

[Dato]

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.)

Transportministeriet hørte den 5. juli 2021 foruden en række relevante fagministerier en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.). Høringsfristen udløb den 19. august 2021.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Brancheforeningen Dansk Luftfart, Dansk Erhverv, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Naviair og SAS.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Københavns Lufthavne A/S.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Air Greenland A/S, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Atlantic Airways A/S, BAT, Billund Lufthavn, Bornholms Lufthavn, COWI, Dalpa, Danmarks Rejsebureau Forening, Danske Beredskaber, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri (DI), Dansk Motorflyverunion, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyve Union, Danske Svæveflyverunion, DAT, DI Transport, Domstolsstyrelsen, DPT, DTU Transport, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, FOA,



Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Lufthavnsvæsen, Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland, Illulissat Lufthavn, Jettime, Kangerlussuaq Lufthavn, Karup Lufthavn, Kulusuk Lufthavn, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Mittarfeqarfiit Grønlands Lufthavne, Narsarsuaq Lufthavn, Nerlerit Inaat Lufthavn, Nuuk Lufthavn, Primera Air, Rigspolitiet, Roskilde Lufthavn, Rådet for Bæredygtig Trafik, Starair, Sun Air, Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook, Trafikforbundet, Vagar Lufthavn

4. Øvrige høringssvar

Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringssliste: Politiets Efterretningstjeneste (PET).

Dette høringssvar behandles særskilt i afsnit 6 i dette notat.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, jf. vedlagte bilag 2.

1. Udmøntning af aftalen om en sommer- og erhvervspakke indgået den 4. juni 2021 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Alternativet

Erhvervsflyvningens Sammenslutning ønsker ikke, at danske skattepenge skal gå til udenlandske luftfartsselskaber, hvilket vil ske, hvis safety-afgiften sættes til 0,00 kr. i resten af 2021. Erhvervsflyvningens Sammenslutning foreslår i stedet, at safety-afgiften fastholdes på 4,75 kr. i 2021, at beløbet til reduktionen af safety-afgiften reduceres til 30 mio. kr. frem for 60 mio. kr., og at de resterende 30 mio. kr. anvendes til at udvide AOC-ordningens kri-



tiske personale med de tekniske og uddannelsesmæssige luftfarts-virksomheders kritiske personale samt de regionale lufthavnes kritiske personale. Dvs. til det omkringliggende og støttende del af luftfartserhvervet og luftfartsspecifikke underleverandører (ikke-AOC), inkl. regionale og mindre lufthavne, som ikke blev medtaget i AOC-ordningerne.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning foreslår endvidere, at ordningen iværksættes med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2021 og varer til 1. september i lighed med den eksisterende AOC-ordning. Erhvervsflyvningens Sammenslutning foreslår, at der ultimo 2021 tages stilling til safety-afgiftsniveauet for 2022 og ultimo 2022 fremsættes forslag til safety-afgiften for 2023 og en forventet afgift indtil 2025 på baggrund af en rullende vurdering, som tidligere gjort i Trafikstyrelsen.

Dansk Erhverv støtter forslaget om udmøntning af aftalen om en sommer- og erhvervspakke i relation til reduktion af stigningen i safety-afgiften, således at safety-afgiften udgør 0 kr. i perioden 1. juni 2021 til 31. december 2021, herunder at det har tilbagevirkende kraft.

Dansk Erhverv bemærker, at de puljemidler fra sommerpakken, der forventeligt måtte være tilbage efter en nedsættelse af afgiften til 0 kr. fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021, kan fordeles ud på safety-afgiftsreducering i årene 2022-2024 i overensstemmelse med aftaleteksten. Det er usikkert, hvor stort et beløb der er tale om. Såfremt der ikke er afsat tilstrækkelige midler til at indfri en reel reduktion i perioden frem til 2025, bemærker Dansk Erhverv, at der fra politisk side må tages stilling til ny finansiering.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at luftfartssektoren stadig er hårdt ramt af corona-krisen. Der er ifølge Dansk Erhverv fortsat behov for, at man fra regeringens side prioriterer at få genrejst luftfartssektoren, hvilket både kan ske via tiltag og initiativer inden for luftfartssektoren, men også indirekte ved at regeringen og myndighederne arbejder sammen med virksomhederne i branchen for at markedsføre Danmark som et sted, hvor man gerne vil have turister, erhvervsrejsende og konferencer.

