

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Præcisering og ændring af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 2399 af 14. december 2021, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Luftfart inden for dansk område kan kun finde sted med luftfartøjer, som har:

- a) dansk nationalitet,
- b) nationalitet i et EU- eller EØS-land,
- c) nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller
- d) særlig tilladelse af transportministeren.

Stk. 2. Når et luftfartøj som nævnt i stk. 1, litra b, primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end to måneder, skal ejeren eller brugeren give meddelelse til Trafikstyrelsen herom. Meddelelsen skal indeholde meddelers kontaktoplysninger, information om luftfartøjets type og registrering og oplysning om, hvor i Danmark luftfartøjet har base.

Stk. 3. Tilladelse som nævnt i stk. 1, litra d, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes.«

2. I § 20, *stk. 3*, ændres »litra c« til: »litra d«.
3. I § 21, *stk. 2*, ændres »litra b« til: »litra c«.
4. I § 21, *stk. 3*, ændres »litra c« til: »litra d«.
5. To steder i § 130, *stk. 1*, og et sted i § 130, *stk. 3*, ændres »litra c« til: »litra d«.

6. I § 130, stk. 3, ændres »litra b« til: »litra c«.

7. I § 136, stk. 1, indsættes som nr. 5:

»5) havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet.«

8. § 144 b, stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«

9. I § 149, stk. 4, indsættes efter »§ 2, stk. 1«: »og 2«.

10. I § 152 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ministeren kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser på droneområdet, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, eller som efter EU-forordninger på droneområdet er tillagt den kompetente eller bemyndigende myndighed, til:

- 1) andre offentlige myndigheder,
- 2) private organisationer,
- 3) virksomheder eller
- 4) sagkyndige.«

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.

11. I § 152, stk. 2, der bliver stk. 3, erstattes »endvidere« med: »i øvrigt«.

12. I § 152, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter »stk. 2«: »og 3«.

13. § 153 b affattes således:

»§ 153 b. Transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller en henvendelse.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller en henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Stk. 3. En digital ansøgning, klage eller henvendelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, at adgang til de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal foregå via elektroniske identifikationsordninger.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Stk. 2. Tilladelser meddelt efter den hidtil gældende § 2, stk. 1, litra c, bevarer deres gyldighed indtil ordinært udløb.

Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 152, stk. 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 152, stk. 4.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvist sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

Indhold

1. Indledning	5
2. Lovforslagets hovedpunkter	7
2.1. Luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område	7
2.1.1. Gældende ret	7
2.1.1.1. Luftfartsloven	7
2.1.1.2. EU-retten	9
2.1.1.3. Chicagokonventionen og Transitoverenskomsten	10
2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	11
2.2. Delegation af afgørelsesbeføjelser på droneområdet til private	13
2.2.1. Gældende ret	13
2.2.1.1. Luftfartsloven	13
2.2.1.2. Øvrig forvaltningsret	14
2.2.1.3. EU-retten	14
2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	16
2.3. Digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet	18
2.3.1. Gældende ret	18
2.3.1.1. Luftfartsloven	18
2.3.1.2. Lov om fravigelse fra obligatorisk digital selvbetjening	18
2.3.1.2. Øvrig forvaltningsret	19
2.3.1.3. EU-retten	19
2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	20
2.4. Ændring af rammerne for Havarikommissionens undersøgelsespligt mv.	24

2.4.1. Gældende ret	24
2.4.1.1. Luftfartsloven	24
2.4.1.2. EU-retten	25
2.4.1.3. Chicagokonventionen	27
2.4.2. Transportministeriet overvejelser og den foreslåede ordning	28
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	29
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	31
5. Administrative konsekvenser for borgerne	32
6. Klimamæssige konsekvenser	32
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	32
8. Forholdet til EU-retten	32
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	35
10. Sammenfattende skema	35

1. Indledning

Lov om luftfart (herefter: »luftfartsloven«) foreslås med nærværende forslag ændret på en række punkter på tværs af luftfartsområdet.

Det første element i lovforslaget tager udgangspunkt i, at Europa-Kommissionen i åbningskrivelse af 9. juni 2021 meddelte, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser til at sikre varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i henhold til artikel 34 og 56 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Det skyldes ifølge Europa-Kommissionen, at Danmark kræver, at luftfartøjer, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, og som allerede er registreret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, skal have en særlig tilladelse eller registreres i Danmark, før luftfartøjerne kan have permanent base i Danmark.

Forud for åbningskrivelsen havde Trafikstyrelsen allerede i 2019 ændret sin praksis for så vidt angik luftfartøjer, der allerede var registreret i andre EU-medlemslande, netop fordi kravet om

særlig tilladelse eller omregistrering kunne anses for at være en hindring af den frie bevægelighed. Praksisændringen medførte, at ikke-kommercielle luftfartøjer, der var registreret i et andet EU-land, efter meddelelse til Trafikstyrelsen kunne have permanent base i Danmark og anvendes inden for dansk område, uden at der var krav om en særlig tilladelse eller omregistrering af luftfartøjet.

Baseret på den efterfølgende kommunikation med Europa-Kommissionen foreslås ordlyden af § 2 i luftfartsloven præciseret, således at det fremgår, at luftfartøjer, der er registreret i et andet EU-land eller et EØS-land, har adgang til luftfart på dansk område. Lovforslaget vedrører ikke den gældende retstilstand for tredjelandsluftfartøjer, hvor der stilles krav om, at visse luftfartøjer registreret i tredjelande, skal have en særlig tilladelse eller registreres i Danmark, før luftfartøjerne kan have permanent base i Danmark.

Det andet element i lovforslaget vedrører muligheden for på området for ubemandede luftfartøjer (droner) at delegerer beføjelser til private virksomheder og organisationer. Der er på droneområdet over den seneste årrække sket en professionalisering i dronebranchen, således at det på en række områder vurderes at være overensstemmende med de overordnede hensyn til luftfartssikkerheden, at visse opgaver kan overlades til private under tilsyn. Luftfartsloven giver dog i dag kun mulighed for at overlade beføjelser til at træffe afgørelser efter luftfartsloven til andre offentlige myndigheder, private organisationer og sagkyndige. Med lovforslaget foreslås derfor etableret en hjemmel i luftfartsloven, der muliggør generel overladelse af beføjelser inden for droneområdet, så opgaver på droneområdet kan delegeres til både andre offentlige myndigheder, private organisationer, virksomheder og sagkyndige i det omfang det vurderes, at det ikke vil have betydning for luftfartssikkerhedsniveauet. Det kan bl.a. være opgaver såsom tilrettelæggelse af undervisning og prøver for opnåelse af dronercertifikater, herunder opkræve gebyr for dette.

Det tredje element i lovforslaget vedrører muligheden for at stille krav om brug af digitale selvbetjeningsløsninger ved kontakt med Trafikstyrelsen på luftfartsområdet. Luftfartsloven indeholder i dag en bestemmelse om digital selvbetjening i forhold til certificering af kabinebesætning og klager på passagerrettighedsområdet. Der kan dermed ikke på andre områder inden for luftfarten stilles krav om, at borgere og virksomheder skal anvende eventuelle digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Formålet med lovforslaget er derfor at give transportministeren en bemyndigelse, så ministeren kan fastsætte regler om, at borgere og virksomheder på tværs af hele luftfartsområdet som udgangspunkt skal anvende de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, for derved bedst muligt at understøtte en effektiv

sagsbehandling.

Det fjerde element af lovforslaget vedrører en ændring af rammerne for Havarikommissionens undersøgelsespligt, som vil bringe reglerne i overensstemmelse med EU-retten og internationale standarder på området. Med forslaget udvides Havarikommissionens undersøgelsespligt til at omfatte alle havarier, hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, herunder havarier med ultralette luftfartøjer og lette sportsfly, dog ikke havarier, hvor det udelukkende er faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike, der er indblandet.

Endvidere har lovforslaget til hensigt at præcisere bestemmelser i luftfartsloven vedrørende transportministerens beføjelser til at pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Ændringen skal sikre, at Havarikommissionen agerer som en uafhængig myndighed, der ikke er underlagt instruktionsbeføjelser, samtidig med at transportministerens adgang til at kunne anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser sikres bevaret. Tilpasningen er en præcisering af gældende ret, så loven ikke giver anledning til tvivl om Havarikommissionens juridiske selvstændighed.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra a-c, at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted med luftfartøj, som har dansk nationalitet, som har nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller som har særlig tilladelse udstedt af transportministeren.

For så vidt angår kravet om dansk nationalitet i stk. 1, litra a, følger det af luftfartslovens § 17, stk. 1, at et luftfartøj har dansk nationalitet, når det er registreret i nationalitetsregistret, som føres af Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 6, stk. 1. Et luftfartøj kan i medfør af luftfartslovens § 7, stk. 1, kun registreres i Danmark, 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, når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber mv., i det omfang disse er omfattet af EU-regler, eller når luftfartøjet er ejet af en person, der har fast bopæl i Danmark, og luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark.

Et luftfartøj med en civil national identifikationsbetegnelse, som er tildelt luftfartøjet af en af Trafikstyrelsen godkendt forening (f.eks. Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) eller Dansk Hangglider og Paraglider Union (DHPU)), anses tilsvarende som et luftfartøj med dansk nationalitet.

For så vidt angår kravet om nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart i stk. 1, litra b, omfatter denne bestemmelse i praksis flyvninger, der er omfattet af internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt.

Disse internationale konventioner omfatter i særdeleshed af Chicagokonventionen og Transitoverenskomsten, der giver ret til overflyvning og tekniske mellemlandinge på dansk område.

De internationale konventioner omfatter ligeledes bilaterale luftfartsaftaler. Er der indgået en bilateral luftfartsaftale mellem Danmark og et tredjeland, kan aftalen i medfør af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra b, danne grundlag for luftfart på dansk område med luftfartøjer registreret i det pågældende tredjeland, såfremt en sådan fart udføres i overensstemmelse med aftalens bestemmelser. Endvidere er også luftfartsaftaler indgået i EU-regi omfattet.

I forhold til betegnelsen »fremmed stat« tager dette sigte på såvel stater, der er medlemmer af den internationale FN-organisation ICAO (International Civil Aviation Organisation), som ikke-ICAO-stater, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1430.

Er kravet i enten § 2, stk. 1, litra a eller litra b, ikke opfyldt, kræver luftfart på dansk område en særlig tilladelse fra transportministeren. Den særlige tilladelse, der udstedes af transportministeren, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn. Disse vilkår kan f.eks. relatere sig til luftdygtighed og bemanning, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1431. Den særlige tilladelse udstedt af transportministeren i medfør af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra c, kan når som helst tilbagekaldes, f.eks. hvis det konstateres, at flyvningen udføres på en måde, der er til fare for sikkerheden.

For så vidt angår kravet om særlig tilladelse fra transportministeren tager bestemmelsen sigte på situationer, hvor et udenlandsk luftfartøj er hjemmehørende i en stat, som ikke har overenskomst med Danmark om ret til at udøve luftfart uden forudgående tilladelse, eller hvor luftfartøjer ikke har

nogen nationalitet, men som ønskes benyttet til luftfart inden for dansk område, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1430-1431.

I relation til erhvervmæssig flyvning udsteder Trafikstyrelsen den særlige tilladelse efter § 2, stk. 1, litra c, til luftfartøjer, der ikke er på dansk nationalitetsregister, registreret i et EU-land eller et EØS-land eller ikke omfattet af en overenskomst om ret til sådan fart i medfør af § 2, stk. 1, litra b. I relation til private flyvninger udsteder Trafikstyrelsen den særlige tilladelse efter § 2, stk. 1, litra c, hvis ejeren eller brugeren af det private luftfartøj kan dokumentere at have et særligt begrundet behov for at anvende et luftfartøj registreret i et tredjeland uden for EU eller EØS til privatflyvning. Opfylder ansøgeren betingelserne for at få en tidsbegrænset tilladelse, vil den normalt gælde i op til seks måneder.

Siden slutningen af 2019 er der ikke meddelt særlig tilladelse til brug af EU-/EØS-luftfartøjer i Danmark, men blot stillet krav om at Trafikstyrelsen får meddelelse om, at luftfartøjet er stationeret permanent i Danmark og dermed primært anvendes til flyvning inden for dansk område. EU- og EØS-luftfartøjers ret til luftfart på dansk område kan ske med afsæt i luftfartslovens § 2, stk. 1, litra b, set i lyset af de traktatretlige forpligtelser i relation til fri bevægelighed for luftfartøjer inden for EU/EØS.

2.1.1.2. EU-retten

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (herefter: »grundforordningen«) sætter rammerne for et højt og ensartet luftfartssikkerhedsniveau inden for EU, mens Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af luftrafik tjenester i Fællesskabet (herefter: »licensforordningen«) blandt andet regulerer markedsadgangen for EU-luftfartsselskaber.

Grundforordningen har som hovedformål at fastlægge og opretholde et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen, jf. forordningens artikel 1, stk. 1. Derudover tager forordningen sigte på at lette den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital på de områder, der er omfattet af grundforordningen, skabe lige vilkår for alle aktører på det indre luftfartsmarked og forbedre EU-luftfartsindustriens konkurrenceevne, jf. artikel 1, stk. 2, litra b.

Det følger af grundforordningens artikel 2, stk. 1, litra b, nr. i, at grundforordningen finder anvendelse på konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer, samt deres motorer, propeller, dele, ikke-fastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, når luftfartøjet er eller vil være registreret i en medlemsstat, i det omfang medlemsstaten ikke har overdraget sit ansvar i henhold til Chicagokonventionen til et tredjeland, og luftfartøjet ikke opereres af en luftfartøjsoperatør fra et tredjeland.

Licensforordningen fastlægger de krav, der skal opfyldes, for at et luftfartsselskab etableret i EU kan opnå licens til at udøve lufttransport med passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift. Når en licens er udstedt, kan luftfartsselskaber i EU, der kontinuerligt opfylder godkendelseskravene, flyve på EU-medlemsstaternes områder, jf. forordningens artikel 15.

Der er ikke i EU-retten fastsat bestemmelser om de enkelte medlemsstaters registreringer af luftfartøjer i nationale luftfartøjsregistre. Registreringsbestemmelserne har de enkelte medlemsstater således fastsat i national regulering til gennemførelse af landenes folkeretlige forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen, jf. afsnit 2.1.1.3.

