

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	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.
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
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 L 240/1) kræves der licens 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.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Forslaget til bestemmelsen i § 75, stk. 3, fastlægger de centrale betingelser for, hvornår der kan udføres privatflyvning mod betaling uden licens/tilladelse til erhvervsmæssig luftfart efter licensforordningen eller lovens § 75, stk. 1 eller 2.

I afsnit 2.1 i de almindelige bemærkninger er der redegjort for de nuværende regler for privatflyvning mod betaling.

For så vidt angår betalingen fastsættes i § 75, stk.3, nr. 1, en øvre grænse for, hvor meget der samlet vil kunne ydes som betaling, idet der med betaling menes enhver form for ydelse, der har en økonomisk værdi. Det følger således af den foreslåede regel, at der ikke må ydes betaling udover, hvad der medgår til dækning af de med flyvningen direkte forbundne omkostninger, d.v.s. alene brændstofudgifter, start- og landingsafgifter og lignende klart forbundne omkostninger. I beregningen af disse omkostninger må således ikke inkluderes udgifter til dækning af renter og afdrag eller generelle eller særlige vedligeholdelsesudgifter vedrørende det pågældende fly, ligesom der ikke må betales nogen form for ydelse til piloten.