


1999/1 LSF 62

Offentliggørelsesdato: 27-10-1999

Transport- og Energiministeriet

 [Vis mere...](#)

Sagsforløb 1999/1 LF 62

Skriftlig fremsættelse

*Lovforslag som fremsat*

Udvalgsarbejde

Betænkning over lovforslag

Tillægsbetænkning over lovforslag

Lovforslag som vedtaget

Ændringslov

## Oversigt (indholdsfortegnelse)

- [Bilag 1](#)
- [Bilag 2](#)

## Den fulde tekst

Fremsat den 27. oktober 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

# Forslag

til

## Lov om ændring af lov om luftfart

(Firmaflyvning, flyvepladser i Grønland m.v.)

### § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, foretages følgende ændringer:

1. § 7 affattes således:

»§ 7. Et luftfartøj kan kun registreres i Danmark,

- 1) når det har dansk ejer, og ejeren er bosat eller hjemmehørende i Danmark eller i en stat, hvor den pågældende på grund af sin nationalitet ikke kan være registreret ejer af et luftfartøj,
- 2) når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse er omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler, eller
- 3) når luftfartøjet er ejet af en person, der har fast bopæl i Danmark, og luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark.

Stk. 2. Som dansk ejer anses

- 1) den danske stat og institutioner, som styres af staten,
- 2) danske kommuner,

3) danske statsborgere,

4) stiftelser med sæde i Danmark, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,

5) foreninger og lignende sammenslutninger med sæde i Danmark, hvor mindst halvdelen af medlemmerne er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,

6) aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, når det overvejende antal deltagere er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3, og selskabet er undergivet disse deltageres fulde kontrol, og

7) aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan i særlige tilfælde tillade, at et luftfartøj, der overvejende benyttes med udgangssted i Danmark, registreres, selv om betingelserne i stk. 1 ikke er opfyldt.«

2. I § 32 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Luftfartøjets ejer eller bruger skal efter anmodning fra luftfartsvæsenet oplyse, hvilke personer der på et givet tidspunkt har været fører af et luftfartøj.«

3. I § 40 g, *stk. 2*, indsættes efter »om disses opgaver«: », om uddannelse af udvalgets medlemmer«.

4. I § 55, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »af trafikministeren«: », jf. dog *stk. 2*«.

5. I § 55 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Til at indrette og drive en flyveplads i Grønland, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves, foruden godkendelse efter § 60, tilladelse af Grønlands Landsstyre. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.«

*Stk. 2* bliver herefter *stk. 3*.

6. § 55, *stk. 2*, der bliver *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Trafikministeren kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af *stk. 1* under hensyn til dens karakter, trafikens omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse. Grønlands Landsstyre kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af *stk. 2* under hensyn til dens karakter, trafikens omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.«

7. I § 70 a indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Ministeren kan fastsætte bestemmelser om sikkerhedsgodkendelse af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre, der foretager de i *stk. 2* nævnte leverancer til luftfartsselskaber. En sikkerhedsgodkendelse kan tilbagekaldes i tilfælde af tilsidesættelse af bestemmelserne i dette kapitel eller forskrifter udarbejdet i medfør heraf, eller hvis de for sikkerhedsgodkendelsen fastsatte vilkår eller procedurer tilsidesættes.«

*Stk. 3* og *4* bliver herefter *stk. 4* og *5*.

8. I § 70 a, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, ændres »*stk. 1-3*« til: »*stk. 1, 2* og *4*«.

9. I § 71, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »af trafikministeren«: », jf. dog *3. pkt.*«.

10. I § 71, *stk. 1*, indsættes som *3. pkt.*:

»I Grønland kan der for benyttelsen af en offentlig flyveplads opkræves afgifter efter regler, der fastsættes af Grønlands Landsstyre.«

**11. § 71, stk. 3, 1. pkt.,** affattes således:

»Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der, for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen til betaling sker, tillægges en månedlig rente, hvis størrelse fastsættes i overensstemmelse med renteloven, dog mindst 50 kr.«

**12. I § 75** indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»*Stk. 3.* Uanset stk. 2 kan der uden tilladelse udføres luftfart mod betaling, såfremt

- 1) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger,
- 2) pilot og passagerer har nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold, og
- 3) flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt.

*Stk. 4.* Uanset stk. 2 kan flyveklubber, der er organiseret i landsdækkende unioner eller forbund og godkendes af trafikministeren, uden tilladelse udføre luftfart mod betaling, såfremt

- 1) flyvningen indgår i sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter i klubben,
- 2) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger, og
- 3) der alene er tale om flyvninger, der ikke er befordring fra ét sted til et andet.

*Stk. 5.* En virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen. Sådant flyvning må kun udføres, såfremt enten den person, der udfører denne form for flyvning, er heltidsansat i virksomheden, eller virksomheden som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidslejekontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

*Stk. 6.* Ejerskab af eller rådighed over et luftfartøj til benyttelse ved flyvning, som omfattet af stk. 5, kan etableres af en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer, eller som med lige andele til hver i fællesskab langtidslejer det pågældende luftfartøj. Flyvning kan endvidere udføres af en virksomhed, der er en del af en koncern, således at virksomheden kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

*Stk. 7.* Som virksomheder, jf. stk. 5, anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 8.

**13. § 76** affattes således:

»**§ 76.** Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om afgrænsningen mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig luftfart og om udførelsen heraf.«

**14.** Efter § 89 indsættes i kapitel 8:

»**§ 89 a.** Trafikministeren kan pålægge flyvepladser, luftfartsselskaber og andre af luftfartens brugere at afgive statistiske oplysninger om regularitet, flyvetids- og landingsforhold og lignende luftfartsrelaterede oplysninger i den form, som ministeren bestemmer.«

**15.** I § 140, stk. 1, indsættes efter »Havarikommissionen har«: »uden retskendelse«.

**16.** I § 144 a ændres »borgerlig straffelovs § 152 og § 264 b« til: »straffelovens §§ 152 og 152 a - e«.

17. § 148, stk. 3, 1. pkt., affattes således:

»Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der, for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen til betaling sker, tillægges en månedlig rente, der fastsættes i overensstemmelse med renteloven, dog mindst 50 kr.«.

18. I § 149, stk. 3, ændres »§ 32, stk. 3« til: »§ 32, stk. 3 og 4«.

19. I § 149, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 75, stk. 1 og 2« til: »§ 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt.«.

20. I § 149, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

»Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte.«.

21. I § 149, stk. 4, 3. pkt., der bliver 4. pkt., ændres »2. pkt.« til: »3. pkt.«.

22. § 149, stk. 15, affattes således:

»Stk. 15. Sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde eller hæfte eller om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj, jf. § 150, eller i anden særlig stilling, jf. § 74, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 80. Øvrige sager behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 81.«.

23. I § 150, stk. 1, nr. 2, udgår: »eller«.

24. I § 150, stk. 1, nr. 3, ændres »stk. 1.« til: »stk. 1,«.

25. I § 150, stk. 1, indsættes som nr. 4 og 5:

4) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil, eller såfremt væsentlige vilkår for en meddelt tilladelse er overtrådt, eller

5) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, omfattet af § 75, stk. 5, uden anmeldelse herom, eller såfremt væsentlige krav for en virksomheds udførelse af befordring med luftfartøj af egne ansatte er overtrådt.«.

26. I § 150, stk. 2, 1. pkt., ændres »nr. 3,« til: »nr. 3 - 5,«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. april 2000.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan i helt særlige tilfælde tillade, at virksomheder, der foretager flyvning omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 5, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, i et nærmere fastsat omfang kan fortsætte med denne form for flyvning efter lovens ikrafttræden uden at opfylde alle krav i luftfartslovens § 75.

## § 3

§ 7, stk. 1, nr. 2, og § 89 a i lov om luftfart, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1 og 14, gælder ikke for Grønland.

### *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Det overordnede formål med lovforslaget er at øge luftfartssikkerheden. Der foreslås dels en sikkerhedsmæssig forbedring af de krav, der skal opfyldes for en virksomheds

flyvning med egne ansatte, dels en præcisering af de betingelser, hvorunder der kan udføres privatflyvning mod betaling med passagerer (for at hindre ulovlig taxaaflyvning - såkaldt sort taxaaflyvning). Endelig foreslås en skærpelse af sanktionsbestemmelserne, således at ulovlig taxaaflyvning, eller firmaflyvning med ansatte uden anmeldelse straffes og medfører, at pilotens certifikat frakendes ubetinget i en periode. Tilsvarende gælder forsøg på ulovlig taxaaflyvning eller forsøg på firmaflyvning uden anmeldelse eller, såfremt væsentlige vilkår for en meddelt tilladelse eller for en virksomheds firmaflyvning med egne ansatte er overtrådt.

Lovforslaget indeholder i øvrigt elementer fra lovforslag nr. L 218, som blev fremsat af trafikministeren den 7. april 1999, og som ikke blev færdigbehandlet i daværende folketingssamling, jf. Folketingstidende 1998/99 tillæg A side 5257 ff og 5271 og forhandlingerne side 5590 ff. Der er ved affattelsen af de dele af lovforslaget, som vedrører det tidligere lovforslag, foretaget visse ændringer dels på baggrund af de bidrag, der fremkom i forbindelse med den efterfølgende udvalgsbehandling af L 218, dels i lyset af de bemærkninger, der er fremkommet under møder, der har været afholdt i september 1999 med organisationer og virksomheder med særlig interesse i luftfartslovgivningen.

Lovforslaget udmønter endvidere nogle indstillinger fra en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Grønlands Landsstyre og Trafikministeriet i en rapport om luftfartslovgivningen i relation til Grønland. Rapporten er den 24. september 1999 fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Endelig indeholder lovforslaget nogle justeringer og præciseringer på områder, hvor det i praksis har vist sig hensigtsmæssigt at forbedre lovgrundlaget.

