

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om luftfart.

Fremsat den 10. december 1971 af *ministeren for offentlige arbejder*.

#### § 1.

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret ved lov nr. 478 af 9. december 1970, foretages følgende ændringer:

#### 1. § 9 affattes således:

„**§ 9.** Et luftfartøj kan kun registreres, når det har luftdygtighedsbevis, som er udsendt eller godkendt af luftfartsvæsenet, og når det opfylder de krav, som måtte blive fastsat af ministeren for offentlige arbejder med henblik på af afbøde støjgener eller andre gener og ulemper for personer uden for luftfartøjet.“

#### 2. Efter § 70 indsættes:

„**§ 70 a.** Til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed kan politiet foretage eftersyn af personer og gods på flyvepladser. Eftersynet skal ske med størst mulig hensynsfuldhed og må ikke være videregående, end de kontrolmæssige formål nødvendiggør.“

*Stk. 2.* Ved eftersyn af person, der ikke begrænses til den ydre beklædning, kan den pågældende kræve, at eftersynet overværes af et vidne. Eftersynet må ikke udføres eller overværes af personer af andet køn end den, der skal efterses, medmindre denne samtykker heri.

*Stk. 3.* Den, der nægter at underkaste sig eller medvirke til kontrollen, kan forbydes adgang til et luftfartøj eller til flyvepladsens område.

*Stk. 4.* Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at eftersyn i henhold til stk.

1-3, tillige kan foretages af andre myndigheder end politiet.

*Stk. 5.* Ministeren for offentlige arbejder kan tillade luftfartsselskaber at foretage eftersyn i henhold til stk. 1 af personer og gods, der skal befordres med selskabets luftfartøjer. Eftersyn af person skal begrænses til den ydre beklædning. Selskabet kan nægte at udføre befordring for den, der ikke underkaster sig eller medvirker til kontrollen.“

**3.** I § 130, stk. 1, indsættes efter 2. pkt.: „Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.“

**4.** § 149, stk. 8, udgår, og i stedet indsættes som nye stykker:

„*Stk. 8.* Overtrædelse af bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 3, § 82-83 og § 85, stk. 2 og 3, straffes med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år.

*Stk. 9.* Overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af § 82, straffes dog kun med bøde. Der kan pålægges en virksomheds ejer eller bruger bødeansvar, selv om lovovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 10.* I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller hæfte.“

Stk. 9, 10, 11 og 12 bliver herefter stk. 11, 12, 13 og 14.

#### § 2.

Loven træder i kraft den 1. april 1972.

Min. f. off. arb. j. nr. G. 22-10-5.

## Bemærkninger til lovforslaget.

### Til nr. 1.

Forslagets 1. led gengiver ordlyden af den gældende § 9.

Organisationen for international civil luftfart, ICAO, har i foråret 1971 vedtaget bestemmelser, hvorefter visse fremtidige luftfartøjstyper skal støjcertificeres til sikring af, at disse luftfartøjers støjfrembringende evne holdes nede på nærmere angivne niveauer. Det kan også komme på tale, at luftfartøjer skal støjcertificeres i Danmark.

Medens luftfartslovens § 82 giver mulighed for at fastsætte regler, der skal sikre, at luftfartøjer flyves på en sådan måde, at de frembringer så ringe støjgener som muligt, kan det ikke antages, at § 82 afgiver hjemmel for de krav om konstruktionsmæssig støjdemping af luftfartøjer, som den omtalte ICAO-forskrift vedrører.

Ved den foreslåede lovændring tilvejebringes der hjemmel til i forbindelse med registrering af luftfartøjer at stille krav af den omhandlede art. Samtidig åbnes der mulighed for at stille krav med henblik på at afbøde andre gener eller ulemper, såsom lugt- og sodplage.

### Til nr. 2.

1. De senere års kraftige stigning i antallet af kapringer af luftfartøjer og sabotagehandlinger mod lufttrafikken har gjort det nødvendigt af hensyn til luftfartens sikkerhed at iværksætte forskellige foranstaltninger, dels for at forhindre, at sådanne handlinger bringes til udførelse, dels for at sikre en effektiv strafforfølgning af gerningsmændene.

