af døgnet er uensartet. Den, der f. eks. om formiddagen nyder to pilsnere, kan være ganske uegnet både til at føre bil og flyvemaskine i hvert fald i en kortere periode.

Nu ved jeg vel, at lovforslaget hjemler straf også for den, der uden at have over 0,40 promille alkohol i blodet fører en flyvemaskine i påvirket tilstand, men i praksis vil det, når vi har promillereglen, som regel blive sådan, at den, der har over 0,40 promille, dømmes, og den, der har under denne promille, frifindes. Jeg frygter, at man ved at vedtage lovforslagets regel herom legaliserer en alkoholkoncentration på 0,40 promille.

Man må også betænke, at en regel, hvorefter man kriminaliserer selve det at have en bestemt alkoholpromille, kommer i strid med den hævdevundne regel i dansk strafferet, der på latin udtrykkes således: in dubio pro reo. Det vil sige, at tvivl skal komme den sigtede til gode.

[K. Axel Nielsen.]

Det er ikke så længe siden, at vi læste om en ung dame, der var sat under tiltale for at have kørt bil i spirituspåvirket tilstand. Det oplystes, at hun havde en betydelig alkoholkoncentration i blodet, til trods for at hun kunne dokumentere, at hun aldrig i sit liv havde nydt spiritus. Heldigvis for den unge dame blev det oplyst, at den kanyle, der blev benyttet til udtagning af blodprøven, havde været opbevaret i et glas med sprit. Men sæt nu, det ikke havde kunnet oplyses!

Disse mere principielle betænkeligheder af juridisk karakter kunne jeg vel overvinde, hvis jeg havde tillid til, at en promilleregul ville virke på den måde, at piloterne holdt igen over for spiritusnydelse. Jeg synes imidlertid, at vi alt for ofte har gjort den erfaring, at den menneskelige psyke af en eller anden grund reagerer på en anden måde end tilsigtet mod de mere eller mindre vilkårlige grænser for livsudfoldelse, som myndighederne fastsætter. Derfor må jeg stemme for ændringsforslaget.

Jeg vil gerne tilføje, at jeg er enig i, at det havde været bedre, om ændringsforslaget havde været stillet til anden behandling, og derfor vil jeg også gerne understrege det sted i tillægsbetænkningen, hvor det hedder, at flertallet ønsker at præcisere, at dets principielle stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en promilleregul skal indføres, ikke kan tages til indtægt for den opfattelse, at ændringsforslaget medfører en lempelse af flyvepersonellets ansvar.

Helga Pedersen: Det foreliggende ændringsforslag er i tillægsbetænkningen begrundet med, at flertallet anser indførelsen af en promilleregul for et betænkeligt brud på de principper, som dansk ret i øvrigt bygger på. Spørgsmålet om, hvorvidt der nu er tale om et betænkeligt brud på disse principper — der tænkes vel på principper om bevisbedømmelsens frihed — er der i juridiske kredse for så vidt for længst gjort op med. Mest indgående har spørgsmålet vel nok været behandlet ved de nordiske kriminalistforeningers møde i 1952, og man kan af forhandlingerne derfra se de synspunkter, der har været udtrykt fra de forskellige nordiske juristers

side. Jeg skal kun nævne et par enkelte udtalelser fra dette meget vigtige møde, udtalelser, som klart viser, at der ikke er tale om noget brud på anerkendte retsplejeregler. Med formandens tilladelse vil jeg komme med et par korte citater. For det første udtalte en af vore afgående landsdommere, en kendt specialist i strafferet, landsdommer Lucas:

„Det vil derfor ikke retsplejemæssig være noget brud på hidtidige principper, hvis man sætter straf for det generelt farlige forhold at føre motorkøretøj med en vis spirituspromille i blodet“; det var jo det, der var tale om dér. Og han siger videre, hvis jeg igen må citere:

„... der kan derfor være grund til at gøre opmærksom på, at der i straffelovgivningen findes talrige bestemmelser, som forbyder en handling under straf på grund af dens generelle farlighed eller dens generelle mistænkelighed, ganske uden hensyn til, om der i det konkrete tilfælde kan føres bevis for, at handlingen gør skade eller er farlig.“

I det følgende nævner han konkrete eksempler på vor livgivning, altså både inden for og uden for straffelovgivningen, hvor disse synspunkter har ligget til grund for lovens bestemmelse.