2.1.1.3. Chicagokonventionen og Transitoverenskomsten

Chicagokonventionen fra 1944 blev ratificeret af Danmark i 1947. Chicagokonventionen har til formål at sikre en sikker og ordentlig udvikling af den internationale civile luftfart. I konventionen reguleres bl.a. retten til at flyve ind over de kontraherende staters territorium, overordnede regler om registrering af luftfartøjer, grundlæggende betingelser for luftfartøjers færden og rammen for den internationale luftfartsorganisation International Civil Aviation Organisation (ICAO) under de Forenede Nationer. Som fundament for reguleringen af den internationale luftfart fremgår det af artikel 1 i Chicagokonventionen, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende ret over luftrummet over dens territorium. Dette skal dog ses i sammenhæng med artikel 5 og artikel 6, der regulerer retten til at flyve til og over kontraherende staters territorium.

Det følger af konventionens artikel 5, at luftfartøjer, der ikke benyttes til internationale ruteflyvninger, kan foretage indflyvning, overflyvning og teknisk mellemlanding, uden at dette kræver forudgående tilladelse fra den pågældende kontraherende stat.

Det følger af konventionens artikel 6, at al international ruteflyvning over eller på en kontraherende stats territorium forudsætter tilladelse hertil fra den pågældende stat. De af Chicagokonventionens kontraherende parter, som også har tiltrådt Transitoverenskomsten af 7. december 1944, har

imidlertid ret til at overflyve og foretage tekniske mellemlandinger på territorier tilhørende stater uden forudgående tilladelse fra den pågældende stat.

Chicagokonventionen regulerer endvidere kravene til luftfartøjers nationalitet og registrering. Det følger bl.a. af artikel 18, at luftfartøjer ikke kan være registreret i mere end én stat, men at registreringen kan ændres fra en stat til en anden. Registrering eller overførelse af luftfartøjsregistreringer skal i medfør af konventionens artikel 19 ske i henhold til de kontraherende staters nationale lovgivning.

Danmark har – lige som de øvrige EU-lande – tiltrådt Chicagokonventionen som stat, og EU er således ikke part i konventionen. I praksis implementeres mange af ICAO's regler i dag dog gennem EU-forordninger. I det omfang, der ikke er EU-regler på området, er Danmark som udgangspunkt forpligtet til at gennemføre de standarder, der fastsættes af ICAO, i luftfartsloven eller regler fastsat i medfør heraf. Danmark gennemfører derudover som udgangspunkt også anbefalede praksisser, der fastsættes af ICAO.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Europa-Kommissionen meddelte i 2019 Danmark, at den fandt, at Danmark havde tilsidesat sine forpligtelser til at sikre varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i henhold til artikel 34 og 56 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Det skyldes ifølge Europa-Kommissionen, at Danmark kræver, at luftfartøjer, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, som er omfattet af grundforordningen, og som allerede er registreret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, skal have en særlig tilladelse eller registreres i Danmark, før luftfartøjerne kan have permanent base i Danmark. Med permanent base i Danmark menes, at luftfartøjerne primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område.

Forud for åbningsskrivelsen havde Trafikstyrelsen allerede i 2019 ændret sin praksis for så vidt angik luftfartøjer, der allerede var registreret i andre EU-medlemslande, netop fordi kravet om særlig tilladelse eller omregistrering kunne anses for at være en hindring af den frie bevægelighed. Praksisændringen medførte, at ikke-kommercielle luftfartøjer, der var registreret i et andet EU-land, efter meddelelse til Trafikstyrelsen kunne have permanent base i Danmark og anvendes inden for dansk område, uden at der var krav om en særlig tilladelse eller omregistrering af luftfartøjet. Denne praksisændring blev meddelt Europa-Kommissionen i 2019 og indført i Aeronautical Information Circular (AIC B) 19/21 den 20. september 2021.

Baseret på den efterfølgende kommunikation med Europa-Kommissionen vurderer Transportministeriet, at luftfartsloven bør præciseres, således at det fremgår eksplicit af loven, at luftfart inden for dansk område uden særlig tilladelse kan ske med luftfartøjer registreret i andre EU-/EØS-lande. Luftfartøjer registreret i øvrige EU-/EØS-lande sidestilles således i lovens ordlyd med luftfartøjer, der har dansk nationalitet.

I forbindelse med ovenstående præcisering af luftfartsloven vurderer Transportministeriet dog, at det vil være nødvendigt at indføre bestemmelse i luftfartsloven om, at ejeren eller brugeren af et EU- eller EØS-registreret luftfartøj giver meddelelse til Trafikstyrelsen, hvis luftfartøjet skal anvendes til privatflyvning inden for dansk område for en periode, der overstiger to måneder. Dette skyldes et overordnet hensyn til luftfartssikkerheden, og behovet for, at Trafikstyrelsen, der er den danske luftfartssikkerhedsmyndighed, er bekendt med, hvilke luftfartøjer der ikke er registreret i det danske nationalitetsregister, men som desuagtet primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område. En overtrædelse af dette meddelelseskraav bør være strafbelagt.

Der bør foruden præciseringen i relation til EU-/EØS-luftfartøjer og de dertilhørende foreslåede nye bestemmelser ikke ske ændringer i forhold til den nuværende retstilstand i relation til retten til flyvninger inden for dansk område.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 1, at nyaffatte luftfartslovens § 2, stk. 1, således at luftfart inden for dansk område kan finde sted med luftfartøjer, som har dansk nationalitet, nationalitet i et EU- eller EØS-land, nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller særlig tilladelse af transportministeren. Det foreslås endvidere at indsætte et nyt stk. 2 i bestemmelsen, således at ejeren eller brugeren af et EU-/EØS-luftfartøjer, der primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end to måneder, skal give meddelelse til Trafikstyrelsen herom, og at denne meddelelse skal indeholde meddelers kontaktoplysninger, information om luftfartøjets type og registrering og oplysning om, hvor i Danmarks luftfartøjet har base. Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 9, at overtrædelse af dette meddelelseskraav kan straffes. Endelig foreslås den nugældende § 2, stk. 2, videreført som nyt stk. 3, således at tilladelser givet af transportministeren til luftfart inden for dansk område skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn, og tilladelsen desuden når som helst kan tilbagekaldes.

2.2. Delegation af afgørelsesbeføjelser på droneområdet til private

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 152, stk. 1, at transportministeren kan bestemme, at Trafikstyrelsen ud over de beføjelser, som Trafikstyrelsen efter loven skal udøve, kan udøve de beføjelser, som transportministeren har fået i loven.

Det følger endvidere af luftfartslovens § 152, stk. 2, at transportministeren kan overlade opgaver, som efter luftfartsloven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen til andre offentlige myndigheder, private organisationer, eller sagkyndige.

Luftfartslovens § 152, stk. 2, finder i henhold til forarbejderne anvendelse på den mere hobbyprægede del af mindre flyvninger samt på tilfælde, hvor det i øvrigt anses for flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, jf. Folketingstidende 1989-90, tillæg A, spalte 5118. Det kan f.eks. dreje sig om godkendelse af svæveflyvepladser og udstedelse af certifikat som faldskærmsspringer.

Bestemmelsen anvendes i dag f.eks. til at delegere opgaver til Modelflyvning Danmark, så Modelflyvning Danmark kan godkende visse modelflyvepladser, og til forskellige andre hobbyprægede flyveunioner, såsom Dansk UL-Flyver Union (DULFU) og Dansk Hanggliding og Paragliding Union (DHPU).

Det følger desuden af luftfartslovens § 152, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i stk. 2 nævnte afgørelser. Denne bestemmelse har til formål at sikre, at de enkelte afgørelser bliver truffet med de traditionelle retssikkerhedsgarantier, der gælder for den offentlige forvaltning, hvorfor den bl.a. er anvendt til at fastsætte regler om adgang til at klage over de konkrete afgørelser og forvaltningslovens anvendelsesområde i relation til denne type sager. Det følger således af § 6, stk. 5, og § 25, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, at forvaltningslovens kapitel 2-7 gælder for private organisationer og sagkyndige, der efter luftfartslovens § 152, stk. 2, får tillagt afgørelseskompetence, og at disses afgørelser kan påklages til Trafikstyrelsen.

2.2.1.2. Øvrig forvaltningsret

Delegation af afgørelseskompetencer til private forudsætter klar lovhjemmel, jf. bl.a. FOB 2013-9.

Derimod kræves der som udgangspunkt ikke udtrykkelig hjemmel at lade private stå for den rent praktiske udførelse af opgaver, for så vidt der ikke er tale om myndighedsudøvelse, mens sagsforberedelse i en vis udstrækning kan delegeres uden tilsvarende lovhjemmel, jf. bl.a. FOB 2013-9. Folketingets Ombudsmand har i den forbindelse i FOB 2013-9 oplistet en række elementer, der skal tages højde for i forbindelse med delegation af faktisk forvaltningsvirksomhed til private. Den private aktør må således have den nødvendige fagkyndige ekspertise til at udføre opgaven, og opgaven må kunne udføres, uden at der opstår interessekonflikter i forhold til myndigheden; de sagsskridt m.v., som den private aktør foretager, må leve op til de saglige og retssikkerhedsmæssige krav m.v., der stilles til den offentlige forvaltning; ordningen må være tilrettelagt på en sådan måde, at der er sikkerhed for, at den heller ikke i øvrigt medfører tab af rettigheder for den private part i sagen; og den delegerende myndighed må – både formelt og reelt – stå inde for den afgørelse, der bliver truffet og for sagsbehandlingen i den forbindelse.

Ifølge dansk forvaltningsretlig teori anses tilrettelæggelse og gennemførelse af eksamen som faktisk forvaltningsvirksomhed, jf. bl.a. Fenger, Niels (red.), Forvaltningsret, Jurist og Økonomforbundets forlag 2018, s 79 ff. og ombudsmandsudtalelser, f.eks. FOB 1997.316 og FOB 2008-17-1.

Forvaltningslovens bestemmelser om partshøring, begrundelse mv., finder ikke anvendelse ved udøvelsen af faktisk forvaltningsvirksomhed. Derimod finder de uskrevne retsgrundsætninger om proportionalitet, sagsoplysning, inhabilitet, lighedsbehandling mv. anvendelse.

2.2.1.3. EU-retten

Droneområdet er reguleret i tre forordninger: Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer («droneforordningen»), Kommissionens delegerede forordning nr. 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer («droneproduktforordningen»), og Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2021/664/EU af 22. april 2021 om et regelsæt for U-space («U-spaceforordningen»).

På det EU-retlige område er det som udgangspunkt medlemsstaten, den kompetente myndighed eller den bemyndigende myndighed, der varetager myndighedsopgaver på droneområdet. Der er dog på visse områder udtrykkeligt givet mulighed for delegation til f.eks. private virksomheder, hvis den nationale regulering eller forvaltningspraksis muliggør dette.

Som eksempel på mulighed for delegering af opgaver på droneområdet i medfør af EU-retten kan nævnes droneforordningen. Forordningen beskriver blandt andet betingelserne for, at en person må foretage flyvning med droner i den åbne kategori, herunder prøvekrav, der skal være opfyldt før flyvning. Den åbne kategori omfatter den mindst komplekse droneflyvning, der ofte foretages med små droner, som både kan benyttes af private og professionelle.

Efter droneforordningen skal en fjernpilot (en pilot, der flyver en drone), som ønsker at kunne flyve droner i den åbne kategori, gennemføre op til to teoretiske prøver. Den ene prøve (A1/A3-prøven) kan tages online, og giver, hvis den består, eksaminanden ret til et A1-A3 certifikat for teoretisk viden. Den anden prøve (A2-prøven) skal tages enten på lokation i et overvåget lokale, eller online, hvor computeren overvåges af den, der forestår prøven, og giver, hvis den består, eksaminanden ret til et A2 kompetencecertifikat.

Den kompetente myndighed, Trafikstyrelsen, kan i medfør af forordningen tilrettelægge og afholde prøverne eller lade en virksomhed eller en organisation, der er udpeget af den kompetente myndighed, tilrettelægge og afholde prøverne. Tilrettelæggelsen består blandt andet i at definere de spørgsmål, der skal indgå i prøven. Spørgsmålene skal udarbejdes på baggrund af den vejledning, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (herefter: »EASA«) udsteder.

Efter droneforordningen kan fjernpiloter endvidere flyve på flere såkaldte standardscenarier. Ved standardscenarie forstås et scenarie, hvor den regeludstedende myndighed har defineret en række kriterier for flyvning med droner i forskellige typer af situationer. Det kunne f.eks. være et scenarie, der beskriver kravene i forbindelse med overflyvning af veje eller vindmøller. Flere standardscenarier stiller krav om, at fjernpiloten har gennemgået en nærmere defineret uddannelse og en test, før standardscenariet kan anvendes. I de situationer, hvor et standardscenarie definerer et specifikt krav til uddannelse afholdt af den kompetente myndighed, Trafikstyrelsen, eller en af den kompetente myndighed udpeget privat virksomhed eller organisation, kan Trafikstyrelsen eller den udpegede private virksomhed eller organisation i medfør af forordningen afholde uddannelserne og prøverne.

Vurdering af droneprodukter er ligeledes et område inden for EU-retten, hvor der er mulighed for delegering af opgaver til private. Efter droneproduktforordningen skal den bemyndigende (på engelsk »notifying«) myndighed (Trafikstyrelsen) vurdere, notificere og overvåge overensstemmelsesvurderingsorganer. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal kunne udføre en overensstemmelsesvurdering af droneprodukter, som en virksomhed ønsker at markedsføre i EU.

En overensstemmelsesvurdering er en vurdering af, at dronen opfylder de krav, der er fastsat til dronen i forordningen.

Den bemyndigende myndighed kan i medfør af droneproduktforordningen overlade vurderingen, notificeringen eller overvågningen til et nationalt akkrediteringsorgan eller til et organ, som ikke er en offentlig myndighed.

Endelig kan der i medfør af U-spaceforordningen udpeges en eneudøver af informationstjenester, der vil skulle levere de fælles informationstjenester, som forskellige myndigheder ellers vil skulle levere til brug for flyvning med droner i et U-space-luftrum. U-space er et særligt udpeget luftrum, hvor der stilles større krav til de droner, der skal flyve i dette luftrum, bl.a. at fjernpilotten skal anvende en USSP (U-space tjenesteyder), der skal sikre, at droner flyver sikkert i U-space-luftrummet. Informationstjenester kan bl.a. dreje sig om U-space-luftrumets laterale og vertikale grænser, kapacitetskrav og præstationskrav til droner, gældende betingelser og luftrumsrestriktioner for et bestemt U-space-luftrum, en liste over USSP'er, der tilbyder U-space-tjenester i U-space-luftrummet, eventuelt tilstødende U-space-luftrum og geografiske dronezoner, der er relevante for U-space-luftrummet.