2. Spørgsmålet om en effektiv strafforfølgning er taget op af justitsministeriet. Der kan herom henvises til lovforslag nr. 53 om ændring af borgerlig straffelov (Kapring af luftfartøjer), der er fremsat af justitsministeren den 26. november 1971, hvori der bl.a. redegøres for de konventioner om straf for flykapring og sabotagehandlinger mod luftfartøjer m.v., som på initiativ af Organisationen for international civil luftfart, ICAO, er vedtaget i december 1970 og september 1971.

3. Efter nogle alvorlige sabotagehandlinger mod og kapringer af civile luftfartøjer i 1970, blev der i Københavns lufthavn, Kastrup, ligesom i andre internationale lufthavne iværksat en særlig kontrol til forebyggelse af forbrydelser af den nævnte art. Ved kontrollen, der har været foretaget ved visse internationale flyafgange, er der for at sikre mod tilstedeværelsen af våben, sprængstoffer eller andre genstande, som eventuelt kunne anvendes til sabotage

eller i forbindelse med flykapring, sket visitation og eftersyn af afgående passagerer, rejsegods og bagage.

Visitationen og eftersynet har været foretaget af toldvæsenet i medfør af toldlovens bestemmelser herom, jfr. nu lov nr. 524 af 18. december 1970, navnlig § 82, stk. 4, om kontrol af personer, der færdes i bl.a. lufthavne, og § 83 om eftersyn, eventuelt ved kropsvisitation, af bl.a. personer, der udrejser af landet. § 83 fastsætter nærmere regler til sikring af, at kropsvisitationen sker med størst mulig hensynsfuldhed og ikke anvendes i videre omfang, end de kontrolmæssige formål nødvendiggør.

4. Finansministeriet har anmodet om, at toldvæsenet snarest fritages for kontrollen, som må anses som en politimæssig opgave.

Justitsministeriet har erklæret sig indforstået med, at politiet overtager kontrollen, men har samtidig gjort opmærksom på, at der må tilvejebringes særlig lovhjemmel herfor. De gældende regler i retsplejeloven (lovbekendtgørelse nr. 609 af 19. december 1969) giver ikke politiet hjemmel til at foretage ransagnings af personer og ting, medmindre der foreligger en i loven nærmere beskrevet konkret mistanke m.v., jfr. §§ 755-761, og der findes heller ikke i fremmedloven, våbenloven eller andre regler hjemmel for politiet til at foretage et mere almindeligt eftersyn af personer og gods i lufthavne.

Flykapringer og sabotagehandlinger mod luftfartøjer — eller eventuelt blot truslen om sådanne handlinger — udgør et meget alvorligt problem for den internationale luftfart, og det mest effektive middel til forebyggelse af de nævnte forbrydelser er at etablere en særlig kontrol med personer og gods i lufthavne. Det forekommer derfor nødvendigt at åbne mulighed for denne særlige kontrol.

5. Tilsvarende kontrolordninger er gennemført i en række andre lande, herunder i både Sverige, Norge og Finland.

I Sverige er gennemført en selvstændig lov, nr. 926 af 11. december 1970, om særlig kontrol i lufthavne. Til forebyggelse af forbrydelser, som indebærer alvorlig fare for luftfartssikkerheden, kan politiet i medfør af loven iværksætte eftersøgning af våben m.v. indenfor en lufthavns område, herunder ved kropsvisitation af flypassagerer og andre personer, der opholder sig i lufthavnen. Den som ikke frivilligt underkaster sig kropsvisitation, kan bortvises fra lufthavnens område. Loven indeholder endvidere bl.a. en regel om, at kropsvisitation af mere væsentligt omfang skal ske indendørs i særskilt

rum og — hvis den undersøgte eller undersøgeren ønsker det, og det kan ske uden væsentlig ulempe — i vidnes nærværelse. Kroppervisitationen af kvinder må kun foretages og bevidnes af kvinder, medmindre undersøgelsen sker ved hjælp af elektrisk metaldetektor. Disse regler om udførelsen af kroppervisitation svarer i hovedsagen til de tilsvarende regler i den svenske told- og retsplejelovgivning.

