

### 3. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

Statens Luftfartsvæsen har som anført ovenfor til hensigt at øge tilsynet med henblik på at hindre, at der udføres ulovlig erhvervsmæssig luftfart, som fremtræder som privatflyvning. Dette vil ske ved gennemførelse af flere stikprøvevise inspektioner ved udvalgte flyvepladser og på udvalgte tidspunkter. Udgiften hertil vil blive brugerfinansieret gennem gebyrer for luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed i relation til indehavere af certifikater.

For så vidt angår Statens Luftfartsvæsenes administration af anmeldelsesordningen for firmaflyvning med ansatte vil der i lighed med den generelle ordning på luftfartsområdet også blive tale om brugerfinansiering heraf.

Forslaget om overførsel af kompetence til Grønlands Landsstyre skønnes ikke at indebære nogen væsentlige konsekvenser.

Forslaget om en nedsættelse af morarenten, jf. § 1, nr. 7 og 13, indebærer kun et ubetydeligt indtægsttab for staten.

### 4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget indebærer begrænsede administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget om firmaflyvning med egne ansatte forventes kun at indebære begrænsede merudgifter for de virksomheder, der anvender firmaflyvning. Da der med visse mindre justeringer er tale om en fortsættelse af den gældende ordning for firmaflyvning med egne ansatte skønnes forslaget kun at medføre begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 1 time månedligt for de berørte virksomheder. Hertil kommer en engangsbyrde på ca. 5 timer.

For så vidt angår økonomiske konsekvenser for de virksomheder, der anvender firmaflyvning, vil der blive tale om begrænsede udgifter til forsikring af passagerne på i størrelsesordenen 950 kr. pr. flysæde pr. år. Med hensyn til vedligeholdelse af luftfartøjet skønnes kravet om, at dette skal foregå på et autoriseret værksted, ikke at medføre merudgifter. Kravet om pilotens flyvetimer kan i nogle tilfælde indebære merudgifter. Det er ikke muligt nærmere at angive omfanget heraf.

En fastsættelse af regler om uddannelse af medlemmer af sikkerhedsudvalg, jf. forslaget om luftfartslovens § 40 g, indebærer øgede udgifter på indtil 10.000

kr. for de luftfartsselskaber, som bliver berørt heraf (for tiden 16 luftfartsselskaber).

For så vidt angår forslaget vedrørende luftfartslovens § 89 a om afgivelse af statistiske oplysninger, kan dette indebære mindre administrative konsekvenser for luftfartsselskaber og flyvepladser. Der vil dog normalt være tale om oplysninger, som virksomheden i forvejen er i besiddelse af, men som muligvis skal systematiseres på en anden måde. Trafikministerens beføjelse vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Baggrunden for bestemmelsen er et behov for dokumentation med henblik på at kunne reagere over for u hensigtsmæssige forhold.

Herudover skønnes forslaget ikke at have administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

### 5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

### 6. Forholdet til EU-retten

I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 nr. L 240, side 1) kræves der licens til erhvervsmæssig flyvning. Der er ikke fastsat særlige EU-regler om privatflyvning eller om firmaflyvning med ansatte, således som nærværende lovforslag indebærer for danske virksomheder.

Der er heller ikke i øvrigt internationale normer, der hindrer de foreslåede regler om privatflyvning mod betaling, eller firmaflyvning med egne ansatte.

For så vidt angår forslaget vedrørende luftfartslovens § 7 er ændringen bl.a. en konsekvens af EU-retlige regler. Luftfartsloven har hidtil indeholdt et krav om dansk nationalitet for at få registreret et luftfartøj her i landet. Et sådant krav er ikke foreneligt med de rettigheder, som følger af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser, og har heller ikke været håndhævet i praksis i sådanne tilfælde.

### 7. Høring

Forslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Arbejdsministeriet, Erhvervsministeriet, Statens Luftfartsvæsen, Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre.

Forslaget har endvidere været sendt til høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.