SAS og Brancheforeningen Dansk Luftfart hilser nedsættelsen af safety-bidraget velkommen.

SAS og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker dog, at det er en forkert antagelse, når det fremgår i bemærkningerne til lovforslaget, at safety-afgiften i praksis lægges oven i billetpriserne,



hvormed passagererne bærer udgiften. SAS og Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at det er markedet og konkurrencen, der styrer prisfastsættelsen for flybilletter, og at priserne således ikke blot kan øges med et beløb svarende til afgiftens størrelse. Ifølge SAS er hovedreglen, at luftfartsselskaberne afhængig af situationen på det enkelte marked må absorbere en større eller mindre del af en sådan afgift ved at nedsætte nettoprisen på billetten, hvorved indtjeningen per solgt billet bliver lavere, hvilket kun kan modsvares af en reduktion af omkostningerne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at udformningen af lovforslaget afspejler indholdet af den politiske aftale indgået mellem regeringen og en række af Folketingets partier. Der er som led i denne aftale afsat 60 mio. kr. specifikt til en reduktion af stigningen af safety-afgiften frem mod 2025. I aftalen fremgår det endvidere, at reduktionen af stigningen i safety-afgiften skal ske frem mod 2025 og dermed ikke alene i 2021.

Hvis lovforslaget skal ligge inden for rammerne af den politiske aftale, vil midlerne således ikke kunne omprioriteres til brug for kritisk personale i perioden 1. januar 2021 til 1. september 2021.

Den politiske ordning foreslås i stedet udmøntet som en eksakt reduktion af safety-afgiftsstigningen, således at safety-afgiften i 2022 udgør 4,75 kr. og i 2023-2024 udgør 5 kr., samtidig med at reguleringsmekanismen er sat ud af kraft indtil 1. januar 2025. Dette vurderes at være den mulige reduktion i stigningen af safety-afgiften inden for den økonomiske ramme, der følger af den politiske aftale. Der er dermed ikke usikkerhed i forhold til reduktionen af stigningen i safety-afgiften frem mod 2025.

For så vidt angår bemærkningen om, at det er en forkert antagelse, at safety-afgiften lægges oven i billetpriserne, bemærker Transportministeriet, at luftfartsselskaberne i praksis *kan* vælge fuldt ud at overvælte afgiften, der er ens for alle selskaber, på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften. Lovforslagets bemærkninger vil blive tilrettet i overensstemmelse hermed.

Høringssvarene har således alene givet anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger for så vidt angår spørgsmålet om overvæltning af safety-afgiften på passagererne.

2. Præcisering af luftfartslovens § 3 om adgangen til luftfart



Dansk Erhverv kan støtte ændringen af præciseringen af § 3, stk. 1, der indebærer, at der kan fastsættes forbuds- og restriktionsområder, når særlige omstændigheder nødvendiggør det, i det omfang at praksis videreføres, og at luftfarten ikke har udsigt til yderligere begrænsninger i sit virke, end der gælder i dag. Dansk Erhverv bemærker, at der skal være gennemskuelighed omkring, hvad der er særlige omstændigheder.

Dansk Erhverv er endvidere enig i, at der i forbindelse med kriser og lignende skal være de rette beføjelser til øjeblikkeligt at reagere og sikre luftfartssikkerheden, den offentlige sikkerhed, folkesundheden mv. Dansk Erhverv kan støtte den foreslåede ændring af luftfartsloven, der indebærer, at transportministeren som udgangspunkt skal udstede flyveforbud mv. i bekendtgørelsesform, men at det i en tidsmæssigt kritisk situation kan lade sig gøre at meddele indskrænkninger i adgangen til luftfart på ministeriets hjemmeside. Dansk Erhverv vurderer ændringen hensigtsmæssigt i en krisesituation, hvor det tidsmæssigt ikke er muligt at udstede en bekendtgørelse ad de sædvanlige processuelle kanaler.