Trafikstyrelsen forventes at etablere U-space-luftrum, hvor det må forventes, at der vil være et stort antal droner, der skal flyve.

Det forventes, at en eventuel eneudøver af informationstjenester vil blive den lufttrafiktjenesteyder, der i dag leverer hovedparten af lufttrafiktjenesterne i Danmark, Naviair, men Trafikstyrelsen vil også i medfør af forordningen kunne udpege en privat virksomhed eller organisation til eneudøver af informationstjenester. Der kan således for forskellige U-space-luftrum udpeges forskellige eneudøvere.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Luftfartslovens § 152, stk. 2, muliggør delegation af afgørelseskompetence til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige i sager, der i henhold til loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen inden for særligt den hobbyprægede flyvning, og hvis det i øvrigt anses for flyvesikkerhedsmæssig forsvarligt. Luftfartsloven forholder sig således ikke til rammerne for at delegere beføjelser, der ifølge EU-forordninger på droneområdet er tillagt medlemsstaten eller kompetente eller bemyndigende myndigheder, og hvor der i medfør af forordningerne er mulighed for at delegere beføjelser til private organisationer eller virksomheder.

Der er på droneområdet over den seneste årrække sket en professionalisering i dronebranchen, således at det på en række områder vurderes at være overensstemmende med de overordnede hensyn til luftfartssikkerheden, at visse opgaver kan overlades til private under tilsyn.

Foreningen for model- og dronflyvning Modelflyvning Danmark har således fået delegeret nogle opgaver på området for flyvning med modelfly efter luftfartslovens § 152, stk. 2, nr. 2, da flyvning med modelfly, som betragtes som droner, falder under hobbypræget flyvning.

En yderligere delegation af beføjelser til private inden for droneområdet forventes bl.a. dreje sig om delegation af opgaven med at udbyde tilrettelæggelse, undervisning og afholdelse af relevante dronerelaterede prøve- og testforløb, herunder A2-prøven, og opgaven med at træffe afgørelse om opkrævning af betaling herfor til private virksomheder og private organisationer. De private virksomheder og organisationer vil således få beføjelse til at tilrettelægge prøven, herunder fastsætte spørgsmål ud fra den vejledning, som EASA har udstedt på området, afholde A2-prøverne og vurdere, om fjernpiloterne har bestået prøven. Det betyder, at tilgængeligheden øges, idet prøven vil kunne aflægges flere steder i Danmark på markedsvilkår.

Derudover kunne en overordnet hjemmel til delegation af beføjelser på droneområdet danne grundlag for udpegning af et organ, som ikke er en offentlig myndighed eller et nationalt akkrediteringsorgan, der kunne varetage opgaven med at vurdere, notificere og overvåge overensstemmelsesvurderingsorganer i relation til droneprodukter.

Endelig vil en overordnet hjemmel til delegation af beføjelser på droneområdet kunne danne grundlag for at udpege en privat virksomhed eller organisation til eneudøver af informationstjenester i et U-space-luftrum. Det kan f.eks. være relevant, hvis der bliver behov for at etablere et U-space-luftrum over en stor virksomhed, og virksomheden f.eks. selv ønsker at stå for denne tjeneste for at kunne vide, hvor mange og hvilke droneoperatører der ønsker at flyve over virksomheden.

Som beskrevet i afsnit 2.2.1. følger det af luftfartslovens § 152, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de afgørelser, der i medfør af § 152, stk. 2, er uddelegeret til private organisationer og sagkyndige. Denne bestemmelse har til formål at sikre, at de enkelte afgørelser bliver truffet med de traditionelle retssikkerhedsgarantier, der gælder for den offentlige forvaltning, hvorfor den bl.a. er anvendt til at fastsætte regler om adgang til at klage over de konkrete afgørelser og forvaltningslovens anvendelsesområde i relation til denne type

sager. Det følger således af § 6, stk. 5, og § 25, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (herefter: delegationsbekendtgørelsen), at forvaltningslovens kapitel 2-7 gælder for private organisationer og sagkyndige, der efter luftfartslovens § 152, stk. 2, får tillagt afgørelseskompetence, og at disses afgørelser kan påklages til Trafikstyrelsen. Ved en ændring af luftfartsloven med henblik på at indsætte en ny delegationsbeføjelse på droneområdet forventes delegationsbekendtgørelsen ændres, således at afgørelser truffet af private virksomheder mv. på droneområdet ligeledes kan påklage til Trafikstyrelsen og ligeledes underlægges reglerne i forvaltningslovens kapitel 2-7.

Det foreslås således med lovforslagets § 1, nr. 9, at transportministeren skal kunne overlade beføjelser til at træffe afgørelser på droneområdet, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, eller som efter EU-forordninger på droneområdet er tillagt den kompetente eller bemyndigende myndighed, til andre offentlige myndigheder, private organisationer, virksomheder eller sagkyndige.

2.3. Digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet

2.3.1. Gældende ret

2.3.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 153 b, stk. 1, at en ansøger skal anvende de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed i form af digitale selvbetjeningsløsninger på to områder. Det drejer sig om udstedelse af personcertifikat efter luftfartslovens § 35 og efter EU-forordninger på området og ved anmodning om behandling af klager efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004/EF af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter: »passagerrettighedsforordningen«).

Det følger af § 153 b, stk. 2, at hvis Trafikstyrelsen finder, at der foreligger særlige forhold, der gør, at borgeren ikke må forventes at kunne anvende digital selvbetjening, skal styrelsen tilbyde, at ansøgningen eller anmodningen kan indgives på anden måde end ved digital selvbetjening efter stk. 1, og at styrelsen bestemmer, hvordan en ansøgning eller anmodning omfattet af 1. pkt. skal indgives, herunder om den skal indgives mundtligt eller skriftligt.

Herudover følger det af § 153 b, stk. 3, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning eller anmodning, der ikke er indgivet ved digital selvbetjening, hvis der ud fra en

samlet økonomisk vurdering er klare fordele for styrelsen ved at modtage ansøgningen eller anmodningen på anden måde end digitalt.

2.3.1.2. Lov om fravigelse fra obligatorisk digital selvbetjening

Lov om fravigelse fra obligatorisk digital selvbetjening, jfr. lov nr. 603 af 31. maj 2023, finder som udgangspunkt anvendelse på alle offentlige myndigheders obligatoriske digitale selvbetjeningsløsninger, hvor der efter lovgivningen er mulighed for at fravige udgangspunktet om obligatorisk digital selvbetjening for fysiske personer, jf. lovens § 1, stk. 1

Efter § 2, stk. 1, i lov om fravigelse fra obligatorisk digital selvbetjening, har fysiske personer, der er fritaget fra obligatorisk tilslutning til Digital Post efter regler udstedt i medfør af § 5, stk. 1, i lov om Digital Post fra offentlige afsendere, efter anmodning ret til at benytte den pågældende lovgivnings hjemlede alternativ til den obligatoriske digitale selvbetjeningsløsning.

2.3.1.2. Øvrig forvaltningsret

Det er det almindelige forvaltningsretlige udgangspunkt, at der er formfrihed for borgeren til at henvende sig til offentlige myndigheder, som borgeren vil, forudsat at forvaltningen teknisk er i stand til at modtage henvendelser i denne form.

Offentlige myndigheder skal i øvrigt i forbindelse med deres myndighedsudøvelse overholde grundlæggende forvaltningsretlige regler og principper om eksempelvis notatpligt, vejledningspligt og pligten til at oplyse en sag tilstrækkeligt mv. I det omfang det er nødvendigt, at myndighedernes dokumenter er påført en underskrift, skal myndighederne sikre dette.

2.3.1.3. EU-retten

Der er ikke i EU-retten krav om brug af digitale løsninger i forbindelse med ansøgninger, klager og andre henvendelser på luftfartsområdet.

Trafikstyrelsen skal, i det omfang styrelsen behandler personoplysninger, sikre, at behandlingen overholder Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (herefter: »databeskyttelsesforordningen«) og lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (herefter: »databeskyttelsesloven«).

I den forbindelse kan særligt fremhæves, at Trafikstyrelsen i medfør af databeskyttelsesforordningen skal have et behandlingsgrundlag, når der behandles personoplysninger som f.eks. navne og CPR-nummer i en digital løsning. En sådan behandling af personoplysninger i forbindelse med ansøgningsager mv. inden for luftfartsområdet har hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter en offentlig myndighed kan behandle personoplysninger, når behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt og databeskyttelseslovens § 11, stk. 1, hvorefter offentlige myndigheder kan behandle oplysninger om personnummer med henblik på en entydig identifikation eller som journalnummer.

Databeskyttelsesforordningen stiller også krav om, at den dataansvarlige skal sikre, at personoplysninger kan bevare deres fortrolighed, integritet og tilgængelighed. Trafikstyrelsen skal derfor sikre, at andre virksomheder eller borgere ikke uforvarende kan få adgang til de personoplysninger, der ligger i løsningen. En ansøger må eksempelvis ikke pludselig kunne få adgang til andre ansøgere ansøgninger og sager i den digitale løsning.

2.3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet i afsnit 2.3.1.1. er det i dag kun muligt på luftfartsområdet at stille krav om, at borgere og virksomheder skal anvende digitale løsninger i relation til udstedelse af personcertifikat efter luftfartslovens § 35 og efter EU-forordninger på området og ved anmodning om behandling af klager efter passagerrettighedsforordningen. Dette betyder i praksis, at Trafikstyrelsen skal behandle henvendelser, ansøgninger, blanketter mv. på luftfartsområdet både i form af forskellige fysiske og digitale henvendelser.

Trafikstyrelsen stiller i dag en række digitale blanketter til rådighed for ansøgninger på luftfartsområdet, uden at man som ansøger er forpligtet til at anvende dem ved ansøgning. Dette gælder blandt andet på droneområdet, ved anmeldelse af en privat flyveplads og udleje af privat luftfartøj uden pilot. Da der ikke er pligt til at anvende blanketterne, modtager Trafikstyrelsen både ansøgninger via blanketterne og på anden måde, f.eks. via mail. Dette fører til situationer, hvor kvaliteten af ansøgningerne er af varierende karakter og oplysningerne utilstrækkelige. Trafikstyrelsen skal herefter – i samspil med borgerne og virksomhederne – bruge tid på at oplyse sagerne fuldt ud, før en ansøgning kan behandles. Dertil kommer, at ansøgninger, klager og henvendelser, der indsendes via mail, uden at der i den forbindelse anvendes en digital løsning, kan

være vanskelige at identificere blandt indkomne mails, og at journalisering skal ske manuelt, hvilket lægger unødigt beslag på de tilgængelige sagsbehandlerressourcer.

Da det bliver mere almindeligt at anvende digitale løsninger ved ansøgninger og henvendelser, bliver muligheden for anvendelse af digitale løsninger desuden decideret efterspurgt i f.eks. dronebranchen. Også på flyvepladsområdet og i forhold til ansøgninger om erhvervsmæssig flyvning til og fra Danmark eller over dansk område, vil det lette sagsbehandlingen, hvis digitale løsninger kan gøres obligatoriske. Dette skyldes særligt, at digitale løsninger vil gøre det lettere at udfylde en ansøgning korrekt og sikre, at alle oplysninger er indeholdt i det materiale, der sendes til Trafikstyrelsen, ligesom digitale løsninger vil give Trafikstyrelsen mulighed for at yde målrettet skriftlig vejledning i forbindelse med udfyldelse af ansøgningen, som dermed i sidste ende vil kunne behandles hurtigere til gavn for ansøgeren.

Endelig vil en mere vidtstrakt mulighed for at benytte obligatoriske digitale løsninger muliggøre automatiserede sagsbehandlingsprocesser på en række områder på luftfartsområdet, noget der f.eks. kan understøtte høring af andre myndigheder, der skal høres i forbindelse med en ansøgning, før ansøgningen bliver sendt videre til Trafikstyrelsen.

Det vil på den baggrund være relevant at ændre luftfartsloven således, at transportministeren bemyndiges til generelt at fastsætte nærmere regler om brugen af digitale løsninger frem for alene at kunne fastsætte regler om digitale løsninger på to begrænsede områder inden for luftfarten. En bemyndigelsesbestemmelse muliggør fremtidig tilpasning til behovet for digitale løsninger, men sikrer samtidig, at de digitale løsninger, der etableres på baggrund af bemyndigelsen, opfylder kravene til beskyttelse af persondata, og stillingtagen til behovet for afvigelser, elektroniske identifikationsordninger mv. Digitale løsninger må forventes fremover at være relevante på hele luftfartsområdet. Det er imidlertid ikke på nuværende tidspunkt muligt at fastslå, på hvilke særskilte områder inden for luftfartslovgivningen, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, det vil være relevant at fastsætte regler om digitale løsninger. De digitale løsninger, som vil blive stillet til rådighed af Trafikstyrelsen, vil kunne være rettet mod både virksomheder og borgere. En fjernpilots ansøgning om udstedelse af et droncertifikat eller et dronekompetencecertifikat efter bestået eksamen er et eksempel på en ansøgning, som med fordel ville kunne indsendes via en digital løsning. Fjernpiloter vil både være borgere og professionelle aktører, f.eks. fjernpiloter, der er ansat i en virksomhed, og løsningen skal derfor kunne anvendes af både borgere og professionelle aktører.

En bemyndigelse af transportministeren til at fastsætte regler om digitale løsninger på luftfartsområdet generelt forventes indledningsvist anvendt til at fastsætte regler om, at luftfartsselskaber ved ansøgning og notifikation for flyvninger til, fra eller over Danmark, Grønland og Færøerne skal anvende den digitale løsning, som Trafikstyrelsen vil stille til rådighed. Ved at etablere en digital ansøgningsprocedure sikres, at den relevante information i ansøgninger om trafiktilladelse vil være struktureret og ensartet, hvorved Trafikstyrelsens administration vil kunne tilrettelægges mere effektivt, mens tidskrævende indtastninger, sagsoprettelse, informationstilbageløb til selskaberne, opfølgende spørgsmål og afklaring mv. vil kunne undgås.

Den foreslåede bemyndigelse forventes endvidere anvendt på området for droner, idet der på dette område bliver indsendt et stort antal ansøgninger. I 2022 har Trafikstyrelsen således modtaget knapt 400 ansøgninger på droneområdet. Bemyndigelsen forventes på dette område at blive anvendt til at fastsætte regler om, at brugerne skal indsende deres ansøgning via en digital løsning. Det vil lette arbejdet både for virksomheder, fordi de dermed ved, hvilke oplysninger der skal indsendes med ansøgningen, og for Trafikstyrelsen, hvor det vil kunne forkorte sagsbehandlingstiden, når alle de nødvendige oplysninger indsendes med ansøgningen.