I forhold til lovforslag nr. L 218 er de væsentlige ændringer for så vidt angår firmaflyvning, at der indføres en anmeldelsesordning i stedet for en tilladelsesordning, at kravet til pilotens certifikat ikke længere vil være B-certifikat, men i stedet for A-certifikat med særlige krav om erfaring og helbred, og at der ikke vil være krav om driftshåndbog eller dokumentationskrav, samt at der ikke skal være ansat en person, der er ansvarlig for firmaflyvning.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Lovforslaget vedrørende privatflyvning mod betaling og firmaflyvning med egne ansatte*

#### *2.2. Baggrund*

Luftfart kan opdeles i erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart.

Erhvervsmæssig luftfart omfatter først og fremmest lufttransport med passagerer, post og fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 nr. L 240, side 1). Den erhvervsmæssige luftfart, der er undergivet en omfattende regulering med

baggrund i internationale regler, kan kun udføres, såfremt der efter forordningen er givet licens til det pågældende luftfartsselskab. Dette selskab har herefter adgang til at udføre erhvervsmæssig luftfart i og mellem de lande, der indgår i det europæiske økonomiske område. Erhvervsmæssig luftfart uden for dette område kræver særlig tilladelse efter luftfartslovens § 75.

Ikke-erhvervsmæssig luftfart afgrænses negativt som den form for luftfart, der ikke er erhvervsmæssig, og udgangspunktet er, at der ikke kræves særlig tilladelse til udførelse heraf, idet en række tekniske og sikkerhedsmæssige betingelser dog skal være opfyldt.

Ikke-erhvervsmæssig luftfart omfatter den egentlige privatflyvning og firmaflyvning samt visse former for specialflyvninger. Ved firmaflyvning forstås navnlig en virksomheds lufttransport af sine ansatte enten i et luftfartøj, som virksomheden er registreret ejer af, eller i et luftfartøj, der flyves af en pilot ansat i virksomheden. Firmaflyvning omfatter tillige en virksomheds lufttransport af eget gods og vederlagsfri transport af kunder og lign.

En arbejdsgruppe med repræsentanter for Trafikministeriet og Statens Luftfartsvæsen har udarbejdet en rapport om firmaflyvning m.m., der den 18. februar 1999 er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg (Alm. del - bilag 509), og som indeholder en gennemgang af de gældende regler og forslag til ændringer vedrørende firmaflyvning og privatflyvning.

Lovforslaget, der for så vidt angår privatflyvning mod betaling og firmaflyvning med ansatte, er baseret på anbefalingerne i arbejdsgruppens rapport, er udarbejdet i lyset af de bidrag, der fremkom i forbindelse med den efterfølgende udvalgsbehandling af L 218 og de bemærkninger, der senere er fremkommet under møder med virksomheder og organisationer.

### *2.2.1. Privatflyvning mod betaling*

Lovforslaget indeholder for så vidt angår privatflyvning mod betaling en ændring i forhold til lovforslaget L 218 1998-99 for så vidt angår flyveklubber, herunder svæveflyverklubber. Herudover er forslaget en genfremsættelse af det tidligere fremsatte lovforslag nr. L 218 1998-99.

Ikke-erhvervsmæssig flyvning i form af privatflyvning kan udføres uden en særlig tilladelse, og lovforslaget indeholder ikke bestemmelser, der ændrer dette.

Privatflyvning kan i dag efter en vejledning udstedt af Statens Luftfartsvæsen også udføres med passagerer mod betaling uden tilladelse til erhvervsmæssig lufttransport, såfremt flyvningen ikke har været tilbudt offentligheden og enten udføres som en vennetjeneste, dvs. at piloten og passagererne kender hinanden i forvejen, eller hvor samtlige deltagere i flyvningen har et fælles formål og rejsemål, idet udgifterne skal deles lige mellem alle deltagere (inkl. piloten) i flyvningen.

Lovforslaget indebærer, at der i selve loven sker en regulering af, hvilke betingelser der fremover skal være opfyldt for, at der uden tilladelse kan udføres privatflyvning med passagerer mod betaling.

I den foreslåede bestemmelse til luftfartslovens § 75, stk. 3, præciseres det, at transport af passagerer mod vederlag kun kan finde sted som privatflyvning, såfremt passagerer og pilot har en nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold, og flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt.

For så vidt angår spørgsmålet om nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold bemærkes, at alene de faktiske familieforhold er objektivt definerbare. Selvom der således tilsigtes en opstramning af reglerne, vil denne imidlertid næppe helt kunne eliminere flyvninger, hvor pilot og passager blot på forhånd har aftalt, at de er nære venner. Risikoen for, at en passager efterfølgende fortryder og giver oplysninger herom til myndighederne, foreligger imidlertid, hvorfor en sådan fremgangsmåde ikke er uden risiko for piloten, der vil kunne risikere en frakendelse af certifikatet efter de nye bestemmelser i § 150, stk. 1, nr. 4.

Betalingen må alene udgøre hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger såsom brændstof, start- eller landingsgebyrer og eventuel andel af flyleje m.v. Såfremt den samlede betaling overstiger disse omkostninger, vil dette medføre, at flyvningen bliver erhvervsmæssig flyvning.

Da det ikke er hensigten at begrænse flyveklubbens aktiviteter eller arrangementer, er det i en særlig bestemmelse i forslaget til luftfartslovens § 75, stk. 4, angivet under hvilke forhold, flyveklubber udover efter den generelle bestemmelse i § 75, stk. 3, - kan udføre privatflyvning mod betaling.

Med forslaget i § 76, hvorefter der gives trafikministeren beføjelse til at fastsætte nærmere regler om bl.a. ikke-erhvervsmæssig luftfart og udførelsen heraf, vil der kunne fastsættes nærmere forskrifter for privatflyvning med passagerer mod betaling.

### *2.2.2. Firmaflyvning med ansatte*

I henhold til en af Statens Luftfartsvæsen udstedt vejledning om afgrænsningen mellem privat og erhvervsmæssig luftfart kan firmaflyvning med ansatte i dag udføres uden tilladelse af en pilot med certifikat til privatflyvning (A-certifikat), såfremt firmaet enten er registreret som ejer af flyet eller har heltidsansat en pilot, der således vil kunne flyve med et lejet fly.

Efter lovforslaget indføres der med bestemmelsen i luftfartslovens § 75, stk. 5, krav om, at virksomheder hjemmehørende i Danmark skal anmelde firmaflyvning til Statens Luftfartsvæsen.

Firmaflyvning med ansatte vil efter forslaget i § 75, stk. 6, kunne foretages med et fly, der ejes af en kreds af indtil 5 virksomheder i lige sameje, eller hvor der ved en langtidslejekontrakt er etableret eneråderet over det pågældende luftfartøj.

Firmaflyvning kan efter lovforslaget endvidere udføres inden for en koncern, således som en sådan er defineret i aktieselskabs- eller anpartsselskabslovgivningen, idet virksomheden tillige vil kunne udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

Med forslaget i § 76 gives trafikministeren beføjelse til at fastsætte nærmere regler om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart og om udførelsen heraf.

I en bekendtgørelse vil Statens Luftfartsvæsen fastsætte nærmere betingelser for firmaflyvning med ansatte. Statens Luftfartsvæsen vil inddrage brugerne i en arbejdsgruppe, der skal forberede sådanne regler.

Udgangspunktet for de administrative forskrifter vil være følgende:

Den pilot, der udfører firmaflyvningen, skal opfylde de betingelser, der er nævnt i nr. 1, 2 eller 3:

1) Privatflyvercertifikat, instrumentbevis, 200 flyvetimer og skærpede helbredskrav svarende til de helbredskrav, der gælder for trafikflyvercertifikat. Det vil i den forbindelse blive vurderet, om der som en overgangsordning kan gives dispensation fra de krav, der gælder for udstedelse af trafikflyvercertifikat i de tilfælde, hvor der er tale om piloter, der i en årrække har haft A-certifikat (privatflyvercertifikat) og som forud for lovforslagets fremsættelse har fløjet firmaflyvning. I konkrete tilfælde vil der kunne dispenseres, således at det i stedet for udstedelseskravene bliver fornyelseskravene for den helbredsmæssige godkendelse vedrørende trafikflyvercertifikat, der skal opfyldes.

2) Privatflyvercertifikat og 500 flyvetimer samt de skærpede helbredskrav, som anført ovenfor under nr. 1.

3) Trafikflyvercertifikat.

Det vil blive undersøgt, om der kan fastsættes regler for flyve- og tjenestetid for firmaflyvning. Skulle undersøgelsen vise, at det er muligt, vil dette ske. Det vil i den forbindelse blive sikret, at der tages hensyn til såvel de piloter, der måtte være fuldtidsbeskæftiget med firmaflyvning (og dermed skal være i besiddelse af et trafikflyvercertifikat) som de piloter, for hvem firmaflyvning kun er en del af den samlede beskæftigelse i virksomheden. Det bemærkes herved, at den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 50, stk. 2, gælder under alle omstændigheder, dvs. uanset om der fastsættes regler for flyve- og tjenestetid for firmaflyvning.



Luftfartøjet skal vedligeholdes på et autoriseret værksted.

Der vil blive stillet krav om passagerforsikring.

Herudover skal Statens Luftfartsvæsen kontrollere overholdelse af regler og vilkår, bl.a. ved stikprøvekontrol på flyvepladser.

