

melse mellem erstatningsreglerne og forsikringsmarkedet.

Samtidig indføres der en lettelse i adgangen til at tegne forsikring for luftfartøjer, idet forsikringsbetingelserne ikke længere skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen (luftfartslovens § 130).

For at forbedre inddrivelsesmulighederne foreslås der indført hjemmel til, at afgifter og betaling efter § 148 ud over udpantning kan ske ved lønindeholdelse og modregning i overskydende skat.

Der foreslås indført regler i § 150 e om, at personer (f.eks. ansatte i EU-Kommissionen), der i henhold til forordninger udfører tilsynsopgaver (for tiden forordning 2320/2002), i fornødent omfang skal have samme adgang til luftfartøjer, virksomheder, anlæg og dokumenter som Statens Luftfartsvæsen.

Endelig foreslås der indført udtrykkelig hjemmel i § 153 a til fortsættelse af den eksisterende praksis, hvorefter der i administrative forskrifter kan fastsættes regler om, at internationale standarder på engelsk skal følges, selv om de pågældende standarder ikke er oversat til dansk. Regler, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært til den internationalt orienterede del af luftfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f. eks. værksteder og speditører.

Baggrunden for ikke at oversætte reglerne er, at oversættelser i praksis ikke efterspørges af luftfartserhvervet, idet man inden for luftfartserhvervet i forvejen arbejder på engelsk.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for det offentlige. Hvis det bliver aktuelt at fastsætte regler om sikring af luftfartsanlæg, som i dag drives af Flyvesikringstjenesten (Naviair) som omhandlet i forslaget til § 70 a, vil eventuelle omkostninger forbundet hermed blive finansieret af brugerne gennem den betaling, der opkræves i henhold til lovens § 71, stk. 2.

Lovforslagets § 1, nr. 11, om at ophæve kravet om ministerens godkendelse af forsikringsbetingelser for forsikringer for tredjemandsansvar for luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelser for Statens Luftfartsvæsen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takster af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse.

Forslaget om at ændre betalingsreglerne på ground handling-området kan ligeledes indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavnene. Det er således hensigten, at den enkelte lufthavn får mulighed for selv at fastsætte priserne på ground handling – og dermed undgå takstreguleringen efter § 71 - hvis lufthavnen indfører mulighed for konkurrence på dette område af sin virksomhed. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere de præcise økonomiske konsekvenser af forslaget, da der allerede i dag er dele af ground handlingen, som ikke omfattes af takstreguleringen, ligesom der er dele, der efter forslaget skal omfattes af reguleringen, men som i dag frit fastsættes af lufthavnene selv. Statens Luftfartsvæsen vurderer dog, at de fleste lufthavne vil indføre konkurrence på ground handling-området, således at denne del af virksomheden går fri af takstreguleringen. Det forhold, at der indføres mulighed for konkurrence i lufthavnene, skønnes for luftfartsselskaberne desuden at have en gunstig virkning for kvalitet og pris.

Forslaget om sikring af luftfartsanlæg kan medføre beskedne stigninger i luftfartsselskabernes betaling for brug af tjenester og hjælpemidler i forbindelse med overflyvning af dansk territorium. Der henvises til pkt. 3 i de almindelige bemærkninger.

Forslaget skønnes ikke i øvrigt at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Med hensyn til administrative konsekvenser er de også kun mindre for erhvervslivet. Forslaget om at ophæve kravet om godkendelse af forsikringsbetingelser for ansvarsforsikring for luftfartøjer indebærer desuden begrænsede administrative lettelser for forsikringsbranchen.

Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges for Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget til § 26 skal sikre, at reglerne i forordning 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartsoperatører kan håndhæves effektivt.