En digitaliseret ansøgningsprocedure forventes på de omtalte områder at have en umiddelbar ressourcebesparende effekt for myndighederne og en serviceforbedrende effekt for brugerne.

Endelig må det forventes, at bemyndigelsen over tid vil blive anvendt på andre dele af luftfartsområdet, herunder blandt andet i forbindelse med etablering og drift i relation til flyvepladser, luftfartøjers luftdygtighed og operation, luftfartsvirksomheder, lufttrafiktjenester og security, hvor der vil være effektiviserings- og sagsbehandlingsmæssige fordele ved at stille krav om, at ansøgninger og henvendelser skal indsendes via en digital løsning, der stilles til rådighed af Trafikstyrelsen.

Det foreslåede formkrav om anvendelse af de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen måtte stille til rådighed, vil være en fravigelse fra det almindelige forvaltningsretlige udgangspunkt om, at der er formfrihed for borgeren til at henvende sig til offentlige myndigheder, som borgeren vil, men der er ikke med det foreslåede formkrav lagt op til at ændre de øvrige grundlæggende forvaltningsretlige regler eller principper, som myndigheder skal overholde.

Trafikstyrelsen vil med andre ord fortsat skulle oplyse sagerne forsvarligt og overholde forvaltningslovens regler og principper, selvom der indføres formkrav om anvendelse af digital

selvbetjening. I det omfang, at styrelsens dokumenter skal være påført en underskrift, vil styrelsen således også skulle sikre dette.

Den digitale selvbetjeningsløsning vil endvidere skulle overholde kravene i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Trafikstyrelsen skal således have en hjemmel til at behandle personoplysninger i medfør af databeskyttelsesforordningen og skal være opmærksom på reglerne om videregivelse af personoplysninger, hvis data skal stilles til rådighed for andre eller videregives til andre offentlige myndigheder.

Som led i en bemyndigelse af transportministeren til at fastsætte regler om digitale løsninger bør ministeren desuden kunne fastsætte regler om, at en borger ikke skal anvende de digitale løsninger, hvis borgeren ikke kan forventes at kunne anvende en digital løsning, og regler om, hvordan borgeren i stedet kan indgive en ansøgning eller anmodning.

En borger vil f.eks. ikke skulle anvende en digital løsning, hvis borgeren ikke har et elektronisk identifikationsmiddel, der er omfattet af den elektroniske identifikationsordning, som Trafikstyrelsen har stillet krav om.

Fastsættelse af regler, som giver fysiske personer mulighed for at fravige digitale løsninger, indebærer, at lov om fravigelse fra obligatorisk digital selvbetjening finder anvendelse. Det indebærer, at borgere, der er fritaget fra obligatorisk tilslutning til Digital Post efter regler udstedt i medfør af § 5, stk. 1, i lov om Digital Post fra offentlige afsendere, efter anmodning har ret til at benytte de alternative løsninger, som ministeren foreslår bemyndiget til at kunne fastsætte.

Endelig bør transportministeren kunne fastsætte regler om, at brugerne skal anvende elektronisk identifikation, når de skal bruge de digitale løsninger. Elektronisk identifikation kan bl.a. være den danske nationale elektroniske identifikationsordning (MitID), anden elektronisk identifikation, som det offentlige stiller til rådighed eller det europæiske ID (EIDAS). Det kan også være en virksomhedssignatur, som en operatør anvender, f.eks. et virksomhedscertifikat eller funktionscertifikat.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 11, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Det foreslås i forlængelse heraf, at ministeren skal kunne

fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen og om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller en henvendelse. Det foreslås endvidere, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller en henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. En digital ansøgning, klage eller henvendelse foreslås at kunne anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen. Afslutningsvis foreslås det, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om, at adgang til de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal foregå via elektroniske identifikationsordninger.

2.4. Ændring af rammerne for Havarikommissionens undersøgelsespligt mv.

2.4.1. Gældende ret

2.4.1.1. Luftfartsloven

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) er undersøgelsesorgan for havarier og hændelser på luftfartsområdet i Danmark, Grønland og Færøerne og for ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark.

Det følger således af luftfartslovens § 136, stk. 1, at Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen følgende havarier og hændelser:

- 1) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,
- 2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,
- 3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og

4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen.

Havarikommissionens undersøgelsespligt omfatter ikke havarier og alvorlige hændelser med luftfartøjer uden nationalitetsregistrering. Disse luftfartøjer benævnes i daglig tale ultralette luftfartøjer og består af et én-sædet eller højst to-sædet luftfartøj og anvendes hovedsageligt til hobbyflyvning. Andre luftfartøjer, der hovedsageligt anvendes til hobbyflyvning, og som ikke har nationalitetsregistrering, er faldskærm, dragefly, glideskærm og paratriker. Disse omfattes heller ikke af Havarikommissionens undersøgelsespligt. I dag er de ultralette luftfartøjer, der flyver på en nationalitets- og identifikationsbetegnelse i regi af en af Trafikstyrelsen godkendt forening, undtaget rapporteringspligten til Havarikommissionen og er således ikke underlagt Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse. De øvrige luftfartøjer i bilag 1-kategorien i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 216/2008, der flyver på en civil luftfartøjsregistrering, er underlagt rapporteringspligten til Havarikommissionen og omfattes af Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse.

Havarier og alvorlige hændelser med de nævnte luftfartøjer er underlagt Trafikstyrelsens tilsyn. Efter luftfartslovens § 152, stk. 2, kan ministeren overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen til blandt andet private organisationer. Trafikstyrelsen har på den baggrund overladt en række opgaver vedrørende den hobbyprægede luftfart, herunder opgaven med at undersøge havarier og hændelser, til Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) og Dansk Hangglider og Paraglider Union (DHPU). I praksis er det politiet, der foretager undersøgelsen af havarier med luftfartøjer, når ombordværende er omkommet eller er kommet alvorligt til skade, da der vil kunne opstå situationer, hvor det vil stride mod uvildighedsprincippet, hvis en organisation undersøger havarier og alvorlige hændelser, der involverer civile luftfartøjer, der er underlagt godkendelse og tilsyn i unionen.

Det følger derudover af luftfartslovens § 144 b, stk. 7, at transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Bestemmelsen fortolkes i praksis i overensstemmelse med EU-retten således, at ministeren ikke har en decideret instruktionsbeføjelse over Havarikommissionen.

2.4.1.2. EU-retten

På det EU-retlige område sætter Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (herefter: »havarikommissionsforordningen«) rammerne for de opgaver, Havarikommissionen skal varetage.

Det følger af havarikommissionsforordningens artikel 5, at ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse, der involverer luftfartøjer, som Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (herefter: »grundforordningen«) finder anvendelse på, skal gøres til genstand for en sikkerhedsundersøgelse i den medlemsstat, hvor havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted.

Derudover indeholder grundforordningen en definition af, hvilke luftfartøjer der omfattes af den europæiske luftfartsregulering, og hvilke luftfartøjer der omfattes af de enkelte EU-landes nationale luftfartslovgivninger.

Grundforordningen erstattede i 2018 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (herefter: »grundforordning 216«).

Det følger af artikel 5 i havariforordningen, at undersøgelsespligten efter EU-reglerne ikke finder anvendelse på havarier og alvorlige hændelser, der involverer visse typer af luftfartøjer. I grundforordning 216 fremgik disse luftfartøjer af bilag II (såkaldte bilag II-luftfartøjer).

I grundforordningen fra 2018 fremgår de nævnte luftfartøjer af bilag 1 (såkaldte bilag I-luftfartøjer). Listen over bilag I-luftfartøjer omfatter i grove træk de samme luftfartøjer, som hidtil var omfattet af bilag II, idet der dog er sket en ændring, der betyder, at visse af luftfartøjskategorierne er ændret, og at visse luftfartøjer, hvis de er konstrueret i henhold til relevante certificeringsspecifikationer, ikke omfattes af bilag I. Luftfartøjerne opført i bilag I omfatter blandt andet historiske luftfartøjer, fly opereret på national flyvetilladelse, som omfatter de ultralette fly, amatørbyggede fly og visse mindre privatfly. De luftfartøjer, der er anført i bilag I, er undtaget fra store dele af EU-reguleringen og er i stedet overladt til medlemsstaternes nationale regulering.

Ændringerne af kravene i grundforordningen har ført til, at der i dansk luftrum både kan flyve lette sportsluftfartøjer, der følger certificeringsspecifikationerne, og luftfartøjer, der ikke følger certificeringsspecifikationerne. Begge kategorier af luftfartøjer kan flyve med enten en civil nationalitetsregistrering eller en civil national identifikationsbetegnelse, i regi af en af Trafikstyrelsen godkendt forening.

En civil nationalitetsregistrering er en registrering, luftfartøjet tildeles, når det er optaget i et nationalitetsregister hos den civile luftfartsmyndighed i en stat, der har tiltrådt Chicagokonventionen. En civil national identifikationsbetegnelse er en registrering luftfartøjet tildeles, når det er optaget i en af Trafikstyrelsen godkendt forenings register.

Det kan dermed ikke umiddelbart, ud fra luftfartøjernes registrering eller identifikation, afgøres om luftfartøjerne hører til kategorien, der følger certificeringsspecifikationerne, eller om de er undtaget.

Det følger af havarikommissionsforordningens artikel 4, at enhver medlemsstat skal nedsætte en undersøgelsesmyndighed, som har til opgave at gennemføre uvildige og uafhængige undersøgelser af havarier og hændelser.

Havarikommissionen, som er den danske sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, har til formål at gennemføre sikkerhedsundersøgelser af havarier, ulykker og hændelser. Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal fungere som en uafhængig undersøgelsesinstans, og undersøgelsesinstansen skal have fuld myndighed og kontrol over undersøgelsen.

Undersøgelsesinstansen skal fungere uafhængigt, navnlig af luftfartsmyndigheder, der er ansvarlige for luftdygtighed, certificering, flyveoperationer, vedligeholdelse, udstedelse af licenser og certifikater, flyvekontrolltjeneste og flyvepladsdrift og generelt af enhver anden part eller enhed, hvis interesser eller opgaver kunne komme i konflikt med sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens opgave eller påvirke dennes objektivitet.

2.4.1.3. Chicagokonventionen

Chicagokonventionen fastslår i artikel 37, at medlemsstaterne forpligter sig til at samarbejde med henblik på at opnå størst mulig ensartethed i forskrifter, normer og reglementer og organisation i forbindelse med regulering af og tilsyn med luftfartøjer, personale, luftruter og hjælpetjenester i alle forhold, hvor en sådan ensartethed kan lette og forbedre luftfarten.

Med henblik på opfyldelse af artikel 37 udarbejder ICAO annekser til Chicagokonventionen, som består af internationale standarder og rekommandationer. Fra dansk side har man besluttet, at de udstedte annekser skal have bindende virkning i national ret og dermed gennemføres i dansk lovgivning.

På baggrund af en ændring i ICAO's Annex 13, der nu foreligger i en 12 udgave, skal der foretages undersøgelse af havarier med alle luftfartøjer, hvor der er opstået fatal eller alvorlig tilskadekomst, hvor luftfartøjet udsættes for skader eller strukturel fejl (failure), og hvor luftfartøjer er forsvundet eller utilgængeligt (eksempelvis store havdybder).

2.4.2. Transportministeriet overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under afsnit 2.4.1.2 medfører ændringerne i grundforordningen, at der i dag i dansk luftrum kan flyve lette luftfartøjer, der følger henholdsvis certificeringsspecifikationerne og luftfartøjer, der er undtaget certificeringsspecifikationerne.

Begge kategorier af luftfartøjer kan flyve med både en civil nationalitetsregistrering eller en civil national identifikationsbetegnelse i regi af en af Trafikstyrelsen godkendt forening. Det kan dermed ikke umiddelbart ud fra luftfartøjernes registrering eller identifikation afgøres, om luftfartøjerne er omfattet af undersøgelsesforpligtelsen, eller om de er undtaget.

Samtidig betyder ændringen af Chicagokonventionens Annex 13, at Havarikommissionen skal gennemføre sikkerhedsundersøgelser af havarier med *alle* luftfartøjer, hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst.

Det følger af Chicagokonventionens Annex 13, 12. udgave, at en person er kommet fatalt eller alvorligt til skade som følge af:

- at være i flyet, eller
- direkte kontakt med enhver del af luftfartøjet, herunder dele, der er blevet løsrevet fra luftfartøjet, eller
- direkte udsættelse for jetblast

Undtaget herfra, er tilfælde, hvor skaderne stammer fra naturlige årsager, der foreligger egenskyld eller når skaderne skyldes forhold, udenfor de områder der normalt er tilgængelige for passagerer og besætning.

For at sikre at Danmark lever op til undersøgelsesforpligtelsen i forhold til alle havarier og for at fjerne tvivl om rækkevidden af Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse bør Havarikommissionens undersøgelsespligt udvides til at omfatte havarier med alle luftfartøjer, hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke hvor det udelukkende er faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike, der er involveret, for derigennem at sikre, at havarier med fatal eller alvorlig tilskadekomst med alle luftfartøjer, herunder de lette luftfartøjer, bliver genstand for en sikkerhedsundersøgelse.

Ændringen i lovforslaget vil danne grundlag for, at Havarikommissionen i sine undersøgelser kan tage højde for konsekvenserne af de ændringer, der blev foretaget med vedtagelsen af grundforordningen og Danmarks internationale forpligtelser, der følger af Chicagokonventionens Annex 13.

Det findes endvidere hensigtsmæssigt, at sikkerhedsundersøgelsen af disse havarier og hændelser fremadrettet varetages af Havarikommissionen, der har kompetencerne til at foretage sikkerhedsundersøgelserne. At Havarikommissionen tildeles opgaven vurderes i højere grad at kunne sikre opretholdelsen af et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart.

Lovforslaget indebærer ikke ændringer i Havarikommissionens undersøgelsesmetoder, men sikrer, at rammerne for Havarikommissionens undersøgelser er i overensstemmelse med gældende internationale standarder og anbefalet praksis.

Herudover foreslås luftfartslovens § 144 b, stk. 7, om transportministerens beføjelser til på ethvert tidspunkt at kunne pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag præciseret. Det bemærkes, at der ikke er tale om en materiel ændring, men alene en præcisering af gældende ret.