I Norge er ved lov nr. 81 af 18. juni 1971 i den norske luftfartslov indsat følgende bestemmelse:

„Når hensynet til sikkerheten i luftfarten tilsier det, kan kontroll av personer, reisegods og gods som befinner seg på landingsplasser, foretas i samsvar med forskrifter gitt av Kongen“.

Reglen træder først i kraft fra det tidspunkt, Kongen bestemmer. Dette er endnu ikke fastsat, ligesom administrative forskrifter endnu ikke er udfærdiget. Det fremgår af bemærkningerne til det norske lovforslag (Ot. prp.nr. 52/1970-71, side 40-41), at de administrative bestemmelser vil følge samme retningslinjer, som ligger til grund for den svenske lov.

I Finland har rigsdagen den 17. september 1971 vedtaget en særlig lov om foranstaltninger til betryggelse af flytrafikken i visse tilfælde. Loven følger i hovedsagen samme retningslinjer, som er eller kan forventes anvendt i Sverige og Norge. Ligesom i den svenske lov er den reaktion, der er fastsat overfor personer, som ikke vil underkaste sig kontrollen, bortvisning fra flyvepladsen (eller nægtelse af adgang til luftfartøjet).

6. Der har været forhandlet om lovforslaget med justitsministeriet, luftfartsdirektoratet, Københavns Lufthavnsvæsen og SAS.

7. Det er ikke muligt at angive, hvor store omkostninger, kontrollen vil medføre. Muligheden for på en hensigtsmæssig måde at udføre eftersynet ved hjælp af elektriske metaldetektorer og lignende instrumenter undersøges løbende.

#### Til stk. 1.

Efter den foreslåede bestemmelse træffes beslutningen om foretagelse af særlig lufthavnskontrol af politiet. Politiet vil dog normalt kun iværksætte den særlige kontrol efter anmodning fra eller i samråd med lufthavnsmyndighederne og/eller lufthavnens sikkerhedskomiteé. En sådan komité findes for tiden kun i Københavns lufthavn, Kastrup. Komiteen omfatter repræsentanter for lufthavnens ledelse og personale, politi, toldvæsen, postvæsen og for luftfartsselskaber m. fl.

Kontrollen vil, således som det hidtil har været tilfældet, normalt kunne indskrænkes til kun at

angå enkelte lufthavne og en bestemt del af trafikken fra disse.

Undersøgelserne kan omfatte ikke blot passagerer, men alle kategorier af personer, som befinder sig på flyvepladsens område. Dette er nødvendigt bl.a. for at kunne hindre forskellige former for sabotagehandlinger mod luftfartøjer m.v.

Udtrykket „gods“ omfatter genstande af enhver art. Der vil i praksis navnlig blive tale om at undersøge genstande, der skal transporteres med luftfartøjer.

#### Til stk. 2.

De foreslåede bestemmelser om fremgangsmåden ved eftersyn af personer svarer i hovedsagen til de tilsvarende regler i retsplejelovens § 759, stk. 3, og § 761 og toldlovens § 83.

#### Til stk. 3.

I betragtning af kontrollens særlige formål er det ikke fundet påkrævet at fastsætte mere vidtgående tvangsmidler til gennemførelse af kontrollen. Der foreslås derfor alene en regel, hvorefter den, der nægter at underkaste sig eller medvirke til kontrollen, kan forbydes adgang til et luftfartøj eller til flyvepladsens område. For såvidt angår gods, følger det allerede af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, at politiet kan tilbageholde gods, hvis dette ikke har kunnet undersøges, f. eks. fordi ejeren ikke har villet medvirke hertil.

Der kan således ikke pålægges straf eller anvent des fysisk magt overfor den, der ikke frivillig underkaster sig eller medvirker til kontrollen. Derimod vil der kunne anvendes magt overfor den, der søger at sætte sig ud over et forbud i medfør af stk. 3, ligesom den pågældende vil kunne straffes med bøde eller hæfte i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 7, som fastsætter straf for den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, som er udstedt i henhold til loven.

Det vil formentlig i praksis normalt være tilstrækkeligt at forbyde adgang til luftfartøjet.

Et forbud kan kun opretholdes, så længe den pågældende ikke frivilligt vil lade sig kontrollere.