### *2.2.3. Sanktioner m.m.*

Det foreslås, at der fremover også skal kunne straffes for forsøg på overtrædelse af bestemmelserne om erhvervs-mæssig luftfart eller firmaflyvning med ansatte. Tilsvarende skal efter lovforslaget gælde, såfremt der forsøges udført privatflyvning mod betaling, uden at betingelserne herfor er opfyldt (såkaldt sort taxaflyvning). Overtrædelse af bestemmelserne om tilladelse til erhvervs-mæssig 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 enten en eller flere gange indebærer en obligatorisk og ubetinget frakendelse af certifikatet, jf. lovforslagets § 1, nr. 24-25, vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4 og 5. 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.

Forslaget om straf for forsøg på overtrædelse af reglerne om privatflyvning mod betaling og firmaflyvning samt forslaget om ubetinget frakendelse af en pilots certifikat er således strengere sanktioneret end normalt ved overtrædelse af luftfartslovgivningen.

Baggrunden herfor er, at ulovlig taxaflyvning (såkaldt sort taxaflyvning) har vist sig meget vanskeligt at stoppe både af bevismæssige grunde og af mere økonomiske grunde. Forslaget om straf for forsøg indebærer, at den ulovlige taxaflyvning bliver lettere at bevise. Forslaget om ubetinget frakendelse medfører, at der bliver tale om en sanktion, der har en større præventiv betydning for den enkelte pilot, og ikke blot en bøde, hvis størrelse vil kunne indregnes som en kalkuleret risiko ved den ulovlige flyvning. Forslaget om en strengere sanktionering skal endvidere ses i lyset af, at der på dette område i modsætning til andre overtrædelser på luftfartsområdet ofte vil være tale om helt bevidste overtrædelser.

Baggrunden for, at overtrædelser for så vidt angår firmaflyvning foreslås behandlet på linie med overtrædelser af reglerne for erhvervs-mæssig flyvning er, at der kan være en risiko for, at flyvningerne hvis der f.eks. alene blev indført skærper for ulovlig taxaflyvning i stedet for ville blive forsøgt kamufleret som firmaflyvninger, hvis overtrædelser på dette område var sværere at bevise og sanktionerne ikke var på tilsvarende men lavere niveau.

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

I lyset af de skærper af sanktionsniveauet på dette område, som lovforslaget indebærer, har Statens Luftfartsvæsen overvejet, hvorvidt der på andre områder inden for luftfartslovgivningen er behov for på tilsvarende måde at tilpasse sanktionsniveauet. Dette er efter luftfartsvæsenets og Trafikministeriets opfattelse ikke tilfældet.

Det er således en konsekvens af lovforslaget, at de omhandlede flyvninger i forslaget til bestemmelserne i § 150, stk. 1, nr. 4 og 5, sanktioneres på linie med den gældende bestemmelse i § 150, stk. 1, nr. 3, om at have gjort eller forsøgt at gøre tjeneste på et fly efter at have nydt spiritus som angivet i § 50, stk. 1, hvorefter en frakendelse af certifikatet sker *ubetinget*, jf. § 150, stk. 2.

Frakendelse efter de øvrige bestemmelser i § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, henholdsvis når tjenesten er udøvet med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden, eller når frakendelsen findes begrundet i beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som tjenstgørende på et luftfartøj, sker efter den gældende bestemmelse i § 150, stk. 2, som udgangspunkt *betinget*.

Baggrunden for forslaget om *ubetinget* frakendelse for de i § 150, stk. 1, nr. 4 og 5, omhandlede flyvninger er, dels at forslaget forventes at have en væsentlig præventiv effekt, dels at der ofte vil være tale om forsætlige overtrædelser på områder, hvor der er en risiko for, at hensynet til økonomi kan spille en fremtrædende rolle i forhold til hensynet til flyvesikkerheden.

Overtrædelser, der omfattes af de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, vil derimod i almindelighed være uagtsomme. Der vil typisk være tale om, at man mere eller mindre uagtsomt flyvesikkerhedsmæssigt tager en chance og håber det går godt. Det forventes derfor, at der ikke selv om overtrædelse af bestemmelserne i den gældende § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, også må betragtes som alvorlige handlinger ved en skærpelse af sanktionen på dette område vil kunne opnås nogen væsentlig præventiv effekt. Såfremt der skulle foreligge særligt graverende forhold, f.eks. forsættelig fareforvoldelse, vil forholdet blive omfattet af bestemmelsen i den gældende § 150, stk. 2, nr. 1-4, hvorefter frakendelsen også i disse situationer sker *ubetinget*.

### *2.3. Lovforslaget i øvrigt*

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Grønlands Landsstyre og Trafikministeriet har i en rapport om »Luftfartslovgivningen i relation til Grønland« foreslået nogle ændringer i kompetencefordelingen mellem Danmark og Grønland på luftfartsområdet. Nogle af disse forslag forudsætter ændringer af luftfartsloven. Det drejer sig om placering af kompetence til Grønlands Landsstyre til at godkende anlæggelse af nye lufthavne i Grønland og ændringer heraf, luftfartslovens § 55. Endvidere drejer det sig om overførsel af kompetence til Grønlands Landsstyre til at godkende de afgifter, der skal erlægges for benyttelsen af lufthavne i Grønland, luftfartslovens § 71. De fælles

indstillinger, der herudover er enighed om i rapporten fra arbejdsgruppen, kan gennemføres administrativt og vil blive lagt til grund ved den fremtidige administration på luftfartsområdet.

Der foreslås herudover nogle justeringer og præciseringer. Det drejer sig om modernisering af bestemmelsen i § 7 om dansk ejerskab som betingelse for at få registreret et luftfartøj her i landet, herunder en formalisering af EU/EØS-statsborgeres og EU/EØS-selskabers ret til at få et luftfartøj registreret her i landet som følge af principperne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser.

Endvidere foreslås der i luftfartslovens § 32, stk. 4, indført pligt for et luftfartøjs ejer eller bruger til at give luftfartsvæsenet oplysning om, hvem der har været fører af et luftfartøj, og i luftfartslovens § 89 a en pligt for luftfartsselskaber, flyvepladser m.v. til at afgive statistiske oplysninger.

Der foreslås desuden i luftfartslovens § 40 g indført hjemmel til at stille krav om uddannelse af medlemmer af sikkerhedsudvalg, herunder arbejdsgiverrepræsentanter, i luftfartsselskaber.

Herudover foreslås der i luftfartslovens § 70 a tilvejebragt klar hjemmel til at tilbagekalde de sikkerhedsgodkendelser af fragtagenter m.fl., der er meddelt som led i forebyggelsen af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, i tilfælde, hvor de pågældende tilsidesætter de gældende regler.

Endelig foreslås morarenten i luftfartslovens §§ 71 og 148 bragt ned på et niveau svarende til markedsrenten. I luftfartslovens § 140 foreslås en præcisering således, at det direkte fremgår, at Havarikommissionen for Civil Luftfart uden retskendelse har adgang til at foretage undersøgelser af flyvehavarier og - hændelser, herunder også på privat grund. Ændringen i luftfartslovens § 144 a om tavshedspligt er en konsekvens af en ændring af borgerlig straffelov, og ændringen i § 149, stk. 15, om behandling af sager om overtrædelse af luftfartslovgivningen er en konsekvens af en ændring af retsplejeloven.

### *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 anmeldelsesordningen for firmaflyvning med ansatte vil der i lighed med den generelle ordning på luftfartsområdet også blive tale om brugerfinansiering heraf.

Forslaget om overførsel af kompetence til Grønlands Landsstyre skønnes ikke at indebære nogen væsentlige konsekvenser.

Forslaget om en nedsættelse af morarenten, jf. § 1, nr. 7 og 13, indebærer kun et ubetydeligt indtægtstab for staten.

#### *4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget indebærer begrænsede administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget om firmaflyvning med egne ansatte forventes kun at indebære begrænsede merudgifter for de virksomheder, der anvender firmaflyvning. Da der med visse mindre justeringer er tale om en fortsættelse af den gældende ordning for firmaflyvning med egne ansatte skønnes forslaget kun at medføre begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 1 time månedligt for de berørte virksomheder. Hertil kommer en engangsbyrde på ca. 5 timer.

For så vidt angår økonomiske konsekvenser for de virksomheder, der anvender firmaflyvning, vil der blive tale om begrænsede udgifter til forsikring af passagerne på i størrelsesordenen 950 kr. pr. flysæde pr. år. Med hensyn til vedligeholdelse af luftfartøjet skønnes kravet om, at dette skal foregå på et autoriseret værksted, ikke at medføre merudgifter. Kravet om pilotens flyvetimer kan i nogle tilfælde indebære merudgifter. Det er ikke muligt nærmere at angive omfanget heraf.

En fastsættelse af regler om uddannelse af medlemmer af sikkerhedsudvalg, jf. forslaget om luftfartslovens § 40 g, indebærer øgede udgifter på indtil 10.000 kr. for de luftfartsselskaber, som bliver berørt heraf (for tiden 16 luftfartsselskaber).

For så vidt angår forslaget vedrørende luftfartslovens § 89 a om afgivelse af statistiske oplysninger, kan dette indebære mindre administrative konsekvenser for luftfartsselskaber og flyvepladser. Der vil dog normalt være tale om oplysninger, som virksomheden i forvejen er i besiddelse af, men som muligvis skal systematiseres på en anden måde. Trafikministerens beføjelse vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Baggrunden for bestemmelsen er et behov for dokumentation med henblik på at kunne reagere over for u hensigtsmæssige forhold.

Herudover skønnes forslaget ikke at have administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### *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 luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 nr. L 240, side 1) kræves der licens til erhvervsmæssig flyvning. Der er ikke fastsat særlige EU-regler om privatflyvning eller om firmaflyvning med ansatte, således som nærværende lovforslag indebærer for danske virksomheder.