Det foreslås at præcisere bestemmelsen, således at transportministeren fremover kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Havarikommissionen udfører i dag sine opgaver uafhængigt og er ikke underlagt instruktionsbeføjelser. Derfor foreslås det at justere bestemmelsens ordlyd, som vil tydeliggøre Havarikommissionens uafhængighed til at gennemføre sikkerhedsundersøgelser i en konkret sag om havarier eller hændelser. Den foreslåede justering, ændrer ikke på det forhold, at transportministeren kan pålægge Havarikommissionen specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte i medfør af luftfartslovens § 144 b, stk. 2.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 7, at indsætte et nyt nr. 4 i § 136, stk. 1, der indebærer, at Havarikommissionen vil skulle undersøge havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal tilladt startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet. Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 8, at luftfartslovens § 144, stk. 7, nyaffattes, således at transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Der vil alene være begrænsede økonomiske konsekvenser for det offentlige som følge af lovforslaget.

Den del af lovforslaget, der vedrører luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Den del af lovforslaget, der vedrører delegation af beføjelser på droneområdet, vil alene have begrænsede økonomiske konsekvenser for staten.

Trafikstyrelsen har hidtil været ansvarlig for at tilrettelægge og afholde prøver på droneområdet og at udstede certifikater. Udgifterne hertil har været finansieret via et gebyr, der blev betalt af den prøvetagende. Overlades opgaven med at tilrettelægge og gennemføre prøverne til en privat organisation eller virksomheder, vil Trafikstyrelsen få en ny opgave med at vurdere, om en ansøger lever op til udpegningskravene. Afgørelser om udpegning af private organisationer og virksomheder vil være gebyrbelagt. Samtidig vil de opgaver, Trafikstyrelsen hidtil har haft med tilrettelæggelse og afholdelse af prøverne bortfalde, i det omfang opgaven bliver lagt ud til private organisationer og virksomheder. Omkostningerne til det løbende tilsyn med efterlevelse af delegationen vil blive finansieret af safety-afgiften på lige fod med de øvrige af Trafikstyrelsens tilsynsopgaver på luftfartsområdet. Finansiering af nye tilsynsopgaver med safety-afgiften, der skal være omkostningsdækkende, kan indebære behov for forslag om forhøjelse af afgiften.

Den del af lovforslaget, der vedrører muligheden for at gøre brugen af digitale løsninger obligatorisk for virksomheder og borgere, vil ikke have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Trafikstyrelsen stiller allerede i dag digitale løsninger til rådighed i forbindelse med sagsbehandling på visse områder, hvor der dog i dag ikke er hjemmel til at kræve, at løsningerne anvendes af

virksomheder og borgere. De digitale løsninger vil blive udviklet, når der er behov for disse løsninger, og udgifterne forbundet hermed vil falde ind under de gebyrordninger, der måtte være på området. Udgifterne vil dermed som udgangspunkt blive båret af områdets brugere. Udgifter til udvikling af digitale løsninger, der ikke inddækkes af gebyrordning, f.eks. opgaver i forbindelse med Trafikstyrelsens generelle vejledningspligt, kan medføre en mindre udgift for det offentlige. Udviklingen af løsningerne forventes at kræve, at Trafikstyrelsen i en periode sætter administrative ressourcer af til dette, hvilket i en begrænset periode kan medføre et behov for at hæve Trafikstyrelsens lønsumsloft. Ressourcerne forventes frigivet, når en digital løsning er stillet til rådighed for virksomheder og borgere, fordi de digitale løsninger vil være med til at sikre, at ansøgerne vil kunne indsende en mere komplet ansøgning eller henvendelse til Trafikstyrelsen og dermed lette Trafikstyrelsens sagsbehandling.

Endelig har den del af lovforslaget, der vedrører ændringer i Havarikommissionens rammer, ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

For så vidt angår implementeringskonsekvenser for det offentlige består disse for det samlede lovforslag alene i videreudvikling af eksisterende digitale løsninger på luftfartsområdet.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den del af lovforslaget, der vedrører luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, fører ikke til økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den del af lovforslaget, der vedrører delegation af beføjelser på droneområdet, vil få begrænsede økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for erhvervslivet mv. Virksomheder, der uddanner egne fjernpiloter, betaler i dag for uddannelse, og for at fjernpiloterne kan tage de påkrævede prøver. Omkostningerne til uddannelse, prøvetagning og certificering for den enkelte virksomhed vil således på samme måde som i dag afhænge af antallet af fjernpiloter ansat i virksomheden. Det kan ikke udelukkes, at der vil være en begrænset forøgelse af udgifter til omkostningerne ved prøvetagning mv. i forhold til det gebyrniveau, der i dag opkræves af Trafikstyrelsen.

Det forventes, at forslaget vil få begrænsede økonomiske konsekvenser for den del af erhvervslivet, som ønsker at få mulighed for at tilrettelægge og udføre prøverne, da de ved ansøgning om udpegning til Trafikstyrelsen vil skulle dokumentere at leve op til relevante krav i tilknytning til dronedeforordningen og i den forbindelse vil opleve begrænsede administrative konsekvenser som led

i udarbejdelse af ansøgningsmaterialet og omkostninger til gebyr for udstedelse af godkendelsen. Uddelegering af opgaver på droneområdet til private vil endvidere betyde en ny tilsynsforpligtelse for Trafikstyrelsen, og da denne tilsynsforpligtelse som de øvrige tilsyn på luftfartsområdet skal finansieres af safety-afgiften, kan dette på sigt betyde et behov for at hæve safety-afgiften.

Den del af lovforslaget, der vedrører bemyndigelse til at fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger, vil få begrænsede indirekte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet og begrænsede implementeringskonsekvenser for erhvervslivet m.v. Trafikstyrelsen udvikler og anvender allerede i dag digitale løsninger, som det blot ikke er muligt at gøre obligatorisk at anvende. Omkostningerne til udviklingen af digitale blanketter og digitale løsninger vil som udgangspunkt blive lagt på det gebyr, erhvervslivet betaler, når de ansøger om tilladelse på luftfartsområdet. Hvis der er tale om henvendelser, der ikke vedrører en konkret sagsbehandlingstype, der er gebyrbelagt, vil dette ske uden omkostninger for erhvervslivet. Udviklingen af digitale ansøgningsløsninger vil på sigt understøtte en mere effektiv sagsbehandling til gavn for erhvervslivet.

For så vidt angår implementeringskonsekvenser for erhvervslivet kan virksomheder i dag ansøge eller henvende sig til Trafikstyrelsen på den måde, som de ønsker at gøre det på. De fleste henvender sig enten ved at sende en mail til Trafikstyrelsen eller ved at anvende de blanketter, som styrelsen har lagt på internettet og derefter indsende blanketterne pr. mail. Ved fastsættelse af regler om obligatorisk brug af digitale løsninger vil det i praksis betyde, at virksomhederne som udgangspunkt alene vil kunne henvende sig til Trafikstyrelsen digitalt på nærmere angivne områder inden for det samlede luftfartsområde.

Endelig vil den del af lovforslaget, der vedrører ændringer i Havarikommissionens rammer, ikke føre til økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Den del af lovforslaget, der vedrører luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

Den del af lovforslaget, der vedrører delegation af beføjelser på droneområdet, vil ikke få administrative konsekvenser for borgerne.

Den del af lovforslaget, som vedrører obligatorisk brug af digitale løsninger, vil få begrænset administrativ betydning for borgerne. Borgere og virksomheder kan i dag vælge at indsende

ansøgninger eller henvendelser pr. brev i stedet for at sende det digitalt, hvor det fremadrettet vil kunne gøres obligatorisk at benytte en digital løsning inden for en række områder på det samlede luftfartsområde. Borgere, der ikke har mulighed for at benytte sig af den digitale løsning, vil fortsat kunne henvende sig til Trafikstyrelsen på anden vis.

Den del af lovforslaget, der vedrører ændringer i rammerne for Havarikommissionen, har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Den del af lovforslaget, der vedrører præcisering af bestemmelsen om luftfart inden for dansk område, udspringer af, at Europa-Kommissionen i åbningsskrivelse af 9. juni 2021 meddelte, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser til at sikre varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i henhold til artikel 34 og 56 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Dette skyldes ifølge Europa-Kommissionen, at Danmark kræver, at luftfartøjer, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, som er omfattet af grundforordningen, og som allerede er registreret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, skal have en særlig tilladelse eller registreres i Danmark, før luftfartøjerne kan have permanent base i Danmark.

Grundforordningen har som hovedformål at fastlægge og opretholde et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen, jf. forordningens artikel 1, stk. 1. Derudover tager forordningen sigte på at lette den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital på de områder, der er omfattet af grundforordningen, skabe lige vilkår for alle aktører på det indre luftfartsmarked og forbedre EU-luftfartsindustriens konkurrenceevne, jf. forordningens artikel 1, stk. 2, litra b.

Det følger af grundforordningens artikel 2, stk. 1, litra b, nr. i, at grundforordningen finder anvendelse på konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer, samt deres motorer, propeller, dele, ikke-fastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, når luftfartøjet er eller vil være registreret i en medlemsstat, i det omfang medlemsstaten ikke har

overdraget sit ansvar i henhold til Chicagokonventionen til et tredjeland, og luftfartøjet ikke opereres af en luftfartøjsoperatør fra et tredjeland.

På baggrund af åbningskrivelsen fra Europa-Kommissionen forslås det præciseret, at EU- og EØS-registrerede luftfartøjer kan opholde sig i Danmark uden en særlig tilladelse.

Den del af lovforslaget, der vedrører muligheden for at delegere beføjelser på droneområdet, udspringer ligeledes af EU-retten. Det følger således af droneforordningen, at der er mulighed for, at den kompetente myndighed eller den bemyndigende myndighed kan overlade visse opgaver relateret til tilrettelæggelse og afholdelse af prøverne, der ligger til grund for udstedelse af et dronekompetencecertifikat, til private virksomheder eller organisationer. Blandt opgaverne er også fastlæggelse af de spørgsmål, der stilles ved prøverne. Det er en forudsætning for at udnytte denne mulighed, at den kompetente eller bemyndigende myndighed efter de nationale regler kan overlade opgaverne til private. Med lovforslaget tilvejebringes de nødvendige hjemler, der muliggør opgaveoverladelser i overensstemmelse med droneforordningen.

Den del af lovforslaget, der vedrører bemyndigelse til at fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger, vil ved sin udmøntning skulle tage højde for de EU-retlige persondatabeskyttelsesregler i databeskyttelsesforordningen. Det betyder blandt andet, at Trafikstyrelsen også ved brug af digitale løsninger skal have et behandlingsgrundlag i medfør af forordningen, når der behandles personoplysninger som f.eks. navne og CPR-nummer. Behandlingen vil have hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, hvorefter en offentlig myndighed kan behandle personoplysninger, når behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt. Da de ansøgninger, klager og henvendelser, hvor der vil blive stillet krav om brug af en digital løsning, alle udgør et led i Trafikstyrelsens myndighedsudøvelse på luftfartsområdet, vil der således også, hvis behandlingen sker ved brug af digitale løsninger, være det nødvendige grundlag for behandling af persondata i forbindelse med Trafikstyrelsens behandlinger af sagerne.

For så vidt angår den del af lovforslaget, der relaterer sig til ændring i rammerne for Havarikommissionens undersøgelsespligt, vil lovforslaget tilpasse national ret med Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (herefter: »grundforordningen«).

I grundforordningen fra 2018 fremgår de nævnte luftfartøjer af bilag 1 (såkaldte bilag I-luftfartøjer). Listen over bilag I-luftfartøjer omfatter i grove træk de samme luftfartøjer, som hidtil var omfattet af bilag II, idet der dog er sket en ændring, der medfører, at visse af luftfartøjskategorierne er ændret, og at visse luftfartøjer, hvis de er konstrueret i henhold til relevante certificeringsspecifikationer, ikke omfattes af bilag I. Luftfartøjerne omfatter blandt andet historiske luftfartøjer, fly opereret på national flyvetilladelse som omfatter de ultralette fly, amatørbyggede fly og visse mindre privatfly. De luftfartøjer, der er anført i bilag I, er undtaget fra store dele af EU-reguleringen og er i stedet overladt til medlemsstaternes nationale regulering.

Ændringerne af kravene i grundforordningen har ført til, at der i dansk luftrum kan flyve lette sportsluftfartøjer, der følger certificeringsspecifikationerne og luftfartøjer, der ikke følger certificeringsspecifikationerne. Begge kategorier af luftfartøjer kan flyve med enten en civil nationalitetsregistrering (en registrering, luftfartøjet tildeles, når det er optaget i et nationalitetsregister hos den civile luftfartsmyndighed i en stat, der har tiltrådt Chicagokonventionen) eller en civil national identifikationsbetegnelse i regi af en af Trafikstyrelsen godkendt forening (en registrering luftfartøjet tildeles, når det er optaget i en af Trafikstyrelsen godkendt forenings register). Med lovforslaget skabes grundlaget for, at Havarikommissionen i sine undersøgelser kan tage højde for konsekvenserne af de ændringer, der blev foretaget med vedtagelsen af grundforordningen.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ved delegation af beføjelser på droneområdet, vil Trafikstyrelsen overlade	Ved delegation af beføjelser på droneområdet vil Trafikstyrelsen få en ny

	<p>opgaver vedrørende tilrettelæggelse og afholdelse af prøver til en privat aktør. Opgaverne er i dag gebyrfinansieret.</p> <p>De øvrige dele af lovforslaget forventes ikke at have positive økonomiske konsekvenser for det offentlige.</p>	<p>opgave med at vurdere, om en ansøger lever op til udpegningskravene. Afgørelser om udpegningskravene vil være virksomheder vil være gebyrbelagt. Omkostningerne til det løbende tilsyn med efterlevelse af delegationen vil blive finansieret af safety-afgiften.</p> <p>De øvrige dele af lovforslaget forventes kun i begrænset grad at have negative økonomiske konsekvenser for det offentlige.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Obligatorisk brug af digitale løsninger på flere områder på det samlede luftfartsområde vil effektivisere Trafikstyrelsens sagsbehandling af ansøgninger mv.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Udviklingen af digitale ansøgningsløsninger vil på sigt understøtte en mere effektiv sagsbehandling til gavn for erhvervslivet.	Forslaget forventes at få begrænsede økonomiske konsekvenser for den del af erhvervslivet, som ønsker at få mulighed for at tilrettelægge og udføre dronerelaterede prøver, da virksomheder vil skulle betale et gebyr for at blive udpeget af