Under den senere debat blev der af den meget kendte norske jurist og strafferets ekspert, professor Andenæs, udtalt — det er atter et citat —:

„Det er etter mitt skjønn et temmelig skjævt utgangspunkt når det fra flere sider i denne forbindelse er blitt talt om en avvikelse fra den fri bevisbedømmelses prinsipp.“

Han udtalte endvidere, at der var tale om sikkerhedsforskrifter og andre forbud ganske på samme måde, som vi ser det andre steder i lovgivningen, og han nævner eksempler derpå.

Endelig deltog også folketingets ombudsmand, professor Hurwitz, i diskussionen og sagde — det skal være mit sidste citat —:

„Det er retstekniske grunde, der her spiller ind, og som det er blevet fremhævet af flere foregående talere, vil der intet juridisk unormalt være i også i Danmark at kriminalisere alkoholpromillen.“

[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

[Axel Ivan Pedersen.]

ædruelighedens talsmænd, finder jeg det meget betænkeligt, at man piller ved spørgsmålet, der, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har været genstand for meget grundige overvejelser og undersøgelser hos nogle af vore mest sagkyndige organer på dette område.

Hvis denne sikkerhedsbestemmelse bliver taget ud af loven, vil det i befolkningen — som man ikke kan forlange skal forstå sig ret meget på juridiske finesser — blive opfattet som en svækkelse af bestemmelserne på et område, hvor der ingen tvivl er om, hvad befolkningen mener og kræver, nemlig ubetinget ædruelighed hos den, i hvis hænder vort liv og velfærd er betroet.

For mit eget vedkommende — jeg flyver vel i gennemsnit mindst en gang om ugen året igennem — må jeg, hvis ændringsforslaget vedtages, overveje betimeligheden af at fortsætte hermed. (*Munterhed*). Ja, jeg må måske på foranledning af den munterhed, som min sidste bemærkning øjensynlig har skabt, have lov til at sige, at jeg ser så alvorligt på dette problem, at jeg føler mig nødsaget til at give udtryk for det på den måde, det her er sket.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg må indtrængende anbefale, også i min egen skab af formand for trafikunionen, at man bibeholder § 50 i dens oprindelige skikkelse. Jeg fraråder folketingets medlemmer at stemme for ændringsforslaget.

Vagn Bro: Jeg skal ikke deltage i den meget lærde og meget interessante debat om dette problem. Mit standpunkt i almindelighed til den frie bevisbedømmelse er kommet klart frem, da vi behandlede færdselsloven. Men da jeg hører til de meget stærke modstandere af promillebestemmelser i den almindelige færdselslov, vil jeg gerne have lov til at sige, at når jeg i denne sag alligevel går imod det til § 50 stillede ændringsforslag, skyldes det, at jeg ikke ser, at der på dette område er lighed mellem trafikken i luften og på landjorden.

Naturligvis gælder det om, rent praktisk set, at sikkerheden er den størst mulige, også her, hvor en enkelt mand har ansvaret for mange passagerer i en maskine højt oppe i luften. Det er det synspunkt, der ligger til grund for, at jeg mener, at vi af

sikkerhedsmæssige grunde bør have en promilleregulering her.

Jeg vil dog håbe, at et medlem, der i al almindelighed er meget kraftig tilhænger af den frie bevisbedømmelse, ikke under senere behandlinger af færdselslove vil blive taget til indtægt, fordi han i dette tilfælde af rent saglige grunde har indtaget et andet standpunkt. Det synes jeg ikke man kan.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det er jo en noget usædvanlig stilling for en minister at være i at skulle gå imod et udvalgsflertal. Men når jeg har ment det nødvendigt i denne sag at gå imod et ændringsforslag, som er stillet af 10 medlemmer af det nedsatte udvalg, skyldes det først og fremmest, at jeg finder det nødvendigt at få denne sikkerhedsbestemmelse om en fast promillegrænse med i den nye lov om luftfart.