De foreslåede bestemmelser i § 70 a berører ikke politiets adgang til at foretage ransagning og anholdelse m.v. i medfør af retsplejeloven, når betingelserne herfor er til stede.

#### Til stk. 4.

Der vil kunne være praktisk behov for, at eftersyn m.v. i medfør af stk. 1-3 tillige kan foretages af andre myndigheder end politiet, f.eks. af lufthavns-

væsenet. Den foreslåede bestemmelse åbner mulighed herfor.

Til stk. 5.

Det findes endvidere hensigtsmæssigt, at ministeren for offentlige arbejder kan tillade, at luftfartsselskaber foretager eftersyn af personer og gods, der skal befordres med selskabets luftfartøjer. For så vidt angår personer, findes dette eftersyn dog at burde begrænses til den ydre beklædning. Dette vil ikke udelukke eftersyn ved hjælp af elektrisk metal-detektor eller lignende apparat.

Virkingen af, at en af selskabets kunder ikke underkaster sig eller medvirker til kontrollen vil efter den foreslåede bestemmelse i stk. 5, 3. pkt., alene være at selskabet kan nægte at udføre befordringen.

Det vil som vilkår for en tilladelse bl. a. kunne fastsættes at ejeren skal overvære eftersyn af gods, at selskabet skal afgive indberetning om foretagne eftersyn, og at tilladelsen til enhver tid vil kunne tilbagekaldes.

Til nr. 3.

Ejeren, eller den for hvis regning et luftfartøj benyttes, skal ifølge luftfartslovens § 127 uden nogen beløbsmæssig begrænsning erstatte de skader, fartøjet forvolder på personer eller ting uden for fartøjet, og lovens § 130, stk. 1, pålægger ejeren — ligeledes uden angivelse af nogen beløbsgrænse — at tegne ansvarsforsikring for erstatningskrav som følge af skader på personer eller ting uden for fartøjet. Ifølge § 130, stk. 1, 2. pkt., skal forsikringen tegnes i forsikringsselskab og på betingelser, som ministeren bestemmer.

Ligesom de øvrige regler i lovens kapitel 10 går disse bestemmelser tilbage til lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart. Bl.a. på grund af forarbejderne til denne lov (RT 1922/23, navnlig till. A, sp. 3687-88 og 3702-05, till. B, sp. 2629-32) må det antages, at bestemmelserne ikke indeholder hjemmel til administrativt at fastsætte beløbsgrænser for forsikringspligten.

Ved det foreslåede nye pkt. i § 130, stk. 1, tilvejebringes en sådan hjemmel.

Ansvarsforsikring for skader, som luftfartøjer forvolder på personer eller ting uden for fartøjet, tegnes allerede i dag med angivelse af et maksimumsbeløb for dækningspligten, der for de mindste fartøjers vedkommende normalt ligger på  $\frac{1}{2}$  —  $1\frac{1}{2}$  mill.kr. Til opfyldelse af lovens ubegrænsede erstatnings- og forsikringsbestemmelser må der imidlertid samtidig af forsikringsselskabet afgives en erklæring til luftfartsmyndighederne om, at der er tegnet for-

sikring til dækning af de i luftfartslovens § 130 omhandlede erstatningskrav. Selskabet påtager sig herved — i strid med sædvanlige principper for forsikringsvirksomheden — en helt ubegrænset risiko. Selskaberne må antages at have regres mod forsikringstageren for erstatningsbeløb, der overstiger forsikringssummen.

For at få dette forhold bragt til ophør har selskaberne overfor ministeriet for offentlige arbejder fremsat ønske om, at der bliver fastsat beløbsmæssige grænser for dækningspligten i henhold til § 130.

Ministeriet finder det rimeligt at imødekomme dette ønske. Man har herved bl.a. lagt vægt på, at der næppe på andre områder forekommer tvungne eller frivillige ansvarsforsikringer uden en beløbsmæssig begrænsning af forsikringsselskabets risiko, og at der ved den ændring af færdselsloven, der skete ved lov nr. 162 af 28. april 1971, efter ønske fra forsikringsselskaberne blev fastsat et forsikringsteknisk begrundet maksimumsbeløb på 10 mill. kr. for personskader i stedet for en fuldstændig ophævelse af beløbsgrænsen for sådanne skader.