		<p>Trafikstyrelsen til at varetage de pågældende opgaver.</p> <p>Den del af lovforslaget, der vedrører digitale løsninger, vil få begrænsede indirekte økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for erhvervslivet, da virksomheder vil skulle anvende en digital løsning i forbindelse med ansøgninger mv.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	<p>Den del af lovforslaget, som vedrører obligatorisk brug af digitale løsninger, vil få begrænset administrativ betydning for borgerne.</p> <p>Borgere og virksomheder kan i dag vælge at indsende ansøgninger eller henvendelser pr. brev i stedet for at sende det digitalt, hvor det fremadrettet vil kunne gøres obligatorisk at benytte en digital løsning inden for en række områder på det samlede luftfartsområde. Borgere, der ikke har mulighed for at</p>

		benytte sig af den digitale løsning, vil fortsat kunne henvende sig til Trafikstyrelsen på anden vis.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører luftfartøjers adgang inden for dansk område, udspringer af, at Europa-Kommissionen i åbningsskrivelse af 9. juni 2021 meddelte, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser til at sikre varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i henhold til artikel 34 og 56 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde.</p> <p>På baggrund af Europa-Kommissionens åbningsskrivelse foreslås det præciseret i luftfartsloven, at EU- og EØS-registrerede luftfartøjer kan opholde sig i Danmark uden en særlig tilladelse.</p> <p>Forslaget om, at der på droneområdet gives mulighed for, at visse opgaver lægges ud til private organisationer og virksomheder, udspringer af Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (droneforordningen).</p> <p>Forordningen giver mulighed for, at den kompetente myndighed eller den bemyndigende myndighed kan overlade visse opgaver relateret til tilrettelæggelse og afholdelse af prøverne, der ligger til grund for udstedelse af et dronekompetencecertifikat, til private virksomheder eller organisationer. Blandt opgaverne er også fastlæggelse af de spørgsmål, der stilles ved prøverne. Med</p>	

	<p>forslaget tilvejebringes de nødvendige hjemler, der muliggør opgaveoverladelse i overensstemmelse med droneforordningen.</p> <p>Forslaget udspringer endvidere af U-spaceforordningen. Forordningen giver mulighed for, for visse områder at udpege en eneudøver af informationstjenester, der vil skulle levere de fælles informationstjenester, som forskellige myndigheder ellers vil skulle levere til brug for flyvning med droner i et U-space-luftrum. U-space er et af Trafikstyrelsen særligt udpeget luftrum, hvor der stilles større krav til de droner, der skal flyve i dette luftrum, bl.a. at fjernpiloten skal anvende en USSP (U-space tjenesteyder), der skal sikre, at droner flyver sikkert i U-space luftrummet.</p> <p>Ved udmøntningen af den foreslåede hjemmel til at fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger ved ansøgning, klage og henvendelse til Trafikstyrelsen, skal de EU-retlige persondatabeskyttelsesregler i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen) overholdes. Det betyder blandt andet, at Trafikstyrelsen kun kan anvende digitale løsninger når det, der behandles, ligger inden for rammerne af forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, som behandlingsgrundlag.</p> <p>Med lovforslaget vil de danske regler om undersøgelse af havarier og alvorlige hændelser tilpasses Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur.</p>
--	--

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X
---	----	----------

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af luftfartslovens § 2, stk. 1, at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted med luftfartøj, som har dansk nationalitet, har nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller har særlig tilladelse udstedt af transportministeren, jf. § 2, stk. 1, litra c.

Det følger endvidere af luftfartslovens § 2, stk. 2, at tilladelsen som nævnt i stk. 1, litra c, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendigt af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes.

Beføjelsen til at udstede særlige tilladelser i medfør af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra c, er i § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter delegeret til Trafikstyrelsen.

En tilladelse givet i medfør af § 2, stk. 1, litra c, gives almindeligvis efter praksis kun, hvis en række betingelser er opfyldt. Som udgangspunkt skal der være tale om et midlertidigt ophold i Danmark for luftfartøjet, højst op til 6 måneder. Der skal dernæst være et særligt begrundet behov for at anvende et luftfartøj registreret i et tredjeland i Danmark, f.eks. til demonstrationsflyvning, eller indtil en ansøgning om dansk registrering er færdigbehandlet. Derudover skal luftfartøjet opfylde betingelserne for at kunne få udstedt et dansk standard-luftdygtighedsbevis. Luftfartøjet skal endvidere have et gyldigt udenlandsk ICAO standard-luftdygtighedsbevis og være behørigt forsikret i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler om forsikringskrav rettet mod

luftfartøjsoperatører. Endelig skal der stilles sådanne vilkår, som skønnes nødvendige for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde. Det vil som udgangspunkt være vilkår, der relaterer sig til luftdygtighed, bemanning og lignende.

Hvis et luftfartøj registret i et tredjeland ikke kan registreres i Danmark, fordi det ikke opfylder de typecertificeringsmæssige og/eller luftdygtighedsmæssige krav, kan det ikke forventes, at Trafikstyrelsen vil udstede en tilladelse.

Det foreslås at nyaffatte § 2, stk. 1, således at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted med luftfartøj, som har dansk nationalitet, har nationalitet i et EU- eller et EØS-land, har nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller har særlig tilladelse af transportministeren.

Den foreslåede ændring af § 2, stk. 1, sker med henblik på at præcisere bestemmelsen i forhold til samspillet med EU-retten og den nugældende fortolkning af bestemmelsen.

Med § 2, stk. 1, i sin helhed fastsættes det, hvilke typer af luftfartøjer der har adgang til luftfart inden for dansk område. Med henvisningen til, at »luftfart inden for dansk område kun kan finde sted« henvises til, at det alene er fartøjer omfattet af det foreslåede § 2, stk. 1, litra a-d, der kan benyttes til luftfart i dansk luftrum.

I medfør af det foreslåede § 2, stk. 1, litra a, vil luftfartøjer, der har dansk nationalitet, kunne anvendes til luftfart inden for dansk område. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, og der er således ikke tiltænkt en ændring af den eksisterende retstilstand.

Med luftfartøjer med »dansk nationalitet« forstås luftfartøjer, der er registreret i det danske nationalitetsregister, jf. luftfartslovens § 17, stk. 1, jf. § 6, stk. 1, og luftfartøjer med en civil national identifikationsbetegnelse, som er tildelt luftfartøjet af en af Trafikstyrelsen godkendt forening (Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) eller Dansk Hangglider og Paraglider Union (DHPU)).

I medfør af det foreslåede § 2, stk. 1, litra b, vil luftfartøjer, der har nationalitet i et EU- eller EØS-land, kunne anvendes til luftfart inden for dansk område.

Det foreslåede § 2, stk. 1, litra b, er nyt. Den foreslåede ændring udspringer af Europa-Kommissionens åbningskrivelse af 9. juni 2021, hvor Europa-Kommissionen meddelte, at den fandt, at Danmark havde tilsidesat sine forpligtelser til at sikre varer og tjenesteydelsers frie

bevægelighed i henhold til artikel 34 og 56 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde. Dette skyldes ifølge Europa-Kommissionen, at Danmark krævede, at luftfartøjer, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, som er omfattet af grundforordningen, og som allerede er registreret i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, skal have en særlig tilladelse eller registreres i Danmark, før luftfartøjerne kan have permanent base i Danmark.

Den foreslåede ændring skal sikre, at luftfartslovens ordlyd på dette punkt bringes i overensstemmelse med EU-retten.

Konsekvensen af den foreslåede bestemmelse er, at luftfartøjer registreret i andre EU- eller EØS-lande, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, får samme muligheder for luftfart inden for dansk område, som luftfartøjer på dansk register, jf. dog den foreslåede § 2, stk. 2, for så vidt angår kravet om at der skal gives meddelelse til Trafikstyrelsen.

Med luftfartøjer med »nationalitet i et EU- eller EØS-land« forstås luftfartøjer, der er indført i en af de øvrige EU-medlemsstater eller EØS-landes nationale registre i overensstemmelse med de respektive landes nationale luftfartsbestemmelser.

I medfør af det foreslåede § 2, stk. 1, litra c, vil luftfartøjer, der har nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, kunne anvendes til luftfart inden for dansk område.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, og der er således ikke tiltænkt en ændring af den eksisterende retstilstand.

Med »nationalitet i fremmed stat« forstås luftfartøjer, der er registreret i et hvilket som helst andet land end Danmark (hvor såvel danske, grønlandske og færøske luftfartøjer i lovens forstand anses for at have dansk nationalitet). Det har i den forbindelse ingen betydning, om vedkommende stat udfærdiger egentlige nationalitets- og registreringsbeviser eller dokumenter af tilsvarende art.

En »stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart« omfatter stater, med hvem der er tildelt ret til beflyvning enten i medfør af de internationale konventioner, Danmark har tilsluttet sig.

Disse internationale konventioner udgøres i særdeleshed af Chicagokonventionen og Transitoverenskomsten. Chicagokonvention giver ret til, at luftfartøjer fra de andre kontraherende stater kan indflyve, overflyve og foretage tekniske mellemlandinger på dansk territorium uden

tilladelse, hvis der er tale om ikke-planmæssige flyvninger, jf. konventionens artikel 5. Såfremt der foretages indflyvning med henblik på afsætning og medtagning af passagerer, gods eller post kan pågældende stat fastsætte forskrifter, betingelser eller indskrænkninger, som måtte anses for ønskelige, hvilket i praksis indbefatter krav om forudgående tilladelse til sådan indflyvning på dens territorium.

Det kræver i medfør af konventionen derimod tilladelse at drive planmæssig lufttrafik over eller på en kontraherende stats territorium, og denne lufttrafik skal være i overensstemmelse med vilkårene i tilladelsen, jf. konventionens artikel 6. I praksis udveksles disse tilladelser normalvis i bilaterale luftfartsaftaler.

Er der indgået en bilateral luftfartsaftale mellem Danmark og et tredjeland, kan aftalen i medfør af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra c, danne grundlag for luftfart på dansk område med luftfartøjer registreret i det pågældende tredjeland, såfremt en sådan fart udføres i overensstemmelse med aftalens bestemmelser.

§ 2, stk. 1, litra c, giver ikke i sig selv ret til flyvning inden for dansk område, men definerer blot, hvilke luftfartøjer der kan flyve inden for dansk område, såfremt øvrige relevante betingelser for den konkrete flyvning, der ønskes gennemført, er opfyldt.

I medfør af det foreslåede § 2, stk. 1, litra d, vil luftfartøjer, der har en særlig tilladelse af transportministeren, kunne anvendes til luftfart inden for dansk område.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, og der er således ikke tiltænkt en ændring af den eksisterende retstilstand.

Bestemmelsen finder anvendelse i de tilfælde, hvor et luftfartøj ikke opfylder betingelserne i det foreslåede § 2, stk. 1, litra a-c.

I praksis anvendes den særlige tilladelse primært i to situationer. Den første situation opstår, hvor et luftfartøj er registreret i et tredjeland og ønskes stationeret i Danmark med henblik på at blive anvendt permanent til privatflyvning inden for dansk område eller med udgangspunkt i dansk område. Den anden situation opstår, hvor et luftfartøj, der ikke er på dansk nationalitetsregister eller registreret i et EU- eller et EØS-land, og ikke omfattes af en luftfartsoverenskomst eller en bilateral luftfartsaftale, skal anvendes til erhvervmæssig flyvning.

Idet tredjelandsregistrerede luftfartøjer, der anvendes til privatflyvning inden for dansk område, ikke kan identificeres via det danske nationalitetsregister, anvender Trafikstyrelsen – i sin egenskab af tilsynsmyndighed – den særlige tilladelse til at opnå det nødvendige overordnede kendskab til hvilke luftfartøjer, der gennem en længere periode opereres inden for dansk område uden at være optaget på det danske nationalitetsregister. På denne måde får Trafikstyrelsen det bedste grundlag for at understøtte, at luftfartøjerne opfylder de standarder og krav, der bl.a. relaterer sig til luftdygtighed og bemanning, og dermed også at flyvningerne udføres på en sikker måde.

Det foreslås endvidere med § 2, stk. 2, at når et luftfartøj som nævnt i det foreslåede stk. 1, litra b, primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end to måneder, skal ejeren eller brugeren give meddelelse til Trafikstyrelsen herom. Denne meddelelse foreslås at skulle indeholde oplysninger om meddelers kontaktoplysninger, information om luftfartøjets type og registrering og oplysning om, hvor i Danmark luftfartøjet har base.

Bestemmelsen har til formål at understøtte luftfartssikkerheden på dansk område. På samme vis som tredjelandsregistrerede luftfartøjer, kan luftfartøjer registret i et andet EU-land eller EØS-land ikke identificeres via det danske nationalitetsregister. Derfor er det nødvendigt, at Trafikstyrelsen har kendskab til, når et luftfartøj, som et EU- eller et EØS-land er ansvarligt for at føre tilsyn med, primært befinder sig inden for dansk område i en periode, der overstiger to måneder.

Normalt vil styrelsen kunne inspicere udenlandske luftfartøjer ved at foretage inspektioner, der udføres på offentlige flyvepladser. Nogle luftfartøjstyper, der benyttes til privatflyvning, f.eks. mindre helikoptere, har imidlertid ikke behov for at lande og lette fra offentlige flyvepladser, og disse luftfartøjstyper befinder sig således ikke nødvendigvis på lokaliteter, hvor Trafikstyrelsen under normale omstændigheder udfører inspektioner. Det vurderes derfor nødvendigt, at styrelsen får meddelelse om, at disse luftfartøjer befinder sig i Danmark i en periode, der overstiger to måneder.

Ved et luftfartøj, der »primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område« forstås et luftfartøj, der hovedsageligt anvendes til privatflyvning inden for dansk område, og hvor der ikke blot sker overflyvning eller foretages teknisk mellemlanding.

En meddelelse i henhold til det foreslåede stk. 2 vil skulle indsendes til Trafikstyrelsen af ejeren eller brugeren af luftfartøjet. Meddelelsen skal indeholde kontaktoplysninger til ejer og/eller bruger, oplysninger om luftfartøjets type og registrering og oplysninger om, hvor luftfartøjet har base.

Meddelelsen vil skulle ske via en digital løsning, såfremt der måtte blive fastsat regler herom, jf. lovforslagets § 1, nr. 11. Der vil ikke blive opkrævet gebyr for registrering af meddelelsen.

Med »hvor i Danmark luftfartøjet har base« forstås den flyveplads, hvor luftfartøjet hovedsageligt er placeret, når det ikke anvendes til flyvninger.