Jeg vil gerne takke de ærede medlemmer, der har givet tilslutning til selve lovforslaget og er gået imod det stillede ændringsforslag.

Jeg vil sige til det ærede medlem hr. Gottschalek-Hansen — og det dækker også, hvad flere af de andre ærede medlemmer har været inde på — at det jo lyder meget smukt, når udvalgsflertallet siger, at man ikke vil være med til at svække sikkerheden, men at man tværtimod med ændringsforslaget tilsigter at gøre sikkerheden større. Det lyder smukt, siger jeg, men for mig at se — og jeg håber, juristerne er enige med mig deri — vil det være en svækkelse, dersom man efter at have haft et lovforslag med en promilleregulering går hen og sletter denne regel, for det vil nemlig, selv med de ivrigste forsikringer fra flertallets side, ude i befolkningen blive udlagt på denne måde: det var altså foreslået, at man kun måtte drikke højst én bajer, før man skulle ud at flyve som pilot, men det slettede folketinget, og altså kan det vel ikke gøre noget, at vi tager 2, 3 eller måske flere bajere. Sådan tror jeg den populære udlægning i befolkningen ville være, hvis man vedtog flertallets ændringsforslag. Det er jo også sådan i realiteten, at en vedtagelse af dette ændringsforslag vil betyde en reel svækkelse.

Det er nemlig ikke sådan, som flere af de ærede medlemmer har givet udtryk for heroppefra, at de, der skal flyve, mener, at de

[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

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi kunne samles om 0,30 eller 0,20, så ville jeg også gå med til det, men det mødte ikke nogen særlig velvilje, da vi forhandlede i udvalget.

Jeg vil altså henstille til ærede medlemmer i det høje ting, at de for at gøre sikkerheden så god som muligt, når det gælder luftfarten, stemmer imod det pågældende ændringsforslag og for det forslag, som udvalget i øvrigt har været enig om.

Horn: Der har været fremsat en enkelt påstand, som jeg ikke mener skal have lov til at stå uimod sagt. Det drejer sig om det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansens udtalelse om, at man i Sverige har taget standpunkt. Man har taget foreløbigt standpunkt. Det er jo sådan inden for den nordiske trafik, at man i samtlige nordiske lande beskæftiger sig med dette spørgsmål sammen med en række andre trafikproblemer, og man har et udvalg siddende, der beskæftiger sig dermed. Så kan man sige: lad os da vente. Ja, det er jo altid nemt at lade de andre tage standpunkt; så er det lettere for os andre. Jeg mener nu ikke, at den danske nation er så ringe, at den ikke selv kan have en mening. Det er at slippe lidt billigt at sige: lad os vente og se, hvad de andre gør.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann og en enkelt anden taler har talt om risikoen, den mindre risiko. Jeg synes ærlig talt, det er temmelig groft, når vi ved, at inden for de seneste måneder er et dansk luftfartøj forulykket, og at der for få uger siden også i Frankrig skete en ulykke, som viser, hvor stor fare der er. Jeg tror ikke, at der i de to tilfælde var noget med alkohol, men de to ulykker var udtryk for, hvilken risiko der trods alt er. Man foregiver, at i luften er der masser af plads, der er 3 dimensioner; men her er 2 eksempler på, at risikoen, selv om der er megen plads i luften, er betydelig, og at skadevirkningen er langt større. En så stor skadevirkning forekommer aldrig i landevejstrafikken, men den kan forekomme i jernbanetrafikken, og her må man heller ikke drikke. Jeg synes, det er forkert at fremstille det på den måde, at der i luften er mindre risiko, og at man derfor kan se lidt flottere på det.

