

cens til erhvervsmæssig flyvning. Der er ikke fastsat særlige EU-regler om privatflyvning eller om en tilladelsesordning for firmaflyvning med ansatte, således som nærværende lovforslag indebærer for danske virksomheder.

### 7. Høring

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

Forslaget er endvidere sendt i høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil disse blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

Det bemærkes, at arbejdsgruppens rapport allerede har været sendt i høring hos et bredt udsnit af berørte parter. I denne forbindelse kan oplyses, at der er modtaget udtalelser fra ca. 40 ud af ca. 220 virksomheder og organisationer. Hovedindholdet af udtalelserne er relativt ensartede og har følgende hovedpunkter:

1. Man finder, at der er tale om en overreaktion som følge af én ulykke. Ulykken var i øvrigt ikke en firmaflyvning, men derimod i realiteten ulovlig taxa-flyvning. Man finder endvidere, at de eksisterende regler for firmaflyvning er tilstrækkelige.
2. Man finder, at de skærpede krav formentlig vil indebære, at små virksomheder må ophøre med firmaflyvning.
3. Man finder, at det er for vidtrækkende at stille krav om et B-certifikat i stedet for et A-certifikat.
4. Man finder, at det er godt, at der gribes ind over for den ulovlige taxa-flyvning med skærpede sanktioner.
5. Man anfører, at det statistiske grundlag, som rapporten baserer sig på, omfatter privatflyvning, inkl. firmaflyvning, og dermed ikke udskiller firmaflyvningen. Der burde have været udarbejdet en statistik for firmaflyvning alene.
6. Man finder, at der burde have været nedsat en kommission eller et udvalg med deltagelse fra brugerne, før der blev udarbejdet et lovforslag.

### 8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Nej. Se dog pkt. 3.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	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 Luftfartsvæsens tilsynsvirksomhed, ligesom der vil være tale om merudgifter til de ansatte piloter, der ikke som minimum har B-certifikat.