Det foreslås med § 2, *stk. 3*, at tilladelser, der gives af transportministeren i medfør af det foreslåede stk. 1, litra d, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendigt af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret, og der er således ikke tiltænkt en ændring af den eksisterende retstilstand.

En tilladelse kan når som helst tilbagekaldes. Tilbagekaldelse vil eksempelvis være påkrævet, hvis det vurderes, at flyvning med luftfartøjet vil kunne udgøre en fare for luftfartssikkerheden. Tilbagekaldelsen skal ske under hensyntagen til de almindelige forvaltningsretlige regler og principper for tilbagekaldelse af afgørelser.

Af hensyn til luftfartssikkerheden vil den ansvarlige registreringsmyndighed blive orienteret om baggrunden for tilbagekaldelsen. Dette skyldes, at ansvaret for at føre tilsyn med luftfartøjets luftdygtighed ligger hos den fremmede stat.

Efter tilbagekaldelse af tilladelsen vil luftfartøjet ikke kunne anvendes til flyvning inden for dansk område.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens § 20, *stk. 3*, at benyttes et luftfartøj med særlig tilladelse i medfør af § 2, *stk. 1*, litra c, gælder der, hvad transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter herom i forhold til nationalitets- og registreringsbevis

Med den foreslåede ændring af § 20, *stk. 3*, ændres henvisningen til § 2, *stk. 1*, litra c, til § 2, *stk. 1*, litra d.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 3

Det følger af luftfartslovens § 21, stk. 2, at et luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2, stk. 1, litra b, skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.

Med den foreslåede ændring af § 21, stk. 2, ændres henvisningen til § 2, stk. 1, litra b, til § 2, stk. 1, litra c.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 4

Det følger af luftfartslovens § 21, stk. 3, at et luftfartøj, som benyttes med tilladelse efter § 2, stk. 1, litra c, skal være mærket i overensstemmelse med forskrifter, som udfærdiges af transportministeren.

Med den foreslåede ændring af § 21, stk. 3, ændres henvisningen til § 2, stk. 1, litra c, til § 2, stk. 1, litra d.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 5

Det følger af luftfartslovens § 130, stk. 1, at ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra a, eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2, stk. 1, litra c, skal - hvis ejeren ikke er staten - have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren for skade som følge af luftfarten på person eller ting uden for fartøjet. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for tredjemand dog for skade efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at selskabet for ministeren har anmeldt forsikringens ophør, medmindre fartøjet - såfremt det er registreret - i mellemtiden måtte være blevet udslettet af registret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2, stk. 1, litra c, i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.

Det følger af luftfartslovens § 130, stk. 3, at benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra b, eller - bortset fra forsøgsluftfart - § 2, stk. 1, litra c, bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.

Med den foreslåede ændring af § 130, stk. 1 og 3, ændres henvisningerne til § 2, stk. 1, litra c, i henholdsvis § 130, stk. 1, og § 130, stk. 2, til § 2, stk. 1, litra d.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 6

Det følger af luftfartslovens § 130, stk. 3, at benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra b, eller - bortset fra forsøgsluftfart - § 2, stk. 1, litra c, bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.

Med den foreslåede ændring af § 130, stk. 3, ændres henvisningen til § 2, stk. 1, litra b, til § 2, stk. 1, litra c.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1.

Til nr. 7

Det følger af luftfartslovens § 136, stk. 1, at Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen følgende havarier og hændelser:

1) Havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,

2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,

3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og

4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen.

Undtaget fra Havarikommissionens undersøgelsespligt er i dag havarier og alvorlige hændelser med luftfartøjer, som ikke er registreret i det danske nationalitetsregister, jf. luftfartslovens § 6, men som har civil national identifikationsbetegnelse i regi af en af Trafikstyrelsen godkendt forening (en registrering luftfartøjet tildeles, når det er optaget i en af Trafikstyrelsen godkendt forenings register).

Det foreslås at indsætte et nyt § 136, stk. 1, nr. 5, således at Havarikommissionen som noget nyt skal undersøge havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal tilladt startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet.

Ændringen medfører at havarier med et luftfartøj, dog ikke havarier, hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet omfattes af Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse.

Ændringen medfører, at de ultralette luftfartøjer med en maksimal startvægt under 2.250 kg bliver underlagt Havarikommissionens undersøgelsespligt.

Formålet med forslaget til ændring af bestemmelsen er at tilvejebringe grundlaget for, at Havarikommissionen i sine undersøgelser kan tage højde for konsekvenserne af de ændringer, der blev foretaget med de gældende regler i grundforordningen og Chicagokonventionen.

Danmark er ligeledes som følge af internationale forpligtelser efter Chicagokonventionens Annex 13 nu forpligtet til at foretage undersøgelser af de ovenfor omtalte havarier med alvorlig og fatal tilskadekomst, også med luftfartøjer med startvægt under 2.250 kg.

Udvidelsen af Havarikommissionens forpligtelser ses at kunne bidrage til Havarikommissionens erfaringsgrundlag og forbedre luftfartssikkerheden, ligesom at det findes hensigtsmæssigt at sikkerhedsundersøgelserne udføres af den instans, der besidder kompetencerne.

Med »dragefly« forstår et bemanded luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning alene bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på faste bæreflader. Luftfartøjet skal endvidere kunne startes af føreren selv til fods, og dets egenvægt må ikke overstige 50 kg. Det omfatter ligeledes motoriserede dragefly, som er dragefly med fremdriftsmiddel. Luftfartøjet skal startes af føreren selv til fods, og dets egenvægt, inklusive seletøj, redningsskærm og brændstof, må ikke overstige 75 kg.

Med »glideskærm« forstås dragefly, hvis bæreflade er uden fast grundstruktur. Det omfatter ligeledes motoriserede glideskærme, som er glideskærm med fremdriftsmiddel.

Til nr. 8

Det følger af luftfartslovens § 144 b, stk. 7, at transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Bestemmelsen er i praksis fortolket i overensstemmelse med EU-retten således, at ministeren ikke har en decideret instruktionsbeføjelse over Havarikommissionen.

Med den foreslåede nyaffattelse af § 144 b, stk. 7, vil transportministeren kunne anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Den foreslåede ændring vil medføre en præcisering af gældende ret, således at bestemmelsen bringes i overensstemmelse med Havarikommissionsforordningen.

Med præciseringen tydeliggøres det, at Havarikommissionen som sikkerhedsundersøgelsesmyndighed har en uindskrænket uafhængighed og ikke er underlagt instruktionsbeføjelser fra en anden myndighed.

Havarikommissionen må hverken søge eller modtage instrukser, hvorfor ændringen er med til at sikre, at Havarikommissionen som sikkerhedsmyndighed bevarer sin juridiske selvstændighed, når det kommer til at foretage undersøgelser i en konkret sag.

Til nr. 9

Det følger af luftfartslovens § 149, stk. 4, 1. pkt., at 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 stk. 5, 1. pkt., § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3, og § 150 e, stk. 3, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Med den foreslåede ændring af § 149, stk. 4, foreslås der efter »§ 2, stk. 1« indsat »og 2«.

Den foreslåede ændring udspringer af den foreslåede ændring af luftfartslovens § 2, hvori der indsættes et nyt stk. 2, der stiller krav om, at ejeren eller brugeren af et luftfartøj med nationalitet i et EU- eller EØS-land, som primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end to måneder, skal give meddelelse til Trafikstyrelsen om denne brug.

Manglende meddelelse til Trafikstyrelsen i overensstemmelse med det foreslåede § 2, stk. 1, vil med den foreslåede ændring af § 149, stk. 4, 1. pkt., kunne sanktioneres med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Til nr. 10

Det følger af luftfartslovens § 152, stk. 2, at transportministeren kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige. I medfør af luftfartslovens § 152, stk. 3, kan ministeren fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for disse afgørelser.

Det foreslås at indsætte et nyt § 152, stk. 2, hvorefter transportministeren skal kunne overlade beføjelser til at træffe afgørelser på droneområdet, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, eller som efter EU-forordninger på droneområdet er tillagt den kompetente eller bemyndigende myndighed, til andre offentlige myndigheder, private organisationer, virksomheder eller sagkyndige.

Den foreslåede bestemmelse vil kun finde anvendelse i forhold til droneområdet og vil ikke kunne anvendes inden for andre dele af luftfartsområdet.

Bestemmelsen har til formål bl.a. at skabe grundlag for at overlade opgaver og afgørelser, som ifølge droneforordningen skal varetages af den kompetente myndighed, som i dag er Trafikstyrelsen, og som ifølge droneforordningen også vil kunne overlades til en af Trafikstyrelsen udpeget privat organisation eller virksomhed. Bestemmelsen vil kunne anvendes på det samlede droneområde, hvilket på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse reguleres i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (droneforordningen), Kommissionens delegerede forordning 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (droneproduktforordningen), Kommissionens gennemførelsesforordning 2021/664/EU af 22. april 2021 om et regelsæt for U-space (U-space forordningen). Derudover gælder også Kommissionens gennemførelsesforordning 923/201/EU af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og ændring af gennemførelsesforordning (EF) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, ((EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010, men indberetning af hændelser på droneområdet reguleres i Europa-Parlamentets og Rådets forordning

nr. 376/2014/EU af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007.

Det vil eksempelvis kunne være beføjelser som tilrettelæggelse og gennemførelse af prøveforløb på droneområdet, der vil kunne uddelegeres til private virksomheder og organisationer.

Det følger af droneforordningen, at fjernpiloter kan flyve på flere såkaldte standardscenarier, hvorved forstås et scenarie, hvor Trafikstyrelsen eller Europa-Kommissionen har defineret en række kriterier for flyvningen med droner i forskellige situationer. Et eksempel er flyvning i særlige områder, over særlig infrastruktur, f.eks. vindmøller eller lignende. Flere af standardscenarierne stiller krav om uddannelse og en test, før standardscenariet kan anvendes. Den kompetente myndighed, Trafikstyrelsen, kan i medfør af forordningen afholde prøverne eller lade en virksomhed eller en organisation, der er udpeget af den kompetente myndighed, afholde prøverne.

Det følger af droneforordningen, at fjernpiloter, som ønsker at kunne flyve droner i den åbne kategori, skal gennemføre op til to teoretiske prøver, hvis de ønsker at kunne flyve under den åbne kategori (A1/A3-prøven og A2-prøven). Det kunne bl.a. være disse prøver, som uddelegeres i medfør af den foreslåede bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse vil også kunne anvendes til at lægge andre opgaver ud til private organisationer eller virksomheder eksempelvis opgaven med at udbyde kurser til anvendelse af prædefinerede risikovurderinger (PDRA-kurset) og dertilhørende test.

Det vil endvidere være relevant at uddelegere beføjelser inden for droneproduktområdet.

Uddelegering af beføjelser for så vidt angår droneprodukter vil skulle ske inden for rammerne af droneproduktforordningen. I medfør af droneproduktforordningen skal den bemyndigende myndighed således vurdere, notificere og overvåge de overensstemmelsesvurderingsorganer, som ansøger om at blive overensstemmelsesvurderingsorgan. Et overensstemmelsesvurderingsorgan skal kunne udføre en overensstemmelsesvurdering af droneprodukter, som en virksomhed ønsker at markedsføre i Danmark og EU. En overensstemmelsesvurdering er en vurdering af, om dronen opfylder de gældende krav.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at Trafikstyrelsen som bemyndigende myndighed vil kunne overlade vurderingen, notificeringen eller overvågningen til et nationalt akkrediteringsorgan eller til et organ, som ikke er en offentlig myndighed.

Endelig vil den foreslåede bestemmelse også kunne anvendes af Trafikstyrelsen til at udpege eneudøvere af informationstjenester efter U-space forordningen. En eneudøver af informationstjenester leverer de fælles informationstjenester, som forskellige myndigheder ellers vil skulle levere til brug for flyvning med droner i et givet U-space. Et U-space er et særligt af Trafikstyrelsen udpeget luftrum, hvor der stilles større krav til de droner, der skal flyve i dette luftrum, bl.a. at fjernpiloten skal anvende en USSP (U-space tjenesteyder), der skal sikre, at droner flyver sikkert i U-space-luftrummet. Udpegningerne vil skulle ske inden for rammerne af U-space forordningen.

Til nr. 11

Det følger af luftfartslovens § 152, stk. 2, at transportministeren endvidere kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige.

Med den foreslåede ændring af § 152, stk. 2, der bliver stk. 3, erstattes »endvidere« med »i øvrigt«.

Den foreslåede ændring sker som konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 9, hvor der indføres en særskilt delegationsbestemmelse på droneområdet. Droneområdet bør derfor udskilles fra den generelle delegationsbestemmelse i § 152, stk. 2, der bliver stk. 3.

Til nr. 12

Det følger af luftfartslovens § 152, stk. 3, at ministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i § 152, stk. 2, nævnte afgørelser.

Den foreslåede ændring af § 152, stk. 3, der bliver stk. 4, medfører, at henvisningen til § 152, stk. 2, ændres til både § 152, stk. 2 og 3.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 9.

Til nr. 13

Det følger af luftfartslovens § 153 b, at ansøgning om udstedelse af personcertifikat efter § 35 og efter EU-forordninger på området og anmodning om behandling af klage efter

passagerrettighedsforordningen skal indgives til Trafikstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed (digital selvbetjening), og at ansøgninger og anmodninger, der ikke indgives ved digital selvbetjening, afvises af Trafikstyrelsen. Bestemmelsen indeholder endvidere i stk. 2-4 nærmere bestemmelse om, hvornår Trafikstyrelsen skal tilbyde anvendelse af en anden løsning, og hvornår en digital ansøgning eller anmodning anses for at være kommet frem.

Bestemmelsen kan alene anvendes i forhold til de konkrete situationer, der nævnes i bestemmelsen, og vil således ikke kunne anvendes til at stille krav om, at borgere og virksomheder skal anvende de digitale løsninger på øvrige områder af det samlede luftfartsområde.

Det foreslås af nyaffatte § 153 b, således at der etableres hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger på tværs af hele luftfartsområdet.

Det foreslås med § 153 b, stk. 1, at transportministeren skal kunne fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren skal herunder kunne fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen. Ministeren skal endvidere kunne fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller en henvendelse.

Med »digital løsning« forstår den løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed på sin hjemmeside, og som skal anvendes ved indgivelse af visse ansøgninger, klager, henvendelser mv.

