



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

6. december 2021
2021-2972

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. december 2021 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 20 - 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.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 8:

Hvad er ministerens overvejelser omkring at stille ændringsforslag med så omfattende bemærkninger, som er tilfældet til ministerens ændringsforslag nr. 2 om at præcisere den persongruppe, for hvem der kan fastsættes regler om krav om sikkerhedsgodkendelse og til ændringsforslag nr. 5 om at præcisere rammerne for kundgørelse? Og vil ministeren kommentere, om så omfattende bemærkninger tilsiger, at der er tale om så væsentlige ændringer af lovforslaget, at der burde foretages en supplerende offentlig høring over forslaget med ændringsforslag?

Svar:

For så vidt angår mine overvejelser om bemærkningerne til ændringsforslag nr. 2 og 5 kan jeg oplyse, at jeg er af den opfattelse, at bemærkninger til ændringsforslag bør være så grundige og udførlige som muligt – både af hensyn til Folketinget, der skal stemme om ændringsforslagene, og de myndigheder, borgere og virksomheder, der efterfølgende skal kunne orientere sig om baggrunden for og konsekvenserne af en lovændring.

Jeg anser det derfor som et tegn på grundighed og respekt for lovgivningsprocessen, at bemærkningerne til de pågældende ændringsforslag til det fremsatte lovforslag er udførlige.

Mit ministerium og jeg er dernæst af den opfattelse, at de konkrete bemærkninger omfang ikke tilsiger, at der er tale om så væsentlige ændringer af lovforslaget, at der burde foretages en supplerende offentlig høring over lovforslaget med ændringsforslag.



Jeg vil gerne uddybe dette synspunkt nærmere.

For så vidt angår ændringsforslag nr. 2 vedrørende en præcisering af persongruppen, for hvem der kan fastsættes regler om krav om sikkerhedsgodkendelse er der tale om en sproglig præcisering af bestemmelsen med henblik på at sikre, at bestemmelsens ordlyd stemmer overens med hensigten med bestemmelsen som beskrevet i bemærkningerne til det fremsatte lovforslag.

Det har hele tiden været hensigten med lovforslaget, at der skulle kunne fastsættes regler om, at personer, der har adgang til klassificerede sikkerhedsplaner eller regler, vil skulle sikkerhedsgodkendes.

Det fremgår således af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at de detaljerede krav til, hvordan sikkerhedskontrollen i lufthavne og inden for luftfragt gennemføres, findes i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005 af 16. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, som suppleres af danske regler, og at kommissionsafgørelsen og de danske regler er klassificerede, hvorfor det er nødvendigt, at personer med adgang til disse regler skal sikkerhedsgodkendes, jf. lovforslagets pkt. 2.4. om sikkerhedsgodkendelse af personer, som udfører visse opgaver inden for luftfartssikkerhed.

Spørgsmålet om krav om sikkerhedsgodkendelse ved adgang til klassificerede regler i overensstemmelse med præciseringen i ændringsforslaget har således indgået som en del af den offentlige høring.

For så vidt angår ændringsforslag nr. 5 udspringer de foreslåede præciseringer af luftfartslovens § 153 a, stk. 2, ligeledes af indholdet af bemærkningerne til det fremsatte lovforslag.

Bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 2, er bemærkninger, der oprindeligt indgik til den i lovforslaget foreslåede § 3, stk. 3. Disse bemærkninger indgår således i det fremsatte lovforslag, men er nu sat ind som bemærkninger til ændringsforslag nr. 5 som konsekvens af, at den med lovforslaget foreslåede § 3, stk. 3, foreslås rykket om i § 153 a som stk. 2.

Forskellen mellem den foreslåede § 3, stk. 3, i lovforslaget og den foreslåede § 153 a, stk. 2, i ændringsforslag nr. 5 er alene, at det er blevet præciseret, at reglerne i medfør af den foreslåede bestem-



melse offentliggøres på Transportministeriets »eller Trafikstyrelsens« hjemmeside. Dette er en praktisk konsekvens af, at områder, der er delegeret til Trafikstyrelsen, naturligvis skal varetages af Trafikstyrelsen.

Bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 2, har dermed for langt den overvejende dels vedkommende været i høring som en del af det fremsatte lovforslag, men indgår nu som en del af ændringsforslaget som følge af forslaget om den rent lovtekniske rotering af bestemmelsen. Som det også er beskrevet i bemærkningerne til ændringsforslag nr. 1, foreslås stk. 3 i den i lovforslaget foreslåede nyaffattelse af luftfartslovens § 3 af ordenshensyn indsat i luftfartslovens § 153 a.