Det ærede medlem hr. K. Axel Nielsen

var i denne sammenhæng inde på den diskussion, man har haft i Amerika og Sverige om forbudstanken. At flyvefolkene skulle være sådan en slags fyldebøtter, som absolut skulle drikke så meget, tror jeg ikke. Det er højt kvalificerede folk, og jeg er temmelig sikker på, at denne bestemmelse ikke vil genere dem; men under hensyn til sikkerheden, under hensyn til luftfartens fremtid vil det være nyttigt, at vi her giver udtryk for, at i lufttrafikken bør der være al den sikkerhed, som man lovgivningsmæssigt kan skaffe.

A. C. Normann: Jeg undrer mig lidt over — for nu lige at sige et par enkelte ord til det ærede medlem hr. Horn — at det ærede medlem fremdrager et par ulykker, der i den senere tid er sket under flyvning, når der oven i købet ikke er tale om ulykker, hvor spirituspåvirkning har spillet ind. Man kunne lige så godt henvise til ulykker på landevejen, hvis man også dér skelnede mellem risikomomenter af den ene eller den anden art. Man behøver ikke at gå til Frankrig; der dræbes hver dag nogen på de danske landeveje, 3-4 mennesker somme tider på en enkelt dag. Fordi der sker et par enkelte luftfartsulykker, skal man ikke skønne, at så er risikoen meget større i luften end på landjorden. Det er den ikke, den er langt mindre.

Det er rigtigt nok, naturligvis, når den højtærede minister siger, at loven skal virke forebyggende. Det samme er tilfældet med færdselslovens bestemmelser. De skulle gerne virke forebyggende; man kan jo ikke få fat i alle dem, der har drukket spiritus. Men jeg har stadig den opfattelse, at affattelsen i færdselsloven virker mest forebyggende, også på et område, hvor der er en virkelig kontrolmulighed til stede, hvad der jo ikke i særlig stor udstrækning er med hensyn til, om luftfarere har drukket spiritus eller ej.

Jeg er lidt bedrøvet over, at den højtærede minister nu her til sidst nævnte ønskeligheden af, at man var gået længere ned med promillen. Jeg tror dog, jeg er enig med den højtærede minister i dette, at under forudsætning af, at flertallets forslag falder ved denne afstemning, hvad der er megen sandsynlighed for, så ville jeg virkelig ønske, vi havde fået sat en lavere grænse.

[A. C. Normann.]

Når jeg ikke har støttet den højtærede minister deri, er det naturligvis, fordi jeg har håbet, at flertallets forslag ville blive vedtaget. Men hvis der er stemning derfor fra flere sider i det høje ting, vil jeg foreslå, at man under påberåbelse af forretningsordenens § 13, stk. 4, anmoder om at få sagen vist tilbage til udvalget, for at man kan drøfte, hvorvidt man kunne sætte promillen til 0,30 eller 0,35, således som retslægerrådet har foreslået. Jeg stiller ikke forslag herom, hvis ikke andre interesserer sig derfor, men jeg vil have sagt her, at min opfattelse er den, at en promille på 0,40 er for høj, hvis den skal gøres til fast grænse i luftfartsloven.

Endelig til sidst den bemærkning til det ærede medlem hr. Axel Ivan Pedersen, at jeg tror ikke, man kan tale om, at det er en aftale, vi har truffet i udvalget, som ikke er blevet overholdt. Det forbavser mig lidt, at det ærede medlem stiller tingene således op, for der har jo hele tiden under forhandlingerne i udvalget været holdt den mulighed åben, at man kunne stille ændringsforslag ved tredje behandling. I det hele taget kan jeg ikke forstå den lette forargelse, kan jeg vel sige, der kommer til udtryk over det stillede ændringsforslag. Det er dog rimeligt og ikke mindst nu, efter at vi ikke længere har landstinget, at folketinget faktisk gør brug af sin forfatningsmæssige adgang til også at arbejde med tingene mellem anden og tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Axel Ivan Pedersen: Jeg skal blot henstille til det ærede medlem hr. A. C. Normann at læse den betænkning, som udvalget afgav til anden behandling, så vil det ærede medlem få et levende indtryk af, at der er tale om en aftale truffet i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil meget stærkt advare imod den henstilling, som det ærede medlem hr. A. C. Normann kom med om at udsætte sagen. Jeg synes, at der har været så lang tid til at behandle hele dette spørgsmål, at det er rimeligt, vi nu får en afgørelse på det.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 87 stemmer mod 48; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sættes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 134 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Der er ikke mere på dagsordenen:

Det er meddelt mig, at *Ninn-Hansen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v. [fremsat den 5. maj af finansministeren]. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Ninn-Hansen* har vedkommende gruppe udpeget *Weikop*, som herefter er valgt.

