



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

19. november 2021  
2021-2972

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. november 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 Hans Christian Schmidt (V).

#### **Spørgsmål nr. 5:**

Vil ministeren i forlængelse af svar på spørgsmål 4 yde teknisk bistand til at udarbejde ændringsforslag med bemærkninger, der sikrer, at der i luftfartsloven vedrørende klageadgang tilføjes, at afgørelser truffet i henhold til Trafikstyrelsens bekendtgørelser kan påklages til transportministeren?

#### **Svar:**

Som jeg oplyste i svar på TRU spørgsmål 4 til L 20 regulerer luftfartslovens § 152 a adgangen til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelser ikke skal kunne påklages.

Denne bemyndigelse er udmøntet 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 ved bestemmelse om, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen på områder delegeret til Trafikstyrelsen i medfør af denne bekendtgørelse og efter luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på luftfartsområdet ikke kan påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Som tidligere oplyst er bemyndigelsen i luftfartslovens § 152 a udmøntet således, fordi det er min og mit ministeriums overbevisning, at sagerne behandles bedst i den myndighed, der har den største faglige ekspertise.



I forbindelse med anmodningen om teknisk bistand til at udarbejde et ændringsforslag, har jeg en række bemærkninger.

Overordnet set er der tale om en kompleks lovændring, der ud fra et lovteknisk perspektiv bør undergå en større granskning, end det er muligt ud fra rammerne for et ændringsforslag.

Henset til det korte tidsrum mit ministerium ville have til at udarbejde ændringsforslaget, ville det ikke være muligt at undersøge de eventuelle udfordringer, der vil være i sager, hvor en afgørelse træffes i henhold til såvel administrative forskrifter udstedt af Trafikstyrelsen, EU-regler eller bestemmelser i lov om luftfart. Det vil formentlig ikke være muligt at ”skille sagerne ad” i forbindelse med klagesagsbehandlingen. Det betyder, at klagen de facto vil omfatte afgørelser truffet efter såvel administrative forskrifter udstedt af Trafikstyrelsen, EU-regler eller lov om luftfart.

Som eksempler på afgørelser med hjemmel i såvel EU-retten og administrative forskrifter kan nævnes certificering af screenere og afgørelser relateret til brug af droner. Derudover vil der f.eks. være blandet hjemmelsgrundlag i afgørelser vedrørende flyvepladser omfattet af nationale regler, hvor hjemmelsgrundlaget dels findes i luftfartsloven og dels i administrative forskrifter.

I forhold til afgørelser, der træffes i medfør af både EU-retten og administrative forskrifter udstedt af Trafikstyrelsen, vil det være nødvendigt at afdække, om den administrative klageinstans i form af transportministeren formelt vil skulle udpeges som kompetent myndighed i medfør af EU-retten.

Det vil endvidere skulle undersøges, om det vil forudsætte andre luftfartsfaglige kompetencer end dem, der er påkrævet for behandling af klager efter nationale administrative forskrifter, ligesom det vil skulle afklares, om det tilsyn EASA (European Union Aviation Safety Agency) og den Europæiske Kommission fører med Danmarks efterlevelse af EU-reglerne på luftfartsområdet, fremover også vil skulle omfatte klageinstansen, som således vil skulle leve op til myndighedskravene i de forordninger, der eventuelt vil være i spil.

Det antages, at indførelse af klageadgang under alle omstændigheder vil forudsætte, at der i klageinstansen skal opbygges *en ikke ubetydelig ny teknisk faglighed på luftfartsområdet*, som afspejler kompetenceniveauet i luftfartsbranchen i øvrigt. Det vil i den forbindelse være relevant, at der tages stilling til finansieringen af klageadgangen.



Indførelse af klageadgang i forhold til afgørelser truffet i medfør af administrative forskrifter vil herudover i praksis føre til tilstande, som kan opleves som forskelsbehandling. Et forhold kan således behandles forskelligt afhængigt af, om afgørelsen vedrører færøske, grønlandske eller danske forhold. Det skyldes, at afgørelser, der træffes i forhold til luftfartsbrugere på Færøerne og i Grønland omfattes af lov om luftfart og regler udstedt i medfør heraf, som i stort omfang er regler, der svarer til de EU-retlige regler, idet EU-reglerne er medtaget som et bilag i de administrative forskrifter, mens afgørelser rettet mod den øvrige del af riget primært afgøres i henhold til EU-retten.

Derudover vil der på områder, der som udgangspunkt er omfattet af EU-retten, men hvor EU-retten undlader regulering af alle elementer på området, være forskel på om afgørelsen kan påklages. Der vil således være klageadgang for afgørelser truffet vedrørende f.eks. de såkaldte bilag 1-luftfartøjer (eksempelvis "selvbyggede" luftfartøjer) og de mindre flyvepladser, mens der for afgørelser, der træffes i forhold til andre flytyper og større lufthavne, ikke vil være klageadgang.

Udarbejdelsen af et lovforslag, hvormed afgørelser i medfør af forskrifter udstedt af Trafikstyrelsen kan påklages til transportministeren, forudsætter derfor en dybdegående analyse af konsekvenserne af et sådan forslag, herunder bl.a. en gennemarbejdet faglig stillingtagen til de uafklarede spørgsmål, der er præsenteret ovenfor.

Mit ministerium har endvidere ikke inden for tidsfristen af spørgsmålet haft mulighed for at tage nærmere stilling til, om identitetskravet til et eventuelt ændringsforslag som følge af grundlovens § 41, stk. 2, er opfyldt.

Jeg kan i forlængelse af ovenstående bekymringer oplyse, at jeg ikke kan udarbejde et ændringsforslag, da jeg som transportminister ikke fagligt ville kunne stå inde for et sådan forslag på nuværende tidspunkt. Det vil i den sammenhæng ikke være muligt for mit ministerium at sikre, at bemærkningerne til det efterspurgte ændringsforslag ville være fyldestgørende, korrekte og i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Såfremt et flertal i udvalget efterspørger det, vil jeg dog gerne igangsætte en analyse af de ovenfor nævnte forhold, og denne analyse kan herefter danne grundlag for et eventuelt nyt lovforberedende arbejde.



Med venlig hilsen

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

Benny Engelbrecht