En stor andel af bemærkningerne til det samlede ændringsforslag har således allerede været en del af den offentlige høring.

Bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 3, afspejler den i forvejen gældende retstilstand, som det også er oplyst i bemærkningerne til ændringsforslaget.

Med ændringsforslaget foreslås den gældende § 153 a, stk. 2, (nu foreslået omrokeret til at blive § 153 a, stk. 3, blot præciseret i overensstemmelse med, hvad der hidtil har stået i forarbejderne til den gældende bestemmelse. Med ændringsforslaget foreslås luftfartslovens ordlyd således gjort klarere og mere præcis i forhold til rammerne for anvendelsen af bestemmelsen – og vel og mærke i overensstemmelse med den nuværende retstilstand.

I bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 3, indgår derudover en henvisning til den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1, og en beskrivelse af rammerne for at etablere permanente og midlertidige forbuds- og restriktionsområder. Disse bemærkninger er en gengivelse af bemærkningerne i lovforslagets almindelige bemærkninger, jf. pkt. 2.1.2. om transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning. Disse bemærkninger har dermed også været en del af den offentlige høring.

Bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 4, relaterer sig ligeledes til den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1, og etableringen af midlertidige restriktions- og forbudsområder. Rammerne for udmøntningen og den praktiske administration af den i ændringsforslaget foreslåede § 153 a, stk. 4, fremgår således ligeledes af de almindelige bemærkninger i lovforslaget, jf. pkt. 2.1.2. om transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning og de specielle bemærkninger til lovforslagets nr. 1.



Dette har således ligeledes været en del af den offentlige høring.

Foruden forbindelsen mellem den i ændringsforslagets foreslåede § 153 a, stk. 4, og i lovforslaget foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 1, består bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 4, i vidt omfang af en beskrivelse af den for luftfarten særlige luftfartsinformationstjeneste. De former for kundgørelse, der her er angivet, er allerede faste bestanddele i luftfarten i dag, fordi de forskellige kanaler for orientering af luftfartsbrugerne i vidt omfang baserer sig på Chicagokonventionen.

Danmark er således på lige fod med de øvrige kontraherende stater forpligtet til at udbyde forskellige luftfartsinformationsprodukter, så luftfarten på ensartet vis kan blive orienteret om de regler og oplysninger, der er væsentlige for flytrafikken.

Fordi bemærkningerne afspejler de allerede eksisterende forpligtelser under Chicagokonventionen, forrykkes retstilstanden ikke med ændringsforslaget, og luftfartsbranchen er velbevandret i både NOTAM og AIP, der udgør et væsentligt aspekt af udøvelsen af luftfartsvirksomhed.

Bemærkningerne til den foreslåede § 153 a, stk. 5, udspringer ligeledes af bemærkningerne til den i lovforslaget foreslåede § 70 a, stk. 2. Som det fremgår af bemærkningerne i det fremsatte lovforslag, er der som konsekvens af EU-regler på området fastsat regler om, at personer, som har adgang til klassificerede sikkerhedsplaner, der udmønter EU-reglerne i den enkelte virksomhed, skal sikkerhedsgodkendes, ligesom såvel Kommissionens gennemførelsesforordning på området som supplerende danske regler i Det Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP) er klassificeret, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets nr. 2.

Det indgår endvidere i det fremsatte lovforslag, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren skal kunne fastsætte regler om behandlingen af klassificerede oplysninger, og at dette forventes udmøntet i Det Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP).

Den i ændringsforslaget foreslåede § 153 a, stk. 5, ligger således i naturlig forlængelse af bemærkningerne i det fremsatte lovforslag.

Jeg har under udarbejdelsen af ændringsforslagene hørt relevante myndigheder, der i dette tilfælde er Justitsministeriet, Politiets Efterretningstjeneste og Center for Cybersikkerhed i Forsvarets Efterretningstjeneste.



Side 5/5

For så vidt angår ændringsforslagene i sin helhed blev ministeriet først sent i lovforslagsprocessen opmærksom på, at det som følge af det fremsatte lovforslag også ville være hensigtsmæssigt i forlængelse af lovforslagets indhold at præcisere rammerne for luftfartslovens § 70 a, stk. 2, og § 153 a, stk. 2.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue rectangular background.

Benny Engelbrecht