For luftfartøjer bør selve beløbsgrænserne ikke fastsættes i loven. Grænserne må gradueres efter luftfartøjets skadeevne. Som kriterium herfor tænkes anvendt luftfartøjets vægt. Bestemmelserne bliver derfor forholdsvis detaljerede, og det må anses for hensigtsmæssigt uden en ændring af loven at kunne justere grænserne som følge af prisudviklingen eller andre forhold, f. eks. udviklingen i erstatningsniveauet, den tekniske udvikling eller oplysninger om flyveulykker af et omfang, der nødvendiggør forhøjelse af grænserne. Ved fastsættelsen af grænserne vil ministeriet navnlig lægge vægt på, at grænserne for personskader til stadighed er så høje, at de ikke kan antages at få nogen praktisk betydning for de enkelte skadelidte. Denne forudsætning må for tiden antages at være opfyldt, hvis der for svævefly og mindre motorluftfartøjer fastsættes en grænse på 10 mill. kr., og grænserne for større luftfartøjer gradueres opetter under hensyn til fartøjernes maksimale startvægt.

Også grænserne for tingskader vil blive gradueret efter luftfartøjets maksimale startvægt. For de mindste luftfartøjer, herunder svævefly, overvejes det at fastsætte denne grænse til 120.000 kr., svarende til færdselslovens grænse for tingskade.

Ved vurdering af, hvor grænserne bør sættes, må det bl. a. tages i betragtning, at forsikringen alene vedrører personer og ting uden for det skadevoldende luftfartøj, altså ikke passagerer og gods i dette, jfr. herom luftfartslovens kapitel 9, og at skader på bygninger, forvoldt af nedstyrtende luftfartøjer, omfattes af bygningsbrandforsikringen, ligesom

skader på andre luftfartøjer formentlig altid vil være dækket af en skadesforsikring.

Grænsernes fastsættelse vil blive gjort til genstand for drøftelse med de øvrige skandinaviske lande.

Der vil blive tale om differentiering af forsikringspræmierne under hensyn til de enkelte luftfartøjers vægt. De nævnte forsikringssummer for de mindste luftfartøjer på 10 mill. kr. og 120.000 kr. må efter de foreliggende oplysninger antages for tiden at ville medføre præmieforhøjelser for luftfartøjer med vægt af indtil ca. 3 t på måske 500-1.000 kr. årlig. Ansvarsforsikring for større fartøjer tegnes allerede i dag med meget store dækningsbeløb således, at der næppe bliver tale om præmieforhøjelser for disse fartøjer.

Der har været indhentet udtalelser om lovforslaget fra justitsministeriet, luftfartsdirektoratet, Asurandør-Societetet, SAS, DANAIR A/S, Scanair, Sterling Airways A/S, Conair A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Kongelig Dansk Aeroklub og AOPA, Danmark.

#### *Til nr. 4.*

Problemstillingen omkring støjgenerne, der hidrører fra anvendelsen af Københavns lufthavn, Kastrup, forstærkedes væsentligt i begyndelsen af 1960'erne som følge af den mere almindelige overgang til jetdrift, hvilket nødvendiggjorde udfærdigelse af forskrifter for luftfartøjernes overflyvning af Københavnen og for udførelse af start og landinger på lufthavnen med henblik på nedbringelse af støjgenerne for lufthavnens naboer. På grund af de senere års kraftige stigning i antallet af operationer på lufthavnen har luftfartsmyndighederne været udsat for stedse øgede krav om skærpelse af foranstaltningerne til nedbringelse af støjen og for krav om iværksættelse af forholdsregler til kontrol af forskrifternes overholdelse.