SAS og **Brancheforeningen Dansk Luftfart** bemærker at bakke op i nødvendigheden af en ændring og præcisering af luftfartslovens § 3, særligt § 3, stk. 2, således at det fremgår, at adgangen til luftfarten kan underlægges betingelser.

Efter **SAS'** opfattelse har luftfartslovens nuværende § 3, stk. 2 ikke udgjort fornøden hjemmel til at betinge adgangen til dansk luft- rum, som det er tilfældet ved bekendtgørelse nr. 264 af 24. februar 2021 om forbud mod at lande med passagerer uden negativ COVID-19-test samt efterfølgende, tilsvarende bekendtgørelser, der er udstedt i medfør af § 3 stk. 2. **Brancheforeningen Dansk Luft- fart** er ligeledes af den opfattelse, at luftfartslovens gældende formulering ikke har sikret tydelig hjemmel til indførelse af det tidligere COVID-19-udløste flyforbud.

Med henvisning til den foreslåede § 3, stk. 3, hvormed ministeren kan indføre forbud mod, indskrænkninger af eller betingelser for adgangen til luftfart ved meddelelse på ministeriets hjemmeside udtrykker **Naviair** bekymring for, hvordan der sikres en effektiv formidling af reglerne til Naviairs flyveledere i disse situationer.

Naviair bemærker endvidere, at det, såfremt de foreslåede bestemmelser også ønskes sat i kraft for Grønland, skal overvejes, hvordan de canadiske og islandske lufttrafiktjenester (NAV Canada og ISA-VIA) bliver opmærksomme på de udstedte regler. Naviair



oplyser, at dette er nødvendigt, eftersom de to nævnte lufttrafiktjenester i dag håndterer den overflyvende trafik.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der i lovforslagets bemærkninger er beskrevet de nærmere rammer for anvendelsen af den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1 og 2, herunder hvad udtrykket »når særlige omstændigheder nødvendiggør det« indbefatter. Ministeriet har herudover vurderet, at en betinget adgang til luftrummet ligger inden for det gældende hjemmelsgrundlag, men har dog samtidigt fundet, at det vil formålstjenstligt at præcisere lovgivningen, hvorfor der med lovforslaget allerede lægges op til en præcisering af luftfartslovens § 3, stk. 2.

For så vidt angår spørgsmålet om rettidig og effektiv informering af Naviairs flyveledere bemærker Transportministeriet, at der ved flyveforbud eller -restriktion vil blive udsendt en NOTAM (Notice to Airmen) af Naviair, som er en orientering til luftfarten. Trafikstyrelsen vil i de pågældende situationer sikre, at der udsendes en NOTAM. Naviar vil således derigennem blive informeret.

For så vidt angår spørgsmålet om information af de canadiske og islandske lufttrafiktjenester (NAV Canada og ISA-VIA), såfremt de foreslåede bestemmelser også sættes i kraft for Grønland, da de to nævnte lufttrafiktjenester i dag håndterer den overflyvende trafik, bemærker Transportministeriet, at det er den ansvarlige flyvetjeneste, der på foranledning af Trafikstyrelsen udsteder NOTAM. Hvilken lufttrafiktjeneste, der udsteder NOTAM, dvs. om det er den danske, islandske eller canadiske, afhænger af det relevante luftrum. Trafikstyrelsen vil derfor i den pågældende situation bede den/de relevante lufttrafiktjeneste(r) udsende NOTAM.

Høringsvarene har således ikke givet anledning til ændringer.

3. Krav om sikkerhedsgodkendelse

Naviair bemærker, at alle i forbindelse med ansættelse i Naviair gennemgår en sikkerhedsgodkendelse. Naviair henviser til, at den foreslåede § 70 a, stk. 2, vil indebære, at der ikke vil være krav om, at alle sikkerhedsgodkendes i forbindelse med ansættelse, men alene specifikt nævnte grupper, og at disse sikkerhedsgodkendelser fremadrettet skal håndteres af Trafikstyrelsen.

