

F. t. l. vedr. luftfart

ministrative konsekvenser for erhvervslivet på samfundsniveau eller pr. virksomhed i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets testpaneler.

6. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget tager højde for, at visse tilladelser til luftfart i dag udstedes i medfør af fællesskabsretlige regler.

Trafikministeriet vil for så vidt angår ændringen af § 148 inden lovforslagets 3. behandling drøfte spørgsmålet om, hvorvidt forslaget skal notificeres i henhold til EU-rettens statsstøtteregele med Europa-Kommissionen. Hvis der skal ske notifikation, kan den vedtag-

ne lov først sættes i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger, jf. EF-traktatens art. 88, stk. 3.

8. Høring

Lovforslaget har forud for fremsættelsen været i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

AOPA Danmark, Cabin Union Danmark, DAN-SAM, Danske Pilotorganisationers Samråd, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Svæveflyver Union, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Finansministeriet, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten, Foreningen af Autoriserede Danske Flyværksteder, Fællesrepræsentant for Rute- og Charterselskaberne, Grønlands Lufthavnsvæsen, Justitsministeriet, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranflyklub, Københavns Lufthavne A/S, Rigsrevisionen, SAS, SID, Statsministeriet og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen, jf. dog pkt. 5	Ingen, jf. dog pkt. 5
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Spørgsmål om notifikation i henhold til EU-rettens statsstøtteregele vil blive afklaret med Kommissionen	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Med forslaget tilsigtes ikke nogen ændring af den gældende retstilstand, men alene en tydeliggørelse af, at det objektive ansvar for skade på personer og ting uden for luftfartøjet, der påhviler ejeren eller brugeren af et luftfartøj, ikke er et solidarisk ansvar. Som udgangspunkt påhviler ansvaret ejeren. Hvis der imidlertid mellem ejeren og brugeren er indgået en aftale om, at brugeren har påtaget sig det fulde ansvar for

luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler erstatningsansvaret alene brugeren.

Reglerne om erstatningsansvar for skade på personer og ting uden for luftfartøjet blev oprindelig indført ved lov nr. 175 af 5. maj 1923 om luftfart, § 36. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår det, at den nuværende formulering om, hvem der er ansvarlig i tilfælde, hvor luftfartøjet ikke benyttes af ejeren, men af en anden bruger for egen regning, er valgt for at fastslå, at der ved fremsættelse af erstatningskrav »ikke haves valgfrihed mellem ejeren og den, for hvis regning luftfartøjet benyttes«. I dag er det i modsætning til tidligere i stigende grad normalt, at de større