De i 1963 fastsatte og siden skærpede bestemmelser om støjbegrænsende procedurer omhandler bl. a. præferencebaner, startpositioner på de forskellige baner samt udførelse af ind- og udflyvning. Støjproblemerne er i det væsentlige affødt af anvendelsen af bane 12-30, idet generne fortrinsvis har været en følge af anvendelsen af bane 12 til landinger og af bane 30 til start. De støjbegrænsende forskrifter for flyvninger på disse baner har bestået i påbud om overholdelse af en bestemt indflyvningsvinkel for landinger på bane 12 og en begrænsning af det maksimalt tilladte lydtrykniveau ved start på bane 30. Til kontrol med overholdelsen af indflyvningsforskrifterne har der i nogle år været anvendt et såkaldt fotorekorderingsanlæg, der har registreret

luftfartøjernes højde under indflyvningsfasen, og til kontrol med starterne på bane 30 er i 1970 installeret et anlæg, som automatisk kan registrere det udviklede lydtryk for startende luftfartøjer.

Reaktionerne i tilfælde af overtrædelser af støjforskrifterne har hidtil indskrænket sig til en påtale overfor vedkommende luftfartsselskab. Dette skyldes, at ministeriet ikke har ment at kunne indføre en hjemmel for at straffe overtrædelserne på grund af de ringe muligheder, der hidtil har været for effektivt at kontrollere reglernes overholdelse. I øvrigt har det været ministeriets opfattelse, at det var tvivlsomt, om de støjforskrifter, som luftfartsdirektoratet har udstedt efter ministeriets bemyndigelse i medfør af luftfartslovens § 82, har kunnet danne grundlag for straf i henhold til bestemmelsen i lovens § 149, stk. 8. Under hensyn til det stigende antal overtrædelser, især af forskrifterne vedrørende start fra bane 30, samt på baggrund af den foran omtalte forbedrede kontrolmulighed, har ministeriet i erkendelse af den præventive betydning af en strafsanktionering af overtrædelserne imidlertid nu forberedt udstedelse af en bekendtgørelse i henhold til § 82 om straf for overtrædelse af støjforskrifterne.

Da overtrædelser vil kunne tilskrives forhold, som vedkommende pilot ikke har den fulde indflydelse på, således eksempelvis pludseligt ændrede meteorologiske forhold, har det under udarbejdelsen af den omhandlede bekendtgørelse været ministeriets opfattelse, at ansvaret bør indskrænkes til forsæt eller grov uagtsomhed, og sanktionen bør begrænses til bødestraf. Under stedfundne forhandlinger med de berørte pilotorganisationer og repræsentanter for de mere fremtrædende luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen, har der i øvrigt været enighed om, at pligten til at søge støjbestemmelserne efterlevet primært må påhvile selskaberne. En pilot bør således udelukkende drages til ansvar, såfremt han forsætligt eller ved grov uagtsomhed har tilsidesat de gældende støjbestemmelser, medens det ikke er ministeriets hensigt at begære rejst tiltale mod piloten i tilfælde, hvor denne har fulgt vedkommende luftfartsselskabs forskrifter for operation af det pågældende luftfartøj. Der foreslås derfor indført en bestemmelse, hvorefter luftfartsselskabet kan drages til ansvar for overtrædelser af støjforskrifterne. Af bevismæssige og præventive grunde er det foreslået, at dette ansvar gennemføres på et objektivt grundlag, således at ansvaret kan gøres gældende, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes virksomhedens ejer eller bruger som forsætlig eller uagtsom. Dette svarer til den i 1969 indførte betemmelse i § 149, stk. 10, om bødeansvar for en virksomheds ejer eller

bruger for overtrædelse af vilkår, fastsat i medfør af § 78 for udøvelse af luftfartsvirksomhed.

I forbindelse med udformningen af straffebestemmelserne i den forberedte bekendtgørelse har det været antaget, at man af bestemmelsen i luftfartslovens § 149, stk. 8, er bundet til at lade strafferammen omfatte tillige hæfte og fængsel i indtil 2 år, medens man som nævnt finder, at der kun bør kunne blive tale om bødestraf. Eftersom lovens § 82

danner grundlag for eksisterende forskrifter af sikkerhedsmæssigt indhold, har man ikke anset det forsvarligt generelt at reducere strafferammen i § 149, stk. 8, og man har derfor fundet, at begrænsningen af strafferammen må tilvejebringes ved indførelsen af bestemmelsen i det foreslåede nye stk. 9.

Det foreslåede nye stk. 8 og stk. 10 svarer til henholdsvis 1. og 2. pkt. i det nugældende stk. 8.