Der er heller ikke i øvrigt internationale normer, der hindrer de foreslåede regler om privatflyvning mod betaling, eller firmaflyvning med egne ansatte.

For så vidt angår forslaget vedrørende luftfartslovens § 7 er ændringen bl.a. en konsekvens af EU-retlige regler. Luftfartsloven har hidtil indeholdt et krav om dansk nationalitet for at få registreret et luftfartøj her i landet. Et sådant krav er ikke foreneligt med de rettigheder, som følger af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser, og har heller ikke været håndhævet i praksis i sådanne tilfælde.

## 7. Høring

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

Forslaget har endvidere været sendt til høring hos de organisationer m.v. , der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

## 8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter  (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter  (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej. Se dog pkt. 3
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Forslaget indebærer begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Se dog pkt. 4.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Forslaget indebærer begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet. Se dog pkt. 4.
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Med hensyn til luftfartslovens § 7 er forslaget en konsekvens af EU-retlige regler. For så vidt angår luftfartslovens § 75 kan oplyses, at der i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 nr. L 240, side 1) kræves licens til erhvervmæssig 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

Af bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 1-3, fremgår, i hvilke tilfælde et luftfartøj kan registreres i Danmark. Af bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 1, fremgår, at et luftfartøj kan registreres i Danmark bl.a., når det har dansk ejer. Det fremgår af bestemmelsen i § 7, stk. 2, nr. 1-7, hvad der anses som dansk ejer.

Udover bestemmelsen i luftfartslovens § 7 gælder der regler om registrering af luftfartøjer i art. 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber. Det følger heraf, at det ikke er et krav for et luftfartsselskab, at det ejer luftfartøjer, idet rådighed over luftfartøjer også kan foreligge i form af en leasing-aftale.

Forslaget i § 7, stk. 1, nr. 1, indebærer for danske statsborgere, der hidtil har haft en ubetinget ret til at få et luftfartøj registreret her i landet, uanset om der ikke foreligger anden tilknytning til Danmark end statsborgerskabet, at der kræves en tilknytning til Danmark i form af, at den pågældende er bosat eller hjemmehørende i Danmark. Baggrunden herfor er hensynet til en effektiv håndhævelse af tilsynet med luftfartøjet, der må antages normalt at være stationeret i det land, hvor ejeren er bosat.

Imidlertid har de fleste lande uden for EU/EØS-lande nationalitetskrav i forbindelse med registrering af luftfartøjer. For at en dansk statsborger, der har taget bopæl i et sådant land, ikke skal være afskåret fra at kunne blive registreret som ejer af et luftfartøj, gives i § 7, stk. 1, nr. 1, adgang for en dansk ejer til at få et luftfartøj registreret her i landet i de tilfælde, hvor den pågældende på grund af nationalitet ikke kan få registreret et luftfartøj i opholdslandet.

Af bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 2, fremgår, i hvilke tilfælde EU/EØS-statsborgere eller EU/EØS-selskaber, der har tilknytning til Danmark i kraft af EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser, har ret til at få registreret et luftfartøj på dansk register.

*EU- eller EØS-statsborgere* omfatter statsborgere i EU- eller EØS-lande.

Indholdet af begrebet *EU-selskaber* m.v. (juridiske personer) fremgår af EF-traktatens artikel 48 (tidl. art. 58), om ligestilling af selskaber med personer. Bestemmelsen har følgende indhold.

»Selskaber, som er oprettet i overensstemmelse med en medlemsstats lovgivning, og hvis vedtægtsmæssige hjemsted, hovedkontor eller hovedvirksomhed er beliggende inden for Fællesskabet, ligestilles, for så vidt angår anvendelsen af bestemmelserne i dette kapitel med personer, der er statsborgere i medlemsstaterne.

Ved selskaber forstås privatretlige selskaber, heri indbefattet kooperative selskaber, samt alle andre juridiske personer, der henhører under den offentlige ret eller privatretten, med undtagelse af selskaber, som ikke arbejder med gevinst for øje.«

*EØS-selskaber* er selskaber, der er registreret i lande, der ved en særlig associeringsaftale med EF, har tilsluttet sig EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser.

Af hensyn til muligheden for, at luftfartsvæsenet kan føre et effektivt tilsyn med luftfartøjet, herunder håndhæve de regler, der gælder for dansk registrerede luftfartøjer, er det desuden fortsat et krav, at luftfartøjets ejer skal have tilknytning til Danmark. EU/EØS-statsborgere og virksomheder, der ikke har tilknytning til Danmark i kraft af principperne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til udveksling af tjenesteydelser, kan ikke få et luftfartøj registreret her i landet.

Endvidere foreslås med bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 4, at ikke alene danske statsborgere omfattes, men også personer med bopæl i Danmark, der således, når luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark, ligestilles med danske statsborgere.

Af bestemmelsen i § 7, stk. 2, nr. 1-7 fremgår, hvad der anses som dansk ejer. Bestemmelserne er i nr. 4-6 ændret som en konsekvens af de nye bestemmelser i § 7, stk. 1, nr. 2-3 om statsborgere og selskaber i EU- eller EØS-lande. Endvidere er bestemmelsen i nr. 5 om foreninger eller lignende sammenslutninger med sæde i Danmark ændret fra, at mindst 2/3 af medlemmerne skal være danske statsborgere eller personer, der omfattes af stk. 1, nr. 2-3, til, at de omhandlede personer skal udgøre mindst halvdelen af medlemmerne. Det skønnes tilstrækkeligt for at anse de omhandlede foreninger m.m. for

danske, at alene halvdelen af medlemmerne skal være danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3.

Som supplement til bestemmelsen om aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark, der er uændret i forhold til den tidligere gældende regel og nu medtaget i forslaget nr. 7, foreslås i nr. 6, at også aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar anses for danske, når det overvejende antal ejere eller deltagere er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3.

Af stk. 3 fremgår, at der i særlige tilfælde kan dispenseres fra kravene i stk. 1. En sådan dispensation vil kun blive meddelt, såfremt luftfartøjet har en eller anden form for tilknytning til Danmark.

Til nr. 2

Formålet med bestemmelsen er at sikre Statens Luftfartsvæsen en nem adgang til at få oplyst, hvem der på et hvilket som helst givet tidspunkt har været ansvarlig for operationen af et luftfartøj. Luftfartsvæsenet har i nogle tilfælde haft problemer med at skaffe sig disse oplysninger fra ejeren, idet denne ikke har reageret på henvendelser fra luftfartsvæsenet. Oplysning om, hvem der har været fører af et luftfartøj, skal i øvrigt registreres i luftfartøjets rejsedagbog, der altid skal befinde sig om bord på luftfartøjet. Luftfartsvæsenet har derfor i sådanne tilfælde måttet skaffe oplysningerne ved at gennemgå luftfartøjets rejsedagbog, hvilket er ressourcekrævende, idet det vil være nødvendigt dels at finde ud af, hvor luftfartøjet befinder sig, dels at sende en inspektør ud til den pågældende flyveplads. Det bemærkes, at bestemmelsen ikke kan anvendes, hvis der på det tidspunkt, hvor anmodningen fremsættes, er mistanke om, at ejer eller bruger selv har gjort sig skyldig i strafbart forhold i forbindelse med den pågældende flyvning. Forslaget svarer i øvrigt til bestemmelsen i færdselslovens § 65.

Til nr. 3

Forslaget er foranlediget af et forslag fra Arbejdsmiljørådet for Luftfart. Efter de gældende regler er alene repræsentanterne for arbejdstagerne forpligtet til at gennemgå uddannelse i arbejdsmiljø. Arbejdsmiljørådet finder, at der også er behov for uddannelse af arbejdsgiverrepræsentanterne i sikkerhedsudvalget for at sikre, at alle medlemmer i sikkerhedsudvalgene har indsigt i og forståelse for arbejdsmiljømæssige spørgsmål. Forslaget indebærer, at trafikministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om oprettelse af sikkerhedsudvalg og disses opgaver udvides til også at omfatte krav om uddannelse af udvalgets medlemmer. Beføjelsen vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Forslaget svarer i øvrigt til, hvad der gælder for sikkerhedsudvalg inden for skibsfarten og inden for off-shore branchen.

Til nr. 4 - 6.



Forslagene indebærer, at Grønlands Landsstyre vil have kompetencen til at godkende anlæggelse af nye lufthavne i Grønland og ændringer heraf. For så vidt angår de sikkerhedsmæssige forskrifter for etablering og drift af lufthavnene i Grønland indebærer forslaget ingen ændringer af de gældende regler. Der vil derfor fortsat skulle opnås en teknisk og sikkerhedsmæssig godkendelse, herunder driftstilladelse, i henhold til luftfartslovens § 60.

Til nr. 7

Forslaget skal tilvejebringe klar hjemmel til, at Statens Luftfartsvæsen kan tilbagekalde sikkerhedsgodkendelser, som er meddelt fragtagenter m.fl. som led i arbejdet med at forebygge forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Luftfartsloven indeholder i § 70 a, stk. 2, hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes bestemmelser for bl.a. fragtagenters behandling af gods og forsyninger, som skal transporteres med luftfartøj. Efter de administrative forskrifter er der mulighed for, at fragtagenter m.fl. kan opnå en sikkerhedsgodkendelse, der indebærer, at de pågældende skal behandle forsendelser efter bestemte regler og procedurer. Til gengæld er kravet til luftfartsselskabernes kontrol med sådanne forsendelser lempeligere end kravene til forsendelser, der modtages af andre. Hvis en fragtagent ikke overholder de særlige regler og procedurer eller i øvrigt tilsidesætter luftfartslovgivningens regler om sikkerhed, skal den pågældendes sikkerhedsgodkendelse kunne tilbagekaldes, idet der i modsat fald opstår et svagt led i den sikkerhedsmæssige behandling af fragt. Af den gældende bekendtgørelse nr. 133 af 23. februar 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (Security) følger, at en sikkerhedsgodkendelse af fragthandlingsselskaber, fragtagenter, kurérselskaber, cateringleverandører m.fl. bortfalder ved væsentlig tilsidesættelse af bestemmelserne i sikkerhedsgodkendelsen. Adgangen til tilbagekaldelse af en tilladelse på grund af tilsidesættelse af lovgivningen er et alvorligt indgreb, der direkte bør hjemles i loven.

Til nr. 8.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget i nr. 7, hvorefter der indsættes et nyt stk. 3 i luftfartslovens § 70 a.

Til nr. 9 - 10

Forslaget indebærer, at kompetencen til at godkende de takster, der skal erlægges for benyttelsen af offentlige flyvepladser i Grønland overføres til Grønlands Landsstyre.

Til nr. 11 og 17

Luftfartslovens nuværende rentesats for afgifter og gebyrer, der ikke erlægges rettidigt, er 1,3 % pr. påbegyndt måned fra forfaldsdagen. Forslaget har til formål at bringe renten i overensstemmelse med markedsrenten, der er faldet væsentligt, siden rentesatsen blev fastsat. Rentesatsen foreslås fremover beregnet i overensstemmelse med rentelovgivningen, det vil sige en årlig rente på diskontoen med et tillæg på for tiden 5 %.

Renteloven indeholder hjemmel til, at procenttillægget kan ændres administrativt i takt med markedsrenten. Det er derfor fundet mest praktisk at lade rentesatsen i luftfartsloven følge rentelovgivningens frem for at skulle ændre luftfartsloven, hver gang markedsrenten ændrer sig.

Til nr. 12

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 2.2.1. 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 den pågældende flyvning forbundne omkostninger, dvs. alene brændstofudgifter, start- og landingsafgifter, eventuel flyleje 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, da disse omkostninger ikke er forbundet med den pågældende flyvning, ligesom der ikke må betales nogen form for ydelse til piloten. Såfremt der anvendes et ikke-lejet fly, må der således ikke ydes betaling svarende helt eller delvis til »flyleje« .

I § 75, stk. 3, nr. 2, foretages en afgrænsning af personkredsen, idet det efter forslaget er en betingelse, at passagerer og pilot har en nær tilknytning i form af familie- eller venskabsforhold. Såfremt der ikke foreligger og kan dokumenteres et sådant nært tilknytningsforhold, vil der være tale om erhvervsmæssig lufttransport, hvilket kræver en licens.

Det er således ikke tilstrækkeligt, at pilot og passagerer har mødt hinanden i forskellige sammenhænge, eller blot er medlem af den samme forening, klub eller lignende, medmindre forholdet kan henføres under forslaget i § 75, stk. 4, om flyveklubber, jf. nedenfor.

Dette indebærer for f. eks. foreninger, at pilot og passager også i disse tilfælde skal have en nær tilknytning i form af venskabsforhold eller evt. familieforhold.

Såfremt der er et ansættelsesforhold mellem pilot og passager, vil der endvidere være en formodning for, at der ikke er tale om et nært forhold, således som angivet i forslaget. For så vidt angår familieforhold gælder, at det ikke er ethvert familieforhold, der opfylder betingelserne i lovforslaget, idet der også i disse tilfælde skal være en dokumenteret nær tilknytning.

Det er efter § 75, stk. 3, nr. 3, en betingelse, at flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt, hvilket er helt afgørende for at kunne henføre flyvningen som privatflyvning.

Da det ikke er hensigten at ændre ved de nugældende forhold for den egentlige fritidsflyvning, der udføres i foreningsregi, bl.a. under Kongelig Dansk Aeroklub, er der optaget en særlig regel herom i forslaget til § 75, stk. 4. Flyveklubber, der godkendes af trafikministeren, vil således som led i sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter i klubben, jf. § 75, stk. 4, nr. 1, ved f.eks. åbent hus-arrangementer kunne gennemføre flyvninger mod betaling fra besøgende, der typisk ikke har nær tilknytning gennem venskabs- eller familieforhold. Det vil ligeledes være muligt for flyveklubber at foretage annoncering, således at det bliver muligt for klubberne f.eks. at rekruttere nye medlemmer. Det vil desuden være muligt for klubberne at gennemføre f.eks. instruktionsflyvninger, hvor eleven betaler for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger med den ulønnede instruktør som fartøjschef, samt navigationskonkurrencer, hvor pilot og navigatør deles om de pågældende omkostninger.

Med anvendelse af formuleringen »flyvninger, der ikke er befordring fra ét sted til et andet« i § 75, stk. 4, nr. 3, er det hensigten, at alene sådan flyvning som typisk anvendes ved de omhandlede arrangementer, f.eks. rundflyvninger, omfattes, således at bestemmelsen *ikke* åbner mulighed for, at personer ved klubarrangementer eller åbne arrangementer vil kunne blive transporteret fra ét sted til et andet. Såfremt der er tale om arrangementer, hvorved der udføres flyvning, der indebærer transport fra ét sted til et andet, vil det således være nødvendigt, at de generelle betingelser, der er angivet i § 75, stk. 3, opfyldes, medmindre der foreligger en licens eller tilladelse.

Med udformningen af forslaget vedrørende flyveklubber har det været hensigten dels at imødekomme de pågældende klubaktiviteter dels at hindre omgåelse af bestemmelserne for privatflyvning mod betaling. Det kan f.eks. være en vanskelig afgrænsning at foretage i tilfælde med en klub, hvor der betales 1 kr. for et livsvarigt medlemskab, og hvor klubben f.eks. arrangerer fritidsflyvninger hver weekend til f.eks. Anholt. Med forslaget i § 75, stk. 4, vil sådanne flyveklubbers fritidsflyvninger *ikke* kunne gennemføres, undtagen hvis der flyves inden for kravene i forslaget vedrørende § 75, stk.3.

Med hensyn til betaling i § 75, stk. 4, nr. 2, henvises til det ovenfor anførte om § 75, stk. 3, nr. 1.

Trafikministerens beføjelse til at godkende flyveklubber, vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen. Flyveklubber, der opfylder de krav, der er angivet i § 75, stk. 4, vil blive godkendt, medmindre det antages, at der foreligger omgåelseshensigt f.eks. i form af en pro forma flyveklub eller pro forma sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter.

Det tilføjes for så vidt angår den i § 75, stk. 3 og 4, omhandlede flyvning mod betaling (helt eller delvis af de med flyvningen forbundne omkostninger), at denne begrænsede betaling ikke medfører, at flyvningerne bliver omfattet af luftfartslovens kapitel 9 om befordring med luftfartøj, herunder de nærmere regler om befordrerens ansvar.

Med forslaget til § 75, stk. 5, indføres kravet om, at en virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte, dvs. firmaflyvning med ansatte, skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen.

Det bemærkes, at befordring antages at omfatte transport fra et punkt til et andet. Herved omfattes derfor *ikke* flyvninger som testflyvninger og lignende, hvor der ikke foretages befordring fra et sted til et andet, men hvor der f.eks. er tale om, at en virksomhed arbejder med teknisk udstyr til fly, og hvor virksomheden selv gennemfører testprogrammer med virksomhedens ansatte som piloter, teknikere og ingeniører. Da der er tale om, at de involverede ansatte ved deres ansættelsesforhold må formodes at være bekendt med, at arbejdets udførelse indebærer sådanne testflyvninger o.lign. foreslås på denne baggrund, at de særlige krav for firmaflyvning med egne ansatte ikke omfatter sådanne flyvninger.

Ved ansat forstås enhver form for ansættelse i virksomheden, uanset om medarbejderne er ansat efter funktionærloven, eller der er tale om personer, der er kontraktansat i en kortere eller længere periode til at udføre en nærmere bestemt opgave.

Flyvning med egne ansatte omfatter flyvning som led i varetagelsen af tjenesten i virksomheden. Udenfor falder således flyvning med ansatte, som ikke sker som led i tjenesten, f.eks. hvis en virksomhed tilbyder at transportere ansatte til ferieboliger. Sådant flyvning vil som hidtil kunne foretages uden anmeldelse - forudsat naturligvis, at de ansatte ikke yder nogen form for betaling herfor.

Kravet om anmeldelse har til formål at sikre, at Statens Luftfartsvæsen kan føre kontrol med, at de krav, der gælder for denne form for flyvning, er opfyldt. Det bemærkes, at bestemmelsen alene omfatter flyvning med ansatte, der ikke selv yder nogen form for betaling. Ydes der betaling fra de ansatte, kræves der tilladelse til erhvervsmæssig luftfart efter § 75, stk. 1 2, eller licens efter licensforordningen.

I bestemmelsen er angivet de grundlæggende krav for at kunne udføre firmaflyvning med ansatte. Firmaet skal enten have heltidsansat en medarbejder, der flyver som pilot, eller være registreret ejer eller bruger ved en langtidslejekontrakt og have eneråderet over det pågældende luftfartøj. Dette forslag er med mindre justeringer en fortsættelse af den ordning, der administrativt gælder i dag. Disse krav kan udbygges og suppleres i forskrifter, der udstedes efter § 76, jf. bemærkningerne nedenfor til lovforslagets § 1, nr. 13.

Den person, der udfører firmaflyvning, kan have en hvilken som helst form for heltidsansættelse i virksomheden, dvs. medarbejderen kan være ansat efter funktionærloven, eller kontraktansat i en kortere eller længere periode. Det bemærkes dog herved, at såfremt der er tale om, at den pågældende medarbejder er ansat som pilot i virksomheden og modtager løn herfor, skal den pågældende være i besiddelse af et trafikflyvercertifikat (B- eller D-certifikat).

Forslaget giver i § 75, stk. 6, i lighed med den gældende praksis mulighed for, at op til 5 firmaer i fællesskab kan købe et fly i lige sameje. Det vil herved være muligt for en kreds af firmaer at købe et fly, såfremt der er en ligelig fordeling af udgifterne til indkøbet. Det vil endvidere være muligt for den samme kreds af firmaer at langtidsleje et fly, idet omkostningerne herved også skal fordeles med lige andele til hvert af de deltagende firmaer. De løbende direkte forbundne driftsomkostninger vil derimod kunne fordeles i forhold til det enkelte firmas brug af firmaflyet.

Tilsvarende vil som udgangspunkt selskaber inden for en koncern, således som en sådan defineres i aktie- eller anpartsselskabslovgivningen, kunne etablere eneråderet til et firmafly. Statens Luftfartsvæsen vil i konkrete tilfælde kunne acceptere andre selskabskonstruktioner, der er af tilsvarende karakter.

I forslaget til § 75, stk. 7, angives de former for virksomheder, der er omfattet af § 75, stk. 5, om firmaflyvning med ansatte, idet disse omfatter enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.

Til nr. 13

Med forslaget vedrørende § 76 ophæves den nugældende bestemmelse, der har mistet sin praktiske betydning, og der gives trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere forskrifter om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart og om den nærmere udførelse heraf. Denne beføjelse vil blive delegeret til Statens Luftfartsvæsen.

Der vil bl.a. blive udstedt en bekendtgørelse om de særlige krav, der skal gælde for firmaflyvning med ansatte. Der henvises herved til de krav m.v., der er anført i afsnit 2.2.2. i de almindelige bemærkninger om firmaflyvning med ansatte. Bestemmelsen giver også mulighed for, at der kan fastsættes supplerende vilkår og forskrifter på baggrund af de indhøstede erfaringer med ordningen. Det vil desuden blive fastsat, at overtrædelse af krav og vilkår straffes efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 149, stk. 10.

Endvidere vil der kunne fastsættes nærmere forskrifter for privatflyvning med passagerer mod betaling, såfremt der opstår behov herfor, f.eks. krav om udfærdigelse af passagerlister for udlejningsfly, idet formålet hermed vil være at hindre ulovlig erhvervsmæssig flyvning. Med henblik på at imødegå mulige misbrugssituationer vil det endvidere bl.a. kunne fastsættes, at privatflyvning ikke må annonceres eller tilbydes offentligt også i de tilfælde, der ikke er omfattet af bestemmelserne i lovforslaget vedrørende § 75, stk. 3 og 4.

Til nr. 14

Forslaget skal tilvejebringe klar hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes bestemmelser om afgivelse af oplysninger til statistisk brug. Hjemlen planlægges aktuelt udnyttet i forbindelse med Statens Luftfartsvæsens arbejde med at føre en præcisionsstatistik for luftfartsselskaber. Luftfartsvæsenet har i den forbindelse anmodet

flyvepladserne om oplysninger om luftfartsselskabernes forsinkelser. Nogle flyvepladser har protesteret over at skulle udlevere sådanne oplysninger om deres kunder. I luftfartsloven er der hjemmel til at fastsætte vilkår for såvel driften af en flyveplads som af et luftfartsselskab. Et af de vilkår, der er fastsat, er, at virksomheden skal indsende de statistiske oplysninger, som luftfartsvæsenet kræver. Det skønnes hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes klar hjemmel til at fastsætte vilkår om levering af de pågældende oplysninger, der er nødvendige for at kunne reagere over for u hensigtsmæssige forhold.

Ud over flyvepladser og luftfartsselskaber kan der være behov for at pålægge andre brugere at indberette oplysninger til statistisk brug. Bl.a. er det ved administrative forskrifter pålagt ejere og brugere af luftfartøjer at indsende flyvetids- og landingsoversigter til brug for udarbejdelse af statistikker over havarier og hændelser. Endvidere kan der opstå behov for at kunne pålægge flyvesikringstjenester at indberette statistiske oplysninger. For tiden drives flyvesikringstjenesteenhederne næsten udelukkende af Statens Luftfartsvæsen, men sådanne enheder vil også kunne drives af andre. Det er derfor hensigtsmæssigt at tilvejebringe hjemmel til at kunne indhente de pågældende oplysninger, herunder også fra eventuelle private flyvesikringstjenesteenheder.

Det tilføjes, at indberetningerne vil være omfattet af offentlighedslovens § 10, nr. 5, og dermed undtaget fra aktindsigt. Resultatet af den udarbejdede statistik vil være omfattet af offentlighedslovens regler om aktindsigt.

Undladelse af at efterkomme et påbud om indberetning af oplysninger vil være strafbart efter luftfartslovens § 149, stk. 7.

Til nr. 15

Det foreslås, at det direkte af bestemmelsen fremgår, at Havarikommissionen har adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af flyvehavarier og hændelser også på privat grund. Da Havarikommissionen også i henhold til gældende lov antages at have adgang hertil, er der ikke tale om nogen realitetsændring. Trafikministeriet har overvejet, om der er grundlag for at indskrænke beføjelserne, men har vurderet, at der er behov for, at Havarikommissionen kan udføre sine undersøgelser uden retskendelse og i det omfang, der fremgår af luftfartsloven. Forslaget indebærer derfor alene en præcisering af bestemmelsen.

Til nr. 16

Der er tale om en teknisk ændring som konsekvens af en tidligere ændring af borgerlig straffelov om tavshedspligt.

Til nr. 18

Der er tale om en ændring som konsekvens af forslaget i nr. 2, hvorefter der indsættes et nyt stk. 4 i § 32 om pligt til at oplyse, hvem der har været fører af et luftfartøj. Det foreslås, at overtrædelse af denne bestemmelse strafbelægges.

Til nr. 19 og 20

Bestemmelsen i luftfartslovens § 149, stk. 4, 1. pkt., omhandler straf for bl.a. ulovlig erhvervsmæssig flyvning, og efter lovforslagets § 1, nr. 19, indføres der tillige straf for at udføre firmaflyvning med ansatte uden den anmeldelse, der kræves efter forslaget vedrørende lovens § 75, stk. 5.

Med lovforslagets § 1, nr. 20, indsættes der et nyt 2. pkt. i luftfartslovens § 149, stk. 4, hvorefter der skabes hjemmel til at straffe for forsøg på ulovlig erhvervsmæssig flyvning, jf. luftfartslovens § 75, stk. 1 og 2, eller firmaflyvning med ansatte uden anmeldelse, jf. forslaget til luftfartslovens § 75, stk. 5, 1. pkt.

Enhver flyvning med passagerer mod betaling (eller forsøg herpå), uden at der foreligger en tilladelse efter § 75, stk. 1 - 2, og uden at de i § 75, stk. 3 eller stk. 4, anførte betingelser er opfyldt, udgør ulovlig erhvervsmæssig flyvning (eller forsøg herpå) og straffes som sådant. Såfremt kravene i § 75, stk. 3 og 4, om flyvning mod betaling uden tilladelse ikke overholdes, vil flyvningen skulle udføres efter bestemmelserne i § 75, stk. 1 eller 2, hvorefter der kræves licens eller tilladelse til flyvningen.

Efter straffelovens almindelige regler straffes forsøg ikke, hvis strafferammen for overtrædelsen ikke er højere end hæfte, medmindre andet er fastsat. Det har derfor ikke hidtil været muligt at straffe for forsøg på overtrædelser af luftfartsloven for så vidt angår de af dette lovforslag omfattede forhold. Med forslaget bliver det nu fastsat i luftfartsloven, at forsøg på overtrædelse af bestemmelserne om tilladelse/licens til erhvervsmæssig flyvning, om anmeldelse af firmaflyvning og overtrædelse af reglerne for privatflyvning mod betaling, jf. § 75, stk. 3 og 4, straffes.

Formålet hermed er præventivt, således at involverede personer afholder sig fra at begå ulovligheder, som kan få meget alvorlige konsekvenser.

Forslaget om straf for forsøg indebærer, at der fremover kan straffes, f.eks. i tilfælde, hvor der er bevis for, at en pilot har tilbudt flyvninger ved opslag i supermarkeder o.lign., men hvor det ikke kan bevises, at der rent faktisk er gennemført flyvninger. Det samme er tilfældet, hvis Statens Luftfartsvæsens kontrol på flyvepladsen afslører en ulovlig flyvning, der skal til at foregå, men derefter ikke gennemføres.

Forslaget skal i øvrigt ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 25 - 26, vedrørende § 150, stk. 1, om ubetinget frakendelse af certifikatet også ved forsøg på bl.a. ulovlig erhvervsmæssig flyvning eller firmaflyvning.

For så vidt angår firmaflyvning med ansatte uden den krævede anmeldelse bemærkes, at det skønnes, at der typisk vil være anledning til at gøre et strafansvar gældende ikke

blot i forhold til virksomheden, men tillige i forhold til piloten eventuelt på grundlag af dennes medvirken til virksomhedens overtrædelse. Dette skal ses i lyset af, at piloten typisk vil være den i forhold til reglerne for flyvning sagkyndige part og må bære et særligt ansvar for, at der er det fornødne grundlag for de flyvninger, der udføres. En pilot, der påtager sig firmaflyvning med ansatte, må derfor sikre sig, f.eks. ved en telefonisk kontakt til Statens Luftfartsvæsen, at der foreligger den fornødne anmeldelse, inden flyvningerne iværksættes, og at vilkårene overholdes. Dette betyder omvendt, at f.eks. i den situation, hvor en pilot positivt har sikret sig, at den fornødne anmeldelse foreligger, inden en serie flyvninger indledes, kan det ikke kræves, at den pågældende i hvert enkelt tilfælde skal søge denne oplysning bekræftet, inden flyvningen iværksættes. Det vil således ikke være tilstrækkeligt, at piloten støtter sig på arbejdsgiverens tilkendegivelser om, at ordningen er anmeldt og vilkårene opfyldt. For så vidt angår vilkår bemærkes særligt, at der må forventes fastsat vilkår med et indhold, som det særligt vil være op til piloten at påse opfyldt, f.eks. flyve- og tjenestetidsregler. Dette svarer til den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 42, hvorefter piloten bl.a. skal påse, at flyvningen forberedes og gennemføres i overensstemmelse med gældende regler.

Til nr. 21

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der indsættes et nyt 2. pkt. i § 149, stk. 4, med forslaget i nr. 20.

Til nr. 22

Forslaget er en teknisk ændring som konsekvens af en ændring af retsplejeloven, hvor begrebet politisager er afskaffet. Der er ingen ændring i den faktiske behandling af sagerne. Reglen om forsvarerbeskikkelse i sager, hvor der er spørgsmål om fængselsstraf, er udgået som overflødig, idet retten til forsvarerbeskikkelse i sådanne sager følger af retsplejelovens § 731, stk. 1, litra e.

Til nr. 23 og 24

Der er tale om konsekvensændringer som følge af forslaget i nr. 25, hvorefter der indsættes et nyt nr. 4 og 5 i luftfartslovens § 150, stk. 1.

Til nr. 25 og 26

Forslaget vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4, indebærer, at der sker obligatorisk og ubetinget frakendelse af en pilots certifikat i tilfælde, hvor den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil, herunder flyvning med passagerer mod betaling uden at de i § 75, stk. 3 og 4, anførte betingelser er opfyldt.

Tilsvarende gælder i forslaget vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 5, hvis der udføres firmaflyvning med egne ansatte uden anmeldelse heraf, eller såfremt væsentlige krav til en virksomheds firmaflyvning med ansatte overtrædes en eller flere gange.



En anvendelse af de foreslåede bestemmelser i § 150, stk. 1, nr. 4 eller 5, forudsætter i lighed med de øvrige bestemmelser i § 150, stk. 1, at den pågældende desuden straffes for en overtrædelse efter bestemmelserne i luftfartslovens § 149.

Formålet hermed er - svarende til forslaget vedrørende § 149, stk. 4, - i så stor udstrækning som muligt at afholde piloter fra at begå ulovligheder, idet dette vil medføre frakendelse af certifikatet, og derfor vil have alvorlige følger for piloten. Det vurderes, at risikoen for at blive frakendt certifikatet ubetinget vil have en væsentlig præventiv effekt.

Det følger af forslaget, at det er tilstrækkeligt for en ubetinget frakendelse af certifikatet, at der blot én gang er foretaget eller forsøgt foretaget flyvning uden den fornødne tilladelse, eller at væsentlige vilkår for en meddelt tilladelse er overtrådt. Alle vilkår for en tilladelse er som udgangspunkt væsentlige. I det enkelte tilfælde vil der af domstolene skulle foretages en vurdering af de konkrete forhold ved en overtrædelse. Det er hensigten, at alene bagatelagtige forhold ikke skal være omfattet heraf. Tilsvarende gælder, hvis der udføres firmaflyvning i strid med gældende regler.

Efter bestemmelsen i den gældende § 150, stk. 3, kan domstolene dog under særligt formildende omstændigheder bestemme, at der skal ske betinget frakendelse, hvor frakendelse efter stk. 2 ellers skulle ske ubetinget.

Forslaget indebærer endelig, at det bliver muligt for Statens Luftfartsvæsen efter de gældende regler i luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, administrativt at inddrage pilotens certifikat midlertidigt. Herved bliver det muligt at forhindre, at piloten fortsætter med flyveaktiviteter, mens en retssag forberedes.

Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for inddragelse af certifikat i anledning af strafforfølgning.

### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2000, således at de fornødne forskrifter kan udarbejdes med inddragelse af virksomheder og organisationer på området.

Muligheden for i helt særlige tilfælde at tillade, at virksomheder, der foretager flyvning omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 5, i et nærmere fastsat omfang kan fortsætte hermed efter lovens ikrafttræden uden at opfylde alle krav i luftfartslovens § 75, tænkes alene anvendt, hvor kravene i de nye bestemmelser i § 75, stk. 6-7, måtte kunne indebære et indgreb af ekspropriativ karakter, eventuelt i forbindelse med samejeforhold.

### *Til § 3*

Bestemmelserne vedrørende luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 2, gælder ikke for Grønland, da Grønland ikke er med i EU. Bestemmelsen vedrørende luftfartslovens § 89 a gælder ikke for interne flyvninger i Grønland.

---

## Bilag 1

### Organisationer m.m. der er blevet hørt over lovforslaget om ændring af luftfartsloven

Air Alpha Greenland A/S

Air Alsie A/S

Aircraft Owners and Pilot Associations (AOPA Danmark)

Arbejdsmiljørådet for Luftfart

Atlantic Airways

Bryggerigruppen A/S

Cabin Union Denmark

Cimber Air A/S

Codan Forsikring

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Flyvelederforening

Dansk Industri

Dansk Motorflyver Union

Dansk Svæveflyver Union

Dansk Metalarbejderforbund

Danske Pilotorganisationers Samråd

Danfoss A/S

Erhvervenes Transportudvalg

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning**

**FLS Industries A/S**

**Flyvebranchens Personaleunion**

**Forbrugerrådet**

**Grønlandsfly A/S**

**Håndværksrådet**

**Kongelig Dansk Aeroklub**

**Landsorganisationen i Danmark**

**LEGO System A/S**

**Maersk Air A/S**

**Muk Air**

**Newair ApS**

**Nordisk Flyforsikringsgruppe**

**Nævnet for Etnisk Ligestilling**

**Pharma Nord A/S**

**Premair A/S**

**SAS Danmark Afdeling AX**

**SAS Danmark A/S**

**Scandinavian Airlines System**

**Specialarbejderforbundet i Danmark**

**Star Air A/S**

**Sterling European Airlines A/S**

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### *Gældende formulering*

**§ 7.** Et luftfartøj kan kun registreres her i landet, når det har dansk ejer, eller når andet følger af EF-forordninger. Som dansk ejer anses:

- a) den danske stat og institutioner, som styres af staten,
- b) danske kommuner,
- c) danske statsborgere,
- d) stiftelser, som udelukkende har dansk ledelse med sæde i Danmark,
- e) foreninger og lignende sammenslutninger, som udelukkende har dansk ledelse med sæde i Danmark, og hvor mindst 2/3 af medlemmerne er danske statsborgere,
- f) aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark,
- g) andre selskaber med begrænset ansvar, når det overvejende antal deltagere består af danske statsborgere eller andre, som efter denne paragraf anses for lige med danske statsborgere,
- h) ansvarlige selskaber, når de udelukkende består af danske statsborgere eller andre, som efter denne paragraf anses for lige med danske statsborgere.

### *Lovforslaget*

#### **§ 1**

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, foretages følgende ændringer:

**1.** § 7 affattes således:

**»§ 7.** Et luftfartøj kan kun registreres i Danmark,

- 1) når det har dansk ejer, og ejeren er bosat eller hjemmehørende i Danmark eller i en stat, hvor den pågældende på grund af sin nationalitet ikke kan være registreret ejer af et luftfartøj,
- 2) når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer) i det omfang, disse er omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler, eller
- 3) når luftfartøjet er ejet af en person, der har fast bopæl i Danmark, og luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark.

*Stk. 2.* Som dansk ejer anses

1) den danske stat og institutioner, som styres af staten,

2) danske kommuner,

3) danske statsborgere,

4) stiftelser med sæde i Danmark, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,

5) foreninger og lignende sammenslutninger med sæde i Danmark, hvor mindst halvdelen af medlemmerne er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,

6) aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, når det overvejende antal deltagere er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3, og selskabet er undergivet disse deltageres fulde kontrol, og

7) aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark.

*Stk. 2.* I særlige tilfælde kan trafikministeren tillade, at et luftfartøj, der jævnligt benyttes og da i reglen med udgangssted her i landet, bliver registreret, selv om dets ejer ikke opfylder nogen af de i stk. 1, a) til h), fastsatte betingelser.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan i særlige tilfælde tillade, at et luftfartøj, der overvejende benyttes med udgangssted i Danmark, registreres, selv om betingelserne i stk. 1 ikke er opfyldt.«

**2.** I § 32 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Luftfartøjets ejer eller bruger skal efter anmodning fra luftfartsvæsenet oplyse, hvilke personer der på et givet tidspunkt har været fører af et luftfartøj.«

#### **§ 40 g.** - - -

*Stk. 2.* Trafikministeren fastsætter endvidere regler om valg af sikkerhedsrepræsentanter, om deres rettigheder og pligter, om oprettelse af sikkerhedsudvalg, om disses opgaver samt om den daglige ledelse af sikkerhedsarbejdet.

**3.** I § 40 g, *stk. 2*, indsættes efter »om disses opgaver«: », om uddannelse af udvalgets medlemmer«.

**§ 55.** Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60, særlig tilladelse af trafikministeren. Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.

**4.** I § 55, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »af trafikministeren«: », jf. dog stk. 2«.

5. I § 55 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Til at indrette og drive en flyveplads i Grønland, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves, foruden godkendelse efter § 60, tilladelse af Grønlands Landsstyre. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

6. § 55, stk. 2, der bliver stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af stk. 1 under hensyn til dens karakter, trafikken omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse. Grønlands Landsstyre kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af stk. 2 under hensyn til dens karakter, trafikken omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.«

7. I § 70 a indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

Stk. 2. Ministeren kan foreskrive, at en flyveplads under hensyn til dens karakter, trafikken omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.

**§ 70 a.** Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser for flyvepladsers og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Det kan i den forbindelse pålægges flyvepladser og luftfartsselskaber at foretage eftersyn som nævnt i § 70 b, stk. 1-3.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte bestemmelser for modtagelse, kontrol, opbevaring, transport og lastning af gods og forsyninger, som af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre indleveres til luftfartsselskaber med henblik på hel eller delvis transport med luftfartøj.

Stk. 3. Politiet kan, når det findes sikkerhedsmæssigt påkrævet, bestemme, at de i stk. 1 og 2 nævnte sikkerhedsforanstaltninger midlertidigt skal intensiveres og suppleres med yderligere foranstaltninger.

Stk. 4. Statens Luftfartsvæsen godkender de i

»Stk. 3. Ministeren kan fastsætte bestemmelser om sikkerhedsgodkendelse af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre, der foretager de i stk. 2 nævnte leverancer til luftfartsselskaber. En sikkerhedsgodkendelse kan tilbagekaldes i tilfælde af tilsidesættelse af bestemmelserne i dette kapitel eller forskrifter udarbejdet i medfør heraf, eller hvis de for sikkerhedsgodkendelsen fastsatte vilkår eller procedurer tilsidesættes.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

8. I § 70 a, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres

stk. 1 nævnte sikkerhedsplaner og fører tilsyn med gennemførelsen af de i stk. 1-3 nævnte sikkerhedsforanstaltninger.

**§ 71.** For benyttelsen af en offentlig flyveplads kan der opkræves afgifter efter regler, der fastsættes af trafikministeren. Afgifter for benyttelse af statsjede flyvepladser bortset fra dem, der drives af Københavns Lufthavne A/S, skal godkendes af Folketingets Finansudvalg.

*Stk. 3.* Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der tillægges 1,3 pct. månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Endvidere kan trafikministeren fastsætte bestemmelser om gebyr for erindringsskrivelser vedrørende betalingen af de nævnte afgifter.

**§ 75.** Til regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område kræves tilladelse af trafikministeren.

*Stk. 2.* Til anden erhvervsmæssig luftfart over samme område kræves tilladelse af ministeren, medmindre denne træffer anden bestemmelse.

»stk. 1-3« til: »stk. 1, 2 og 4«.

**9.** I § 71, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »af trafikministeren«: », jf. dog 3. pkt.«.

**10.** I § 71, stk. 1, indsættes som 3. pkt.:

»I Grønland kan der for benyttelsen af en offentlig flyveplads opkræves afgifter efter regler, der fastsættes af Grønlands Landsstyre.«

**11.** § 71, stk. 3, 1. pkt., affattes således:

»Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der, for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen til betaling sker, tillægges en månedlig rente, hvis størrelse fastsættes i overensstemmelse med renteloven, dog mindst 50 kr.«

**12.** I § 75 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Uanset stk. 2 kan der uden tilladelse udføres luftfart mod betaling, såfremt

1) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger,

2) pilot og passagerer har nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold, og

3) flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt.

*Stk. 4.* Uanset stk. 2 kan flyveklubber, der er organiseret i landsdækkende unioner eller forbund og godkendes af trafikministeren, uden tilladelse udføre luftfart mod betaling, såfremt

1) flyvningen indgår i sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter i klubben,

2) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den

pågældende flyvning forbundne omkostninger, og

3) der alene er tale om flyvninger, der ikke er befordring fra ét sted til et andet.

*Stk. 5.* En virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen. Sådant flyvning må kun udføres, såfremt enten den person, der udfører denne form for flyvning, er heltidsansat i virksomheden, eller virksomheden som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidsløje kontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

*Stk. 6.* Ejerskab af eller rådighed over et luftfartøj til benyttelse ved flyvning, som omfattes af stk. 5, kan etableres af en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer, eller som med lige andele til hver i fællesskab langtidsløjer det pågældende luftfartøj. Flyvning kan endvidere udføres af en virksomhed, der er en del af en koncern, således at virksomheden kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

*Stk. 7.* Som virksomheder, jf. stk. 5, anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 8.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan bestemme, at skoleflyvning, opvisningsflyvning, konkurrenceflyvning og anden luftfartsvirksomhed af særlig art kræver tilladelse, selv om virksomheden ikke drives i erhvervsøjemed.

**§ 76.** Tilladelse må kun meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn.

**13.** § 76 affattes således:

»**§ 76.** Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om afgrænsningen mellem erhvervs-mæssig og ikke-erhvervs-mæssig luftfart og om udførelsen heraf.«

**14.** Efter § 89 indsættes i kapitel 8:

»**§ 89 a.** Trafikministeren kan pålægge flyvepladser, luftfartsselskaber og andre af luftfartens brugere at afgive statistiske oplysninger om regularitet, flyvetids- og landingsforhold og lignende luftfartsrelaterede oplysninger i den form, som ministeren bestemmer.«

**§ 140.** Havarikommissionen har adgang til at foretage undersøgelse af luftfartøjet eller dets rester, uanset om disse befinder sig på privat område, og til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik herpå.

**15.** I § 140, stk. 1, indsættes efter »Havarikommissionen har«: »uden retskendelse«.



**§ 144 a.** Kommissionens personale, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af kommissionen, er under ansvar efter borgerlig straffelovs § 152 og § 264 b forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

**§ 148.** - - -

*Stk. 3.* Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter og omkostninger ikke erlægges rettidigt, tillægges der 1,3 pct. månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Ministeren kan fastsætte bestemmelser om gebyr for erindringskrivelser vedrørende betalingen af de nævnte afgifter.

**§ 149.** - - -

*Stk. 3.* Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, der overtræder § 21, § 28, § 32, stk. 3, § 36, stk. 1 og 2, § 39, § 41, stk. 1, § 42, § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 60, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, § 74, jfr. § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 84, stk. 2, § 85, stk. 1, § 130 og § 139, stk. 1.

*Stk. 4.* Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt. § 13, stk. 2, § 20, § 40 b, § 55, stk. 1, § 59, stk. 1 og 3, § 66, § 75, stk. 1 og 2, og § 137, stk. 2, 2. og 3. pkt., straffes med bøde eller hæfte. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For det i 2. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 15.* Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj, jfr. § 150, eller i anden særlig stilling, jfr. § 74. Er der spørgsmål om idømmelse af fængselsstraf, skal der på tiltaltes begæring beskikkes ham en forsvarer.

**§ 150.** Ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj skal frakendes, når

- 1) tjenesten er udøvet med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden,
- 2) frakendelsen findes begrundet i

**16.** I § 144 a ændres »borgerlig straffelovs § 152 og § 264 b« til: »straffelovens §§ 152 og 152 a - e«.

**17.** § 148, stk. 3, 1. pkt., affattes således:

»Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der, for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen til betaling sker, tillægges en månedlig rente, der fastsættes i overensstemmelse med renteloven, dog mindst 50 kr.«.

**18.** I § 149, stk. 3, ændres »§ 32, stk. 3« til: »§ 32, stk. 3 og 4«.

**19.** I § 149, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 75, stk. 1 og 2« til: »§ 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt.«.

**20.** I § 149, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

»Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte.«.

**21.** I § 149, stk. 4, 3. pkt., der bliver 4. pkt., ændres »2. pkt.« til: »3. pkt.«.

**22.** § 149, stk. 15, affattes således:

»Stk. 15. Sager, hvor der bliver spørgsmål om højere straf end bøde eller hæfte eller om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj, jf. § 150, eller i anden særlig stilling, jf. § 74, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 80. Øvrige sager behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 81.«.

**23.** I § 150, stk. 1, nr. 2, udgår: »eller«.

beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som tjenstgørende på et luftfartøj, eller

3) den pågældende har gjort eller forsøgt at gøre tjeneste på et luftfartøj efter at have nydt spiritus som angivet i § 50, stk. 1.

24. I § 150, stk. 1, nr. 3, ændres »stk. 1.« til: »stk. 1,«.

25. I § 150, stk. 1, indsættes som nr. 4 og 5:

»4) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil, eller såfremt væsentlige vilkår for en meddelt tilladelse er overtrådt, eller

5) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, omfattet af § 75, stk. 5, uden anmeldelse herom, eller såfremt væsentlige krav for en virksomheds udførelse af befordring med luftfartøj af egne ansatte er overtrådt.«.

Stk. 2. Frakendelse efter stk. 1, nr. 3, sker ubetinget. Frakendelsen efter stk. 1, nr. 1 og 2, sker betinget, medmindre den pågældende

1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde,

2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1,

3) tidligere er frakendt ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden eller

4) tidligere er frakendt ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj ubetinget og det nye forhold er begået inden 5 år fra udløbet af frakendelsestiden.

26. I § 150, stk. 2, 1. pkt., ændres »nr. 3,« til: »nr. 3 - 5,«.

## § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 2000.

Stk. 2. Trafikministeren kan i helt særlige tilfælde tillade, at virksomheder, der foretager flyvning omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 5, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, i et nærmere fastsat omfang kan fortsætte med denne form for flyvning efter lovens ikrafttræden uden at opfylde alle krav i luftfartslovens § 75.

### **§ 3**

§ 7, stk. 1, nr. 2, og § 89 a, i lov om luftfart, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1 og 14, gælder ikke for Grønland.