Naviair bemærker, at dette forventeligt vil kræve en unødvendigt forlænget proces og et øget ressourceforbrug at skulle have Trafikstyrelsen involveret i sikkerhedsgodkendelser for Naviair. Naviair ser det derfor gerne skrevet ind i lovbestemmelsen, at Naviair selv



kan forestå sikkerhedsgodkendelser af medarbejdere på samme niveau, som Naviair har gjort hidtil.

Hertil tilføjer Naviair, at Trafikstyrelsen er tilsynsmyndighed på området og derfor vil kunne holde øje med området qua sin tilsynsvirksomhed.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke har været hensigten at ændre på den forudsætning, at offentlige myndigheder og selvstændige offentlige virksomheder selv skal forestå sikkerhedsgodkendelserne på samme måde som hidtil.

På den baggrund vil det blive præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at det med bestemmelsen ikke er hensigten at ændre ved det forhold, at offentlige myndigheder og selvstændige offentlige virksomheder i overensstemmelse med sikkerhedscirkulærets bestemmelser herom skal forestå sikkerhedsgodkendelse af ansatte.

Høringssvaret har således givet anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger for så vidt angår sikkerhedsgodkendelse af ansatte i offentlige myndigheder og selvstændige offentlige virksomheder.

4. Præcisering af luftfartslovens § 75, stk. 1, om tilladelse til ruteflyvning

Dansk Erhverv bemærker at kunne støtte præciseringen og støtter generelt, at Danmark fører en moderne og liberal luftfartspolitik, som bl.a. indebærer, at trafikrettigheder mellem Danmark og tredjelande udveksles på baggrund af princippet om gensidighed under hensyntagen til nationale og skandinaviske interesser om tilgængelighed og konkurrencehensyn.

Transportministeriet har ikke bemærkninger hertil.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer.

5. Øvrige bemærkninger

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har udtrykt ønske om en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelser m.m. Erhvervsflyvningens Sammenslutning ønsker derfor, at der i forbindelse med dette lovforslag tilføjes et punkt om klageadgang, således at afgørelser truffet i henhold til Trafikstyrelsens bekendtgørelser kan påklages til transportministeren.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at transportministeren i henhold til luftfartslovens § 152 a kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelser ikke skal kunne påklages.

Der er således allerede en lovbestemt mulighed for at regulere klageadgangen for Trafikstyrelsens afgørelser.

Denne klageadgang er i medfør af § 28, jf. § 6, i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter som udgangspunkt afskåret i overensstemmelse med bemyndigelsen i medfør af luftfartslovens § 152 a.

Høringssvaret har således ikke givet anledning til ændringer.

6. Øvrige høringssvar

Politiets Efterretningstjeneste (PET) bemærker, at det formodes, at bemyndigelsen i den foreslåede § 70 a, stk. 2, 3. pkt., på lige fod med bemyndigelsen i den foreslåede § 70 a, stk. 2, 1. pkt., udmøntes efter forhandling med justitsministeren, herunder i dialog med PET som national sikkerhedsmyndighed.

PET bemærker endvidere, at bemyndigelsen i den foreslåede § 70 a, stk. 2, vedrører behandlingen hos private samt kontrol hermed. PET forudsætter i den forbindelse, at bemyndigelsen ikke hjemler indskrænkninger i sikkerhedscirkulærets anvendelsesområde eller PET's kompetenceområde som national sikkerhedsmyndighed.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er hensigten bag den foreslåede § 70 a, stk. 2, 3. pkt., at bemyndigelsen skal udmøntes efter forhandling med justitsministeren.

Høringssvaret har således givet anledning til en ændring af den foreslåede § 70 a, stk. 2, 3. pkt., således at det fremgår, at udmøntningen sker efter forhandling med justitsministeren.

Transportministeriet kan herudover bekræfte, at bemyndigelsen i § 70 a, stk. 2, ikke hjemler indskrænkninger i sikkerhedscirkulærets anvendelsesområde eller PET's kompetenceområde som national sikkerhedsmyndighed.