

## *Bemærkninger til lovforslaget*

I lovforslaget er af praktiske grunde samlet tre ændringsforslag. 1. vedrører den gældende lovs kap. 5, § 50, stk. 7, om udtagelse af prøver til bestemmelse af alkoholkoncentrationen, 2. vedrører kap. 6, § 71, stk. 2, om et luftfartøjs ejers og brugers hæftelse for betaling af landings- og overflyvningsafgifter m.v., og 3. vedrører kap. 13, § 150, om frakendelse og fratagelse af luftfarts-certifikater. Om de enkelte forslag henvises til bemærkningerne nedenfor.

Lovforslaget medfører ikke statsfinancielle eller statsadministrative konsekvenser.

### *Til § 1, nr. 1*

De foreslåede bestemmelser, der principielt svarer til bestemmelserne i færdselslovens § 55, som indførtes med lov nr. 287 af 10. juni 1976, giver politiet mulighed for at kontrollere overholdelsen af promillegrænsen i stk. 1. Under den gældende retstilstand kan sådan kontrol kun finde sted, når ydre omstændigheder klart taler for en spiritusprøve, hvilket som oftest ikke er tilfældet i forbindelse med lave promiller.

Den foreslåede kontrolmulighed forekommer ønskelig af præventive grunde, selv om det konstaterede antal overtrædelser af § 50 ikke er foruroligende.

Formentlig vil der ikke være behov for at anvende udåndingsprøver i samme systematiske form, som kendes fra færdselsområdet.

Nærmere bestemmelser om prøverne og undersøgelserne tænkes optaget blandt de bestemmelser, som ministeren – i lighed med, hvad der er sket i henhold til færdselsloven (jfr. bekendtgørelse nr. 349 af 24. juni 1976) – skal fastsættes i medfør af det foreslåede stk. 9.

### *Til § 1, nr. 2*

Efter den gældende bestemmelse hæfter ejeren eller brugeren for betaling af de af bestemmelsen omfattede afgifter.

Den praktiske administration af afgiftsopkrævningen har imidlertid vist, at der er behov for at

ændre bestemmelsen således, at ejeren og brugeren af et luftfartøj fremtidig hæfter solidarisk for afgiftens betaling, idet det undertiden har vist sig vanskeligt at inddrive skyldige afgifter hos brugere af fartøjer, der ikke tillige er ejere af disse.

I sådanne tilfælde bør der være mulighed for at lade ejeren af luftfartøjet hæfte for afgiftens betaling, dels fordi et luftfartøjs ejer normalt let vil kunne identificeres ved hjælp af nationalitetsregistrene for luftfartøjer, dels fordi ejerens hæftelse giver grundlag for eventuel udpantning i vedkommende luftfartøj, jfr. stk. 3.

Ejeren af luftfartøjet bringes ikke herved i nogen urimelig situation, idet han efter betaling af afgift vil kunne gøre regres over for vedkommende bruger.

Omvendt vil det ofte være naturligt og praktisk at påbegynde afgiftsopkrævningen hos brugeren af det luftfartøj eksempelvis i tilfælde, hvor brugeren er et større luftfartsselskab, som på grund af mangel på eget materiel anvender lejet materiel.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen fastslår derfor, at ejeren og brugeren af et luftfartøj fremtidig hæfter solidarisk for betaling af de af bestemmelsen omfattede udgifter.

### *Til § 1, nr. 3-4*

Bestemmelserne i § 150, der indførtes med lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart, bygger på reglerne om frakendelse af førerret i den da gældende færdselslov (lov nr. 153 af 24. maj 1955), og der henvises i § 150, stk. 8, til § 70 i 1955-færdselsloven.

Da færdselslovens bestemmelser om frakendelse af førerret er blevet ændret ved lov nr. 287 af 10. juni 1976, nødvendiggør allerede paragrafhenvisningen en ændring af § 150. Hertil kommer, at færdselsloven fra 1976 indeholder en mere nuanceret angivelse af de tilfælde, i hvilke der skal ske frakendelse. Endelig er der indført adgang til at idømme betinget frakendelse.

Luftfartsmyndighederne har i tidens løb følt et behov for et mere differentieret frakendelsessystem