

den« (tidligere færdselslovens § 70, stk. 1, ny færdselslovs § 126, stk. 1, nr. 1).

Af bemærkningerne til færdselsloven fremgår, at motiveringen for ændringen var ønsket om at bringe lovtæksten i bedre overensstemmelse med praksis, idet frakendelse under den tidligere færdselslov fandt sted i en række situationer, hvor det efter almindelig sprogbrug måtte forekomme mindre ramrende at karakterisere førerens subjektive forhold som groft uforsvarlig«.

Tilsvarende justering er fundet ønskelig på luftfartsområdet. Herudover har man – ved ikke at medtage færdselslovens krav om skadeforvoldelse eller farefremkaldelse – ønsket at skabe mulighed for en mere hensigtsmæssig praksis på luftfartsområdet. Der er i bemærkningerne redegjort nøjere om baggrunden herfor.

Spørgsmål 4.

»Ad § 150, stk. 1, nr. 2.

Udvalget udbeder sig nærmere oplysning om, hvad der er indeholdt i formuleringen »ved forskellige lejligheder«.

Svar.

Besvarelsen vedrører § 150, stk. 2, nr. 2, og ikke som i spørgsmålet fejlagtigt angivet § 150, stk. 1, nr. 2.

Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 126, stk. 2, nr. 2, og vil komme til anvendelse i tilfælde, hvor en person efter at have overtrådt § 150, stk. 1, nr. 1, på ny ved en anden lejlighed gør sig skyldig i en tilsvarende forseelse, inden den første sag er afgjort ved domstolene. Bestemmelsen er nærmest af »teknisk« karakter og tilsigter at råde bod på den lange berammelsestid, der er ved domstolene.

Spørgsmål 5.

»Udvalget udbeder sig oplysning om, om de i lovforslaget indeholdte bestemmelser er overført fra internationale regler, herunder om tilsvarende regler gælder i Norge og Sve-

rige.«

Svar.

Lovforslaget er ikke baseret på internationale regler.

ad § 1, nr. 1 og 3:

Forslagene er udarbejdet på grundlag af færdselsloven og ud fra de erfaringer, som efter luftfartsmyndighedernes opfattelse motiverer en ændring af loven.

Også de svenske og norske luftfartslove er på dette område udarbejdet med udgangspunkt i de respektive færdselslove. Da de skandinaviske færdselslove på de her relevante områder er forskellige, er bestemmelserne på luftfartsområdet følgelig ikke ensartede.

Om norsk og svensk ret kan oplyses:

ad § 1, nr. 1 (§ 50, stk. 7):

Der er ikke i Norge og Sverige hjemmel til at kræve udåndingsprøve, hverken for motorførere eller flycertifikatindehavere.

ad § 1, nr. 3 (§ 150):

Betinget frakendelse af motorførerbevis og certifikat kendes ikke i Norge og Sverige.

ad § 1, nr. 2:

Forslaget er baseret på erfaringer fra administrationen af § 71. Såvel de norske som de svenske luftfartsmyndigheder overvejer at foretage en tilsvarende ændring.

Spørgsmål 6.

»Ad § 150, stk. 1, nr. 3.

Udvalget udbeder sig en nærmere redegørelse for, hvornår spiritusnydelse kan danne grundlag for fratagelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj, jfr. lovens § 50, stk. 1.«

Svar.

Ligesom i dag kan enhver overtrædelse af luftfartslovens § 50, stk. 1, danne grundlag for en frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj.