

Lovforslag nr. L 218. Fremsat den 7. april 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om luftfart

(Firmaflyvning 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. 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 flyvningen direkte 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. Til en virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde kræves tilladelse af trafikministeren. Sådan tilladelse kan kun meddeles, såfremt der er ansat en luftfartskyndig person i virksomheden, der er ansvarlig for denne form for flyvning, og virksomheden som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidslejekontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

Stk. 5. Tilladelse, som nævnt i stk. 4, kan på nærmere vilkår meddeles til en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer eller som med lige andele til hver i fællesskab langtidslejer det pågældende luftfartøj. Tilladelse kan endvidere på nærmere vilkår meddeles til en virksomhed, der er en del af en koncern, således at virk-

somheden kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

Stk. 6. Som virksomheder, jf. stk. 4, anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 7.

2. § 76 affattes således:

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

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

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

»Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 4, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte.«

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

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

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

8. I § 150, stk. 1, indsættes som nr. 4:

»4) den pågældende straffes efter § 149, stk. 4, for at have 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.«

9. I § 150, stk. 2, 1. pkt., ændres »nr. 3,« til: »nr. 3 - 4,«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 1999.

*Stk. 2.* Virksomheder, der på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foretager flyvning

omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, og som er registreret ejer af det luftfartøj, der benyttes, kan uden tilladelse fortsætte hermed indtil 30. april 2000. Trafikministeren kan i særlige tilfælde forlænge den nævnte periode.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

I et samråd i Folketingets Trafikudvalg den 22. oktober 1998 (samrådsspørgsmål A, alm. del - bilag 37) oplyste trafikministeren, at et havari i Norge i oktober 1998, som fortsat undersøges af den norske havari-kommission, gav anledning til en vurdering af det regelsæt, der gælder for firmaflyvning.

Denne gennemgang af regelsættet vedrørende firmaflyvning m.m. er baggrunden for dette lovforslag. Lovforslaget vil blive genfremsat i næste folketings-samling, såfremt Folketinget ikke finder, at der er fornøden tid til at færdigbehandle lovforslaget i indeværende samling.

Luftfart kan opdeles i erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart.

Erhvervsmæssig luftfart omfatter lufttransport med passagerer, post og fragt mod vederlag og/eller lejeafgift, jf. Rådets forordning nr. 2407 af 23. juli 1992 om udstedelse af licens til luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 L 240/1). 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.

Arbejdsgruppens anbefalinger i rapporten kan sammenfattes således:

- Der foreslås en præcisering i luftfartsloven af de betingelser, hvorunder der kan udføres privatflyvning mod betaling med passagerer, idet sigtet hermed er at hindre den ulovlige taxifyvning.
- Det foreslås, at luftfartsloven ændres således, at danske virksomheders firmaflyvning med ansatte gøres tilladelsespligtig og fremover alene kan udføres, såfremt virksomheden som ejer eller bruger har eneråderetten over et luftfartøj og har ansat en luftfartskyndig person, der er ansvarlig for virksomhedens firmaflyvning. Der foreslås videre ændringer i de administrativt fastsatte forskrifter, således at firmaflyvning med ansatte i videre omfang undergives de samme regler, som gælder for den erhvervsmæssige luftfart, ligesom piloten, der ikke nødvendigvis skal være ansat i virksomheden, fremover skal have et erhvervscertifikat (B-certifikat), der forudsætter større erfaring og giver adgang til at udføre erhvervsmæssig flyvning med små luftfartøjer.
- Der foreslås en skærpelse af sanktionsbestemmelserne i luftfartsloven, således at også forsøg på udførelse af ulovlig lufttransport kan straffes. Endvidere foreslås det, at luftfartslovens regler om frakendelse af certifikater til piloter ændres, således at der sker obligatorisk ubetinget frakendelse af certifikatet ved udførelse af eller forsøg på udførelse af ulovlig flyvning.
- Det foreslås endelig, at der sker en udvidelse af det tilsyn, der udøves af Statens Luftfartsvæsen, herunder ved et øget tilsyn hos virksomheder i relation til

firmaflyvningen og i lufthavne med henblik på kontrol af, at der ikke udføres ulovlig flyvning.

## 2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget, der er baseret på anbefalingerne i arbejdsgruppens rapport, har følgende indhold:

### 2.1 Privatflyvning mod betaling

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.

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

### 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. 4, krav om, at der for danske virksomheder skal foreligge en tilladelse til firmaflyvning. Det foreslås, at en sådan tilladelse kun kan meddeles, såfremt visse nærmere betingelser er opfyldt. Det er således en betingelse, at der i virksomheden er

ansat en luftfartskyndig person, der skal være ansvarlig for denne form for flyvning, og at virksomheden som registreret ejer eller bruger har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

Tilladelse kan også efter forslaget i § 75, stk. 5, på nærmere vilkår meddeles til en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer eller ved en langtidslejekontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj. Det vil blive stillet som vilkår, at de pågældende virksomheder i fællesskab udpeger én person, der er ansvarlig for flyvningen.

Tilladelse kan efter lovforslaget endvidere gives til en koncern, således som en sådan er defineret i aktieselskabs- eller anpartsselskabslovgivningen, idet tilladelsen vil give ret til, at virksomheden tillige kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

I en bekendtgørelse vil der blive fastsat nærmere betingelser for firmaflyvning med ansatte. Generelt vil det være hensigten at stille sådanne krav til firmaflyvning, således at de i tillempet form svarer til de krav, der stilles til den erhvervsmæssige flyvning.

Dette vil i overensstemmelse med arbejdsgruppens forslag bl.a. indebære fastsættelse af følgende administrative forskrifter:

- Den pilot, der udfører firmaflyvningen, skal have erhvervscertifikat, B- eller D-certifikat, og være undergivet flyve- og tjenestetidsregler, der svarer til, hvad der gælder for den erhvervsmæssige flyvning. Endvidere skal den pågældende aflægge en halvårlig duelighedsprøve (periodisk flyvetræning, PFT).
- Den person, der efter lovforslaget skal være ansat i virksomheden som ansvarlig for denne form for flyvning skal sørge for, at flyvningen udføres efter gældende forskrifter, og vedkommende skal udarbejde dokumentation for overholdelse af regler og vilkår samt opbevare dokumentationen herfor svarende til, hvad der er gældende for den erhvervsmæssige flyvning. Det tilføjes, at det *ikke* vil blive et krav, at den pilot, der foretager flyvningerne, skal være ansat i firmaet.
- Luftfartøjets sikkerhedsmæssige standard skal opfylde reglerne for erhvervsmæssig flyvning, hvilket indebærer årlig fornyelse af luftdygtighedsbevis samt vedligeholdelse på særligt autoriserede værksteder. Sikkerhedsudstyr skal svare til standarden for erhvervsmæssig luftfart.
- Der vil i lighed med den erhvervsmæssige flyvning blive stillet krav om passagerforsikring.
- Statens Luftfartsvæsen skal kontrollere overholdelse af regler og vilkår ved udstedelsen af tilladelse,

ved årligt funktionstilsyn og ved stikprøvekontrol på flyvepladser.

### 2.3 Sanktioner m.m.

Det foreslås, at der fremover også skal kunne straffes for *forsøg* på overtrædelse af bestemmelserne om erhvervsmæssig luftfart eller firmaflyvning med ansatte uden fornøden tilladelse. 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 erhvervsmæssig 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 en eller flere gange indebærer en *obligatorisk og ubetinget frakendelse af certifikatet*, jf. lovforslagets § 1, nr. 8 - 9, vedrørende luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 4. 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.

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

Det tilføjes, at Trafikministeriet, såfremt lovforslaget gennemføres, vil overveje, om der i lyset af de skærper af sanktionsniveauet på dette område, som lovforslaget indebærer, på andre områder inden for luftfartslovgivningen er behov for på tilsvarende måde at tilpasse sanktionsniveauet.

### 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 den foreslåede tilladelsesordning vedrørende firmaflyvning med ansatte vil der i lighed med den

generelle ordning på luftfartsområdet også blive tale om brugerfinansiering heraf.

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

Forslaget forventes generelt at indebære begrænsede merudgifter for det danske erhvervsliv. For så vidt angår virksomheder, der i dag anvender firmaflyvning, vil forslaget indebære merudgifter, der bl.a. vil være afhængig af, hvorvidt den enkelte virksomhed allerede råder over eget luftfartøj, idet der ellers kan blive tale om større udgifter. For alle virksomheder, der anvender firmaflyvning, vil der være merudgifter i forbindelse med udstedelse af tilladelse, i forbindelse med de øgede tekniske/operative krav og til Statens Luftfartsvæsenes tilsynsvirksomhed, ligesom der vil være tale om merudgifter til de ansatte piloter, der ikke som minimum har B-certifikat.

Med henblik på en vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget om de nye regler for firmaflyvning været forelagt for Erhvervsministeriets Fokuspanel.

Resultatet heraf er følgende:

»Lovforslaget har været forelagt 62 virksomheder/personer, der har været eller er omfattet af reglerne for firmaflyvning. Endvidere har lovforslaget været forelagt 20 tilfældigt udvalgte virksomheder med en omsætning, der overstiger 200 mio. kr. Af de 82 adspurgte virksomheder har 24 deltaget i evalueringen.

Ca. 55% af de deltagende virksomheder finder, at lovforslaget indebærer administrative konsekvenser. Heraf finder ca. 23% at der er engangsbyrder forbundet med lovforslaget, idet der skal indarbejdes nye rutiner og procedurer i virksomheden. Det har dog ikke været muligt for virksomhederne at vurdere, hvor lang tid dette arbejde vil tage.

Ca. 77% af de deltagende virksomheder finder, at der er løbende byrder forbundet med lovforslaget. På baggrund af de angivne svar vurderes det, at forslaget vil medføre en ekstra administrativ byrde på mindst 5-10 timer månedligt for de berørte virksomheder.

Ingen af de deltagende virksomheder vurderer, at lovforslaget vil medføre løbende administrative lettelser.«

### 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 L 240/1) kræves der li-

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

### 7. Høring

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

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

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

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

### 8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

|   | Positive konsekvenser/mindredgifter | Negative konsekvenser/merudgifter   |
|---|-------------------------------------|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner     | Nej                                 | Nej. Se dog pkt. 3.   |
| Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner | Nej                                 | Nej   |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet               | Nej                                 | Forslaget forventes generelt at indebære begrænsede merudgifter for det danske erhvervsliv. For så vidt angår virksomheder, der i dag anvender firmaflyvning, vil forslaget indebære merudgifter, der bl.a. vil være afhængig af, hvorvidt den enkelte virksomhed allerede råder over eget luftfartøj, idet der ellers kan blive tale om større udgifter.<br>For alle virksomheder, der anvender firmaflyvning, vil der være merudgifter i forbindelse med udstedelse af tilladelse, i forbindelse med de øgede tekniske/operative krav og til Statens Luftfartsvæsens tilsynsvirksomhed, ligesom der vil være tale om merudgifter til de ansatte piloter, der ikke som minimum har B-certifikat. |

|   | Positive konsekvenser/mindredgifter   | Negative konsekvenser/merudgifter   |
|---|---|---|
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Nej   | Lovforslaget har været forelagt 62 virksomheder/personer, der har været eller er omfattet af reglerne for firmaflyvning. Endvidere har lovforslaget været forelagt 20 tilfældigt udvalgte virksomheder med en omsætning, der overstiger 200 mio. kr. Af de 82 adspurgte virksomheder har 24 deltaget i evalueringen.<br>Ca. 55% af de deltagende virksomheder finder, at lovforslaget indebærer administrative konsekvenser. Heraf finder ca. 23% at der er engangsbyrder forbundet med lovforslaget, idet der skal indarbejdes nye rutiner og procedurer i virksomheden. Det har dog ikke været muligt for virksomhederne at vurdere, hvor lang tid dette arbejde vil tage.<br>Ca. 77% af de deltagende virksomheder finder, at der er løbende byrder forbundet med lovforslaget. På baggrund af de angivne svar vurderes det, at forslaget vil medføre en ekstra administrativ byrde på mindst 5-10 timer månedligt for de berørte virksomheder.<br>Ingen af de deltagende virksomheder vurderer, at lovforslaget vil medføre løbende administrative lettelser. |
| Miljømæssige konsekvenser                     | Nej   | Nej   |
| Administrative konsekvenser for borgerne      | Nej   | Nej   |
| Forholdet til EU-retten                       | I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EF-Tidende 1992 L 240/1) kræves der licens til erhvervsmæssig flyvning. Der er ikke fastsat særlige EU-regler om privatflyvning eller om en tilladelsesordning for firmaflyvning med ansatte, således som nærværende lovforslag indebærer for danske virksomheder. |   |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

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

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

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

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 eller lignende. 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.

Med forslaget til § 75, stk. 4, indføres kravet om, at en virksomheds flyvning med egne ansatte, d.v.s. firmaflyvning med ansatte, kun må udføres efter tilladelse, der udstedes af trafikministeren. Kravet om tilladelse har til formål at sikre, at Statens Luftfartsvæsen kan føre kontrol med, at de betingelser, der vil blive stillet for denne form for flyvning, er opfyldt. Det bemærkes, at bestemmelsen alene omfatter transport af 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 betingelser for at opnå en tilladelse. Der skal være ansat en luftfartskyndig person i firmaet, der er ansvarlig for firmaflyvningerne, og firmaet skal som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidskontrakt have eneråderet over det pågældende luftfartøj. Disse betingelser kan udbygges og suppleres i forskrifter, der udstedes efter § 76, jf. bemærkningerne nedenfor til lovforslagets § 1, nr. 2.

Betingelsen om at firmaet skal have eneråderet over et fly, er nødvendig for, at Statens Luftfartsvæsen kan kontrollere og føre tilsyn med, at det pågældende fly opfylder de krav til luftdygtighed, vedligeholdelse og udstyr, der vil blive fastsat i henhold til den foreslåede § 76.

Det er ikke et krav, at piloten skal være fastansat i firmaet, og det er derfor nødvendigt, at der er ansat en luftfartskyndig person, der er ansvarlig for firmaflyv-

ningerne. Herved søges sikret, at de regler, der fastsættes for firmaflyvninger med ansatte, overholdes, herunder bestemmelser om flyets certificering og vedligeholdelse og pilotens certificering og flyvefærdigheder, ligesom den pågældende skal sikre, at flyve- og tjenestetidsregler ved den praktiske tilrettelæggelse af flyvningerne bliver overholdt. Endvidere vil den pågældende person skulle sørge for forsikring af passagererne og opbevare den dokumentation, der er nødvendig for en hensigtsmæssig og forsvarlig tilrettelæggelse af firmaflyvningen samt for luftfartsvæsenets tilsyn med virksomheden.

Forslaget giver i § 75, stk. 5, i lighed med den gældende praksis mulighed for, at op til 5 firmaer i fællesskab kan købe et fly i lige sameje, således at der kan udføres firmaflyvning med ansatte i de pågældende firmaer. 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 langtidslæje 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 selskaber inden for en koncern, således som en sådan defineres i aktie- eller anpartsselskabslovgivningen, kunne etablere eneråderet til et firmafly.

I forslaget til § 75, stk. 6, angives de former for virksomheder, der efter § 75, stk. 4, skal have tilladelse til at udføre firmaflyvning med ansatte, idet disse omfatter enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.

#### Til nr. 2

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.

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 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 over-

## F. t. l. vedr. luftfart

trædelse 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 erhvervs-mæssig 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 bestemmelsen i lovforslaget vedrørende § 75, stk. 3.

Til nr. 3 og 4

Bestemmelsen i luftfartslovens § 149, stk. 4, 1. pkt., omhandler straf for bl.a. ulovlig erhvervs-mæssig flyvning, og efter lovforslagets § 1, nr. 3, indføres der tillige straf for at udføre firmaflyvning med ansatte uden den tilladelse, der kræves efter forslaget vedrørende lovens § 75, stk. 4.

Med lovforslagets § 1, nr. 4, indsættes der et nyt 2. pkt. i luftfartslovens § 149, stk. 4, hvorefter der skabes hjemmel til at straffe for forsøg på ulovlig erhvervs-mæssig flyvning, jf. luftfartslovens § 75, stk. 1 og 2, eller firmaflyvning med ansatte uden tilladelse, jf. forslaget til luftfartslovens § 75, stk. 4, 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, anførte betingelser er opfyldt, udgør ulovlig erhvervs-mæssig flyvning (eller forsøg herpå) og straffes som sådant.

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 erhvervs-mæssig flyvning, om tilladelse til firmaflyvning og overtrædelse af reglerne for privatflyvning mod betaling, jf. § 75, stk. 3, straffes.

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

Forslaget skal i øvrigt ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 8 - 9, vedrørende § 150, stk. 1, om ubetinget frakendelse af certifikatet også ved forsøg på bl.a. ulovlig erhvervs-mæssig flyvning eller firmaflyvning.

For så vidt angår firmaflyvning med ansatte uden den krævede tilladelse bemærkes, at det skønnes, at der hyppigt 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 tilladelsesgrundlag for de flyvninger, der udføres. En pilot, der påtager sig firmaflyvning med ansatte, må derfor sikre sig, at der foreligger den fornødne tilladelse, 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 tilladelse 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. 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.

Til nr. 5

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

Til nr. 6 og 7

Der er tale om konsekvensændringer som følge af forslaget i nr. 8, hvorefter der indsættes et nyt nr. 4 i luftfartslovens § 150, stk. 1.

Til nr. 8 og 9

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 straffes efter § 149, stk. 4, for at have 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, anførte betingelser er opfyldt.

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.

Forslaget indebærer endelig, at det bliver muligt for Statens Luftfartsvesen 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.

### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 1999.

Bestemmelsen i stk. 2 er en overgangsbestemmelse for de firmaer, der ved lovforslagets fremsættelse er registreret ejer af et luftfartøj og har benyttet dette til firmaflyvning med ansatte. Disse firmaer kan indtil 30. april 2000 fortsætte med at udføre firmaflyvning uden den tilladelse, som efter den nye bestemmelse i luftfartslovens § 75, stk. 4, ellers vil være en forudsætning for at kunne udføre denne form for flyvning.

Herved opnås, at de firmaer, der i dag har afholdt udgifter til eget firmafly, får en periode til at indrette sig på de nye regler og sørge for opfyldelsen heraf. Bl.a. vil det tage nogen tid for en pilot at gennemgå det teoretiske grundlag for at erhverve sig et B-certifikat i stedet for det A-certifikat, der kræves efter de gældende regler. Endvidere vil det tage nogen tid at udarbejde firmaets driftshåndbog m.m. Bestemmelsen udelukker ikke, at det fastsættes i de administrative forskrifter, der vil blive udstedt vedrørende firmaflyvning med ansatte, at disse forskrifter skal gælde for disse firmaer inden den anførte dato.

Muligheden for at forlænge overgangsperioden i særlige tilfælde tænkes alene anvendt, hvor tilladelseskravet måtte indebære et indgreb af ekspropriativ karakter, eventuelt i forbindelse med samejeforhold.

For firmaer, der efter lovforslagets fremsættelse vil påbegynde firmaflyvninger eller firmaer, der ikke har eget firmafly, er der ikke det samme behov for en overgangsperiode, og disse firmaer skal derfor opfylde reglerne på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse, d.v.s den 1. juli 1999.

**Bilag 1****Organisationer m.m. der er blevet hørt over lovforslaget om ændring af luftfartsloven.**

Aircraft Owners and Pilot Associations (AOPA Danmark)

Cabin Union Denmark

Cimber Air A/S

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Industri

Danske Pilotorganisationers Samråd

Dansk Metalarbejderforbund

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Flyvebranchens Personaleunion

Forbrugerrådet

Håndværksrådet

Landsorganisationen i Danmark

Maersk Air A/S

Nordisk Flyforsikring

SAS-Regi-DK Afdeling AX

Specialarbejderforbunder i Danmark

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

§ 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.

### 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. I § 75 indsættes som stk. 3 - 5:

»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 flyvningen direkte 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. Til en virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde kræves tilladelse af trafikministeren. Sådantilladelse kan kun meddeles, såfremt der er ansat en luftfartskyndig person i virksomheden, der er ansvarlig for denne form for flyvning, og virksomheden som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidslejekontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

Stk. 5. Tilladelse, som nævnt i stk. 4, kan på nærmere vilkår meddeles til en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer eller som med lige andele til hver i fællesskab langtidslejer det pågældende luftfartøj. Tilladelse kan endvidere på nærmere vilkår meddeles til en virksomhed, der er en del af en koncern, således at virksomheden kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

Stk. 6. Som virksomheder, jf. stk. 4, anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat.«

*Gældende formulering*

*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

**§ 149...**

*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. 12.* Overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i medfør af § 57, § 59, stk. 2 og 3 og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

§ 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 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.

*Lovforslaget*

Stk. 3 bliver herefter stk. 7

2. § 76 affattes således:

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

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

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

»Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 4, 1. pkt., straffes med bøde eller hæfte.«

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

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

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

8. I § 150, stk. 1, indsættes som nr. 4:

»4) den pågældende straffes efter § 149, stk. 4, for at have 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.«

*Gældende formulering*

*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.

*Lovforslaget*

9. I § 150, stk. 2, 1. pkt., ændres »nr. 3,« til: »nr. 3 - 4,«.

**§ 2**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 1999.

*Stk. 2.* Virksomheder, der på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foretager flyvning omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 4, som omfattet ved denne lovs § 1, nr. 1, og som er registreret ejer af det luftfartøj, der benyttes, kan uden tilladelse fortsætte hermed indtil 30. april 2000.

Til lovforslag nr. L 218. Skriftlig fremsættelse (7. april 1999)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Firmaflyvning m.v.).*

(Lovforslag nr. L 218).

Det overordnede formål med lovforslaget er at øge luftfartssikkerheden. Lovforslaget består af 3 elementer.

For det første indføres der med lovforslaget en tilladelsesordning for virksomheders flyvning (firmaflyvning) med deres ansatte. Formålet hermed er at beskytte medarbejdere og sikre at de, der skal flyve som led i deres ansættelsesforhold, flyver under de samme betryggende forhold, som gælder for erhvervsflyvning. Den enkelte medarbejder, der kan være i et afhængighedsforhold til arbejdsgiveren, skal ikke selv fastsætte de krav, der stilles til firmaflyvning. Lovforslaget indeholder således en angivelse af de krav, der skal være opfyldt, for at virksomhederne kan udføre denne form for flyvning. Som hovedkrav stilles, at virksomheden skal være ejer eller bruger af det fly, der skal anvendes, og at der skal være ansat en kyndig person i virksomheden til at forestå varetagelsen af firmaflyvningerne.

For det andet indeholder lovforslaget en præcisering af de betingelser, hvorunder der mod

betaling kan udføres privatflyvning med passagerer. Formålet hermed er at komme ulovlig taxa-flyvning til livs. Af forslaget fremgår, at der skal foreligge nær tilknytning mellem pilot og passagerer i form af familie- eller venskabsforhold samt at flyvningen ikke må have været annonceret eller tilbudt offentligt. Endvidere fastlægges der i forslaget en øvre grænse for hvor meget der samlet vil kunne ydes som betaling.

Endelig indeholder lovforslaget en skærpelse af sanktionsbestemmelserne, idet forsøg på ulovlig lufttransport straffes, og udførelse af ulovlig flyvning eller forsøg herpå medfører, at pilotens certifikat frakendes ubetinget. Formålet er hermed at skabe lovhjemmel til en effektiv sanktionering taget i betragtning, at flyvning under tvivlsomme forhold, herunder sikkerhedsmæssigt, kan få uigenkaldelige følger.

Når lovforslaget fremsættes efter den 1. april har det sine særlige grunde. Den 22. marts 1999 afsluttedes nemlig høringen over den rapport om firmaflyvning m.m., som blev offentliggjort den 18. februar i år, og som danner grundlag for dette lovforslag. Lovforslaget kunne ikke færdiggøres før resultatet af høringen over rapporten forelå.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige og hurtige behandling.