Folketingets næste møde afholdes fredag den 10. juni kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om særlig indkomstskat m. v.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov vedrørende personlig skat til kommunen.

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om et finansieringsinstitut for landbrug m. v.

[Formanden.]

6) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om offentlig forsorg, lov om folkeforsikring, lov om pension og hjælp til enker m. fl. og lov om en særlig ydelse til enlige mødre. (Vedrørende adgang til forskudsvis udbetaling af underholdsbidrag m. v.).

7) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om offentlig forsorg. (Vedrørende ophævelse af indtægtsgrænserne for enlige mødre samt forhøjelse af uddannelses- og underholdshjælp og kommunehjælp [af Ragnhild Andersen m. fl.].

8) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om vurdering og beskatning til staten af faste ejendomme.

Mødet hævet kl. 14¹⁰.

113. møde.

Fredag den 10. juni kl. 14.

Formanden: Under henvisning til den af 65 folketingsmedlemmer i henhold til grundlovens § 73, stk. 2, fremsatte begæring om udsættelse af kgl. stadfæstelse af det af folketinget den 1. juni 1960 vedtagne forslag til lov om den offentlige sygeforsikring fremsender statsministeren med skrivelse af 9. juni et af professor i retsvidenskab ved Københavns universitet, dr. jur. & phil. Alf Ross afgivet responsum, i hvilket professoren giver udtryk for den opfattelse, at lovforslagets § 65, stk. 3, nr. 3, ikke kan anses for en ekspropriationsbestemmelse.

Statsministeren meddeler herefter, at han mener, at der ikke foreligger fornødent grundlag for at imødekomme det fremsatte

krav om udskydelse af lovforslagets stadfæstelse, og derfor agter at lade indstille til Hans Majestæt Kongen, at lovforslaget stadfæstes i det til fredag den 10. juni 1960 berammede statsrådsmøde.

Skrivelse og responsum vil blive optaget i Folketingstidende, tillæg B.

Udvalget angående forslag til lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v. og forslag til lov om ændring af lov vedrørende personlig skat til kommunen har afgivet tillægsetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Gideon* til forsvarsministeren:

„Hvorned begrunder forsvarsministeren udnævnelsen af oberstløjtnant J. H. Johansen til generalmajor i region II i hjemmeværnet, og agter ministeren på grund af det røre, sagen har vakt, at tilbagekalde den skete udnævnelse?“

Gideon: Jeg har stillet dette spørgsmål til den højtærede forsvarsminister, fordi jeg finder, at folketinget har et rimeligt krav på at få en redegørelse fra ministeren for udnævnelsen af oberst J. H. Johansen til generalmajor og hans ansættelse som chef for hjemmeværnets region II, og for at få oplysning om, hvad ministeren har besluttet sig til at foretage i anledning af det røre, denne udnævnelse har vakt.

Det kan jo ikke nægtes, at denne udnævnelse har vakt opsigt over hele landet, så stor opsigt, at ministeren har fundet sig foranlediget til mandag den 30. f. m. at drage til Herning og give en redegørelse for den.

Som ministeren nævnte som indledning til denne redegørelse, er det et usædvanligt skridt, at ministeren selv har foranlediget et sådant møde afholdt.

Det tør nok siges! Det er vist aldrig tidligere set, at en minister har fundet det påkrævet at rejse ud i landet for offentligt at begrunde og søge at forsvare en af ham foretaget udnævnelse, men det er forståeligt. Hvis ministeren imidlertid, som