

ved årligt funktionstilsyn og ved stikprøvekontrol på flyvepladser.

2.3 Sanktioner m.m.

Det foreslås, at der fremover også skal kunne straffes for *forsøg* på overtrædelse af bestemmelserne om erhvervsmæssig luftfart eller firmaflyvning med ansatte uden fornøden tilladelse. Tilsvarende skal efter lovforslaget gælde, såfremt der forsøges udført privatflyvning mod betaling, uden at betingelserne herfor er opfyldt (såkaldt sort taxa-flyvning). Overtrædelse af bestemmelserne om tilladelse til erhvervsmæssig luftfart er allerede i dag strafbart, og det vurderes, at idømmelse af straf for forsøg på overtrædelse af bestemmelserne vil have en præventiv virkning.

Desuden foreslås, at en pilots overtrædelse eller forsøg på overtrædelse af de ovenfor nævnte bestemmelser en eller flere gange indebærer en *obligatorisk og ubetinget frakendelse af certifikatet*, jf. lovforslagets § 1, nr. 8 - 9, vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4. Dette forslag medfører tillige, at det efter de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, i disse tilfælde fremover bliver muligt for Statens Luftfartsvæsen administrativt at inddrage certifikatet midlertidigt, idet piloten vil have mulighed for at få spørgsmålet om inddragelsen prøvet ved domstolene.

Det må forventes, at en ubetinget frakendelse i førstegangstilfælde normalt vil have en varighed af 6 måneder, jf. luftfartslovens § 150 a, stk. 3.

Det tilføjes, at Trafikministeriet, såfremt lovforslaget gennemføres, vil overveje, om der i lyset af de skærper af sanktionsniveauet på dette område, som lovforslaget indebærer, på andre områder inden for luftfartslovgivningen er behov for på tilsvarende måde at tilpasse sanktionsniveauet.

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 den foreslåede tilladelsesordning vedrørende firmaflyvning med ansatte vil der i lighed med den

generelle ordning på luftfartsområdet også blive tale om brugerfinansiering heraf.

4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes generelt at indebære begrænsede merudgifter for det danske erhvervsliv. For så vidt angår virksomheder, der i dag anvender firmaflyvning, vil forslaget indebære merudgifter, der bl.a. vil være afhængig af, hvorvidt den enkelte virksomhed allerede råder over eget luftfartøj, idet der ellers kan blive tale om større udgifter. For alle virksomheder, der anvender firmaflyvning, vil der være merudgifter i forbindelse med udstedelse af tilladelse, i forbindelse med de øgede tekniske/operative krav og til Statens Luftfartsvæsenes tilsynsvirksomhed, ligesom der vil være tale om merudgifter til de ansatte piloter, der ikke som minimum har B-certifikat.

Med henblik på en vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget om de nye regler for firmaflyvning været forelagt for Erhvervsministeriets Fokuspanel.

Resultatet heraf er følgende:

»Lovforslaget har været forelagt 62 virksomheder/personer, der har været eller er omfattet af reglerne for firmaflyvning. Endvidere har lovforslaget været forelagt 20 tilfældigt udvalgte virksomheder med en omsætning, der overstiger 200 mio. kr. Af de 82 adspurgte virksomheder har 24 deltaget i evalueringen.

Ca. 55% af de deltagende virksomheder finder, at lovforslaget indebærer administrative konsekvenser. Heraf finder ca. 23% at der er engangsbyrder forbundet med lovforslaget, idet der skal indarbejdes nye rutiner og procedurer i virksomheden. Det har dog ikke været muligt for virksomhederne at vurdere, hvor lang tid dette arbejde vil tage.

Ca. 77% af de deltagende virksomheder finder, at der er løbende byrder forbundet med lovforslaget. På baggrund af de angivne svar vurderes det, at forslaget vil medføre en ekstra administrativ byrde på mindst 5-10 timer månedligt for de berørte virksomheder.

Ingen af de deltagende virksomheder vurderer, at lovforslaget vil medføre løbende administrative lettelser.«

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 luftfartselskaber (EF-Tidende 1992 L 240/1) kræves der li-