Digitale løsninger, f.eks. selvbetjeningsløsninger, vil skulle overholde de forvaltningsretlige regler og principper. Digitale løsninger vil endvidere skulle overholde kravene i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder reglerne om hjemmelsgrundlag for behandling af personoplysninger og om videregivelse af persondata, hvis data skal stilles til rådighed for andre eller videregives til andre offentlige myndigheder.

Digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan være rettet mod virksomheder og borgere. De digitale løsninger skal gøre det lettere for både borgere og virksomheder på luftfartsområdet at udfylde en ansøgning korrekt og sikre, at alle oplysninger er sendt til den offentlige myndighed, når ansøgningen indsendes.

Med den foreslåede bestemmelse vil der kunne fastsættes regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen. En udmøntning af denne beføjelse vil i praksis betyde, at såfremt der administrativt fastsættes regler om, at en ansøgning eller en henvendelse på luftfartsområdet alene kan indgives ved anvendelse af en digital løsning stillet til rådighed af Trafikstyrelsen, og en borger eller virksomheder ikke indsender en ansøgning eller henvendelsen ved brug af den digitale løsning, vil Trafikstyrelsen ikke tage stilling til den pågældende borger eller virksomheds ansøgning, men vil vejlede borgeren eller virksomheden om, hvordan borgeren eller virksomheden kan ansøge ved hjælp af den digitale løsning, eller hvilke andre muligheder den pågældende har.

Den foreslåede bestemmelse giver endvidere mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om, at en borger ikke skal anvende de digitale løsninger, hvis borgeren ikke kan forventes at kunne anvende en digital løsning, og hvordan borgeren i disse tilfælde kan indgive en ansøgning. En borger vil f.eks. ikke skulle anvende en digital løsning, hvis borgeren ikke har det påkrævede elektroniske identifikationsmiddel, såsom MitID, eller hvis borgeren som følge af et handicap ikke kan anvende en digital løsning.

Den foreslåede bemyndigelse forventes indledningsvist anvendt til at fastsætte regler om, at de sager, der i medfør af den gældende § 153 b er underlagt krav om obligatorisk brug af digital løsning skal indsendes via den digitale løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Derudover forventes bemyndigelsen udmøntet i regler om, at luftfartsselskaber skal anvende den digitale løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed ved ansøgning og notifikation for flyvninger til, fra eller over Danmark, Grønland eller Færøerne. Derudover forventes der fastsat regler om, at ansøgninger på droneområdet skal indsendes digitalt.

Det foreslås med § 153 b, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller en henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Bestemmelsen kan f.eks. anvendes, hvis Trafikstyrelsens digitale selvbetjeningsløsning ikke er indrettet til at håndtere en opstået uventet situation. Tilsvarende vil Trafikstyrelsen eksempelvis kunne anviser borgeren en anden måde at ansøge på, hvis Trafikstyrelsens selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Det foreslås med § 153 b, stk. 3, at en digital ansøgning, klage eller henvendelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.

»Når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen« skal forstås som det tidspunkt, hvor Trafikstyrelsen har mulighed for at gøre sig bekendt med indholdet af ansøgningen eller henvendelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af ansøgningen eller henvendelsen.

En ansøgning, klage eller en henvendelse vil normalt være tilgængelig for en myndighed på det tidspunkt, hvor myndigheden kan behandle eller læse ansøgningen, klagen eller henvendelsen. Dette tidspunkt vil normalt blive registreret automatisk i modtagelsessystemet eller i et datasystem. En ansøgning mv. anses for at være kommet frem på dagen for elektronisk modtagelse i den digitale løsning uanset tidspunktet for modtagelsen.

Det kan med digital selvbetjening præcist registreres, hvornår en ansøgning, klage eller henvendelse er kommet frem. Hvorvidt fremkomsten er rettidig i en konkret sag, må bedømmes efter de gældende forvaltningsretlige regler og eventuelle tidsfrister fastsat i eller i medfør af særlovgivningen. I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen har behov for at gøre sig bekendt med en ansøgning eller en henvendelse inden et bestemt tidspunkt, må der fastsættes en tidsfrist, der indeholder såvel en dato som et præcist klokkeslæt for, hvornår ansøgningen, klagen eller henvendelsen skal være indgivet for at være kommet frem rettidigt.

Kan modtagelsestidspunktet for en digital ansøgning, klage eller henvendelse ikke fastlægges som følge af problemer med myndighedens it-system eller andre lignende problemer, må den anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor den blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet. Det vil således ikke komme afsenderen til skade, at en ansøgning, klage eller henvendelse modtages efter fristens udløb, hvis dette skyldes systemnedbrud hos myndigheden.

Det foreslås med § 153 b, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte regler om, at adgang til de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal foregå via løsninger, der anvender en elektronisk identifikationsordning.

Bestemmelsen foreslås indsat for at give transportministeren mulighed for at bestemme, at brugerne skal anvende et elektronisk identifikationsmiddel, når de skal bruge de digitale løsninger.

Med »elektronisk identifikationsordning« forstås f.eks. den danske nationale elektroniske identifikationsordning (MitID), andre elektroniske identifikationsordninger, som det offentlige anvender eller den europæiske elektroniske identifikationsordning (EIDAS). Det kan også være en virksomhedssignatur, som en operatør anvender, f.eks. et virksomhedscertifikat eller funktionscertifikat.

Bestemmelsen angiver ikke en specifik elektronisk identifikationsordning, der skal anvendes, da det må forventes, at der løbende vil ske en udvikling inden for området for elektroniske identifikationsordninger. Eventuelle fremtidige elektroniske identifikationsordninger vil således kunne anvendes, såfremt de lever op til de krav, der stilles af den ansvarlige sektormyndighed for sådanne elektroniske identifikationsordninger.

Beføjelserne i den foreslåede § 153 b forventes i sin helhed delegeret til Trafikstyrelsen.

Til § 2

Det foreslås med § 2, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Det foreslås med § 2, *stk. 2*, at tilladelser meddelt efter den hidtil gældende § 2, stk. 1, litra c, bevarer deres gyldighed indtil ordinært udløb.

Tilladelser, der er meddelt i medfør af den gældende § 2, stk. 1, litra c, er således gældende i en periode i overensstemmelse med det i den udstedte tilladelse følgende, uanset at der med nærværende lovforslag foreslås en nyaffattelse af luftfartslovens § 2 med den konsekvens, at den gældende § 2, stk. 1, litra c, ændres til § 2, stk. 1, litra d.

Det foreslås med § 2, *stk. 3*, at regler fastsat i medfør af § 152, stk. 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 152, stk. 4.

Transportministeren kan i medfør af den gældende § 152, stk. 3, fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i § 152, stk. 2, nævnte afgørelser. Denne bemyndigelse er udmøntet i § 6, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, hvoraf det følger, at forvaltningslovens kapitel 2-7 gælder for private organisationer og sagkyndige, der efter stk. 3 får tillagt afgørelseskompetence, og at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om opbevaring m.v. af dokumenter og om tavshedspligt.

Til § 3

Luftfartsloven gælder kun for Grønland med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser, idet de senere ændringer af luftfartsloven dog indeholder anordningshjemmel.

Luftfartsloven gælder ikke for Færøerne, men det kan dog ved kongelig anordning bestemmes, at luftfartsloven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes lagting. Luftfartsloven blev ved kongelig anordning nr. 130 af 3. marts 1989 sat i kraft for Færøerne med visse i anordningen nærmere fastsatte ændringer.

Det foreslås med § 3, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de henholdsvis færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Det forventes, at relevante dele af loven sættes i kraft for Færøerne og Grønland ved kongelig anordning med de ændringer, som de henholdsvis færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p>§ 1</p> <p>I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som senest ændret ved lov nr. 2399 af 14. december 2021, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 2. Luftfart inden for dansk område kan kun finde sted med luftfartøj, som har:</p> <p>a) dansk nationalitet eller</p> <p>b) nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller</p> <p>c) særlig tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. 3</p> <p>Stk. 2. Tilladelse som nævnt i stk. 1, litra c, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at</p>	<p>1. § 2 affattes således:</p> <p>»§ 2. Luftfart inden for dansk område kan kun finde sted med luftfartøjer, som har:</p> <p>a) dansk nationalitet,</p> <p>b) nationalitet i et EU- eller EØS-land,</p> <p>c) nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til sådan fart, eller</p> <p>d) særlig tilladelse af transportministeren.</p> <p>Stk. 2. Når et luftfartøj som nævnt i stk. 1, litra b, primært anvendes</p>

<p>sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes.</p>	<p>til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end to måneder, skal ejeren eller brugeren give meddelelse til Trafikstyrelsen herom. Meddelelsen skal indeholde meddelers kontaktoplysninger, information om luftfartøjets type og registrering og oplysning om, hvor i Danmark luftfartøjet har base.</p> <p>Stk. 3. Tilladelse som nævnt i stk. 1, litra d, skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes. «</p>
<p>§ 20</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 3.</i> Benyttes luftfartøjet med særlig tilladelse i medfør af § 2, stk. 1, litra c, gælder, hvad transport-, bygnings- og boligministeren herom fastsætter</p>	<p>I § 20, stk. 3, ændres »§ 2, stk. 1, litra c,« til: »§ 2, stk. 1, litra d«.</p>
<p>§ 21</p> <p>[...]</p>	<p>I § 21, stk. 2, ændres »§ 2, stk. 1, litra b,« til: »§ 2, stk. 1, litra c«.</p>

<p><i>Stk. 2.</i>Luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2, stk. 1, litra b, skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.</p>	
<p>§ 21. [...] <i>Stk. 3.</i>Luftfartøj, som benyttes med tilladelse efter § 2, stk. 1, litra c, skal være mærket i overensstemmelse med forskrifter, som udfærdiges af transport-, bygnings- og boligministeren</p>	<p>I § 21, stk. 3, ændres »§ 2, stk. 1, litra c,« til: »§ 2, stk. 1, litra d«.</p>
<p>§ 130. Ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra a, eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2, stk. 1, litra c, skal - hvis ejeren ikke er staten - have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren for skade som følge af luftfarten på person eller ting uden for fartøjet. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for tredjemand dog for skade efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at selskabet for</p>	<p>To steder i § 130, stk. 1, og et sted i § 130, stk. 3, ændres »§ 2, stk. 1, litra c,« til: »§ 2, stk. 1, litra d,«.</p>

<p>ministeren har anmeldt forsikringens ophør, medmindre fartøjet - såfremt det er registreret - i mellemtiden måtte være blevet udslettet af registret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2, stk. 1, litra c, i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 3.</i> Benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra b, eller - bortset fra forsøgsluftfart - § 2, stk. 1, litra c, bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.</p>	
<p>§ 130.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 3.</i> Benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra b, eller - bortset fra forsøgsluftfart - § 2, stk. 1, litra c, bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til</p>	<p>I § 130, <i>stk. 3</i>, ændres »§ 2, stk. 1, litra b,« til: »§ 2, stk. 1, litra c,«.</p>

<p>dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.</p>	
<p>§ 136. Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen tillige følgende havarier og hændelser:</p> <p>1) Havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,</p> <p>2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,</p> <p>3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er</p>	<p>I § 136, stk. 1, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:</p> <p>»5) havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal tilladt startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet.«</p>

<p>indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og</p> <p>4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen</p>	
<p>§ 144 b.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transport-, bygnings- og boligministeren kan på ethvert tidspunkt pålægge kommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.</p>	<p><i>§ 144 b, stk. 7,</i> affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 7.</i> Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«</p>
<p>§ 149.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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 stk. 5, 1. pkt., § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3, og § 150 e, stk. 3, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde</p>	<p>I § 149, <i>stk. 4,</i> indsættes efter indsættes efter »§ 2, stk. 1«: »og 2«</p>

<p>eller fængsel indtil 4 måneder. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For det i 3. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.</p>	
<p>§ 152. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen - ud over den samme ved bestemmelserne i loven tillagte myndighed - skal udøve visse af de ministeren tillagte beføjelser. 368</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ministeren kan endvidere overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) andre offentlige myndigheder, 2) private organisationer 369 eller 3) sagkyndige. <p><i>Stk. 3.</i> Ministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i stk. 2 nævnte afgørelser.</p>	<p>I § 152 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Ministeren kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser på droneområdet, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, eller som efter EU-forordninger på droneområdet er tillagt den kompetente eller bemyndigende myndighed, til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) andre offentlige myndigheder, 2) private organisationer, 3) virksomheder eller 4) sagkyndige.« <p>Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.</p>

<p>§ 152.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ministeren kan endvidere overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) andre offentlige myndigheder, 2) private organisationer 369 eller 3) sagkyndige 	<p>I § 152, <i>stk. 2</i>, der bliver <i>stk. 3</i>, erstattes »endvidere« med: »i øvrigt«.</p>
<p>§ 152.</p> <p>[...]</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i <i>stk. 2</i> nævnte afgørelser</p>	<p>I § 152, <i>stk. 3</i>, der bliver <i>stk. 4</i>, indsættes efter »<i>stk. 2</i>«: »og 3«.</p>
<p>§ 153 b. Ansøgning om udstedelse af personcertifikat efter § 35 og efter EU-forordninger på området og anmodning om behandling af klage efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser</p>	<p>§ 153 b affattes således:</p> <p>»§ 153 b. Transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder</p>

<p>og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal indgives til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen stiller til rådighed (digital selvbetjening).³⁸⁸ Ansøgninger og anmodninger, der ikke indgives ved digital selvbetjening, afvises af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. dog stk. 2 og 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder, at der foreligger særlige forhold, der gør, at borgeren ikke må forventes at kunne anvende digital selvbetjening, ³⁸⁹ skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilbyde, at ansøgningen eller anmodningen kan indgives på anden måde end ved digital selvbetjening efter stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bestemmer, hvordan en ansøgning eller anmodning omfattes af 1. pkt. skal indgives, herunder om den skal indgives mundtligt eller skriftligt.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan helt ekstraordinært ud over de i</p>	<p>fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller en henvendelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller en henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.</p> <p><i>Stk. 3.</i> En digital ansøgning, klage eller henvendelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at adgang til de digitale løsninger, som</p>
---	--

<p>stk. 2 nævnte tilfælde undlade at afvise en ansøgning eller anmodning, der ikke er indgivet ved digital selvbetjening, hvis der ud fra en samlet økonomisk vurdering er klare fordele for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved at modtage ansøgningen eller anmodningen på anden måde end digitalt. 390</p> <p><i>Stk. 4.</i> En digital ansøgning eller anmodning anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.</p>	<p>Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal foregå via elektroniske identifikationsordninger.«</p>
---	--