

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

(Ændring af safety-afgiften og [erstatningsansvarsgrænser](#), bemyndigelser til at fastsætte regler om [erstatningsansvarsgrænser](#) og luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgere og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, foretages følgende ændringer:

1. I *kapitel 2* indsættes før afsnitoverskriften »Nationalitetsregistrering«:

»§ **5a.** Luftfartøjer, der begæres registreret i Danmark, registreres afhængigt af deres beskaffenhed enten i Nationalitetsregistret, jf. § 6, stk. 1, eller i et register for droner, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, eller i et register over luftfartøjer af særlig beskaffenhed efter forskrifter udstedt i medfør af § 151, stk. 1, der føres af Trafikstyrelsen eller en organisation, der efter godkendelse er beføjet til at træffe afgørelse vedrørende de pågældende luftfartøjer i henhold til § 152, stk. 3.«

2. I *kapitel 2* før § 6 affattes *afsnitoverskriften* således:

»*Nationalitetsregistret*«.

3. § 6, *stk. 1*, affattes således:

»Trafikstyrelsen fører et register over luftfartøjer (Nationalitetsregistret).«

UDKAST

4. I § 6, stk. 2 og 3, ændres »nationalitetsregisteret« til: »Nationalitetsregistret«.

5. I § 7, stk. 1, nr. 2, ændres »er omfattet af Den Europæiske Unions regler« til: »har tilknytning til Danmark som følge af, at de har udnyttet deres rettigheder efter Den Europæiske Unions regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser«.

6. I § 11, stk. 1, to steder i § 12, stk. 1, i § 12, stk. 2, § 13, stk. 2, § 13, stk. 3, to steder i § 13, stk. 4, og i § 15, § 17, stk. 2, og i § 19, stk. 2, ændres »registreringsmyndigheden« til: »Trafikstyrelsen«.

7. I § 14, stk. 1 og 2, ændres »nationalitetsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.

8. I § 16, stk. 1 og 2, ændres »luftfartøjsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.

9. I § 17, stk. 1, indsættes efter »registreret,«: »jf. § 5 a,«.

10. I § 20, stk. 1, indsættes efter: »Dansk luftfartøj,«: »der er registreret i Nationalitetsregistret, og«.

11. I § 21, stk. 2, indsættes efter »litra«: »b og«.

12. I § 21 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til identifikation og bemaling af luftfartøjer omfattet af stk. 1 og 3, herunder om nationalitets- og registreringsmærkers udformning og placering.«

13. I § 22 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav af betydning for et luftfartøjs luftdygtighed og flyveegenskaber, herunder krav, der vedrører konstruktion, bygning og vedligeholdelse af og udstyr i et luftfartøj.«

14. I § 57, stk. 2, nr. 1, ændres »Det Europæiske Fællesskabs« til: »Den Europæiske Unions«.

15. I § 111, stk. 1 og 2, ændres »128.821« til: »151.880«.

UDKAST

16. I § 111, stk. 3, ændres »5.346« til: »6.303«.

17. I § 111, stk. 4, 1. pkt., ændres »1.288« til: »1.519«.

18. I § 111, stk. 5, 1. pkt., ændres »22« til: »26«.

19. I § 111 indsættes som stk. 9:

»Stk. 9. Transportministeren kan med henblik på at gennemføre Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring ændre de i stk. 1-5 nævnte beløb.«

2015. I § 146 a, stk. 1, og § 148, stk. 5, ændres »fællesskabsretlige« til: »EU-retlige«.

2116. § 148, stk. 1, affattes således:

»Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.«

2217. I § 148, stk. 2, indsættes efter »sikkerhed«:

»og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet.«

2318. § 148, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Afgiftssatsen i stk. 1 reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet, første gang pr. 1. januar 2025. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre, idet det uafrundede beløb dog anvendes som grundlag for reguleringen det følgende år. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.«

2419. I § 149, stk. 7, ændres »områder, som omfattes af loven« til: »luftfartsområdet«.

UDKAST

250. I § 149, stk. 11, ændres »områder, der omfattes af loven« til: »luftfartsområdet«.

261. I § 149 a, stk. 1 og stk. 2, ændres »områder omfattet af loven« til: »luftfartsområdet«.

272. I § 158, stk. 1, 1. pkt., ændres »For Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser.« til: »Loven gælder ikke for Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Loven kan endvidere sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«.

§ 2

I lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.) foretages følgende ændringer:

1. § 1, nr. 9, ophæves.

2. § 4, stk. 4, ophæves.

§ 3

Lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på ansøgninger om EU- eller EØS-statsborgers eller EU- eller EØS-selskabers m.v. (juridiske personer) registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret indgivet før lovens ikrafttræden. For sådanne ansøgninger finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Stk. 3. Luftfartsloven, som den er gældende for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, og regler fastsat i medfør heraf, forbliver i kraft, indtil loven ophæves eller afløses af regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 158, stk. 1, 1. pkt., som affattet ved dennes lovs § 1, nr. 272.

§ 5

UDKAST

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger.

UDKAST

Indhold

1. Indledning	8
1.1. Baggrund.....	9
2. Lovforslagets hovedpunkter	11
2.1. Safety-afgiften	11
2.1.1. Gældende ret	11
2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	13
2.2. Regulering af erstatningsansvarsgrænser	15
2.2.1. Gældende ret	15
2.2.1.1. Montreal-konventionen.....	15
2.2.1.2. EU-retten.....	16
2.2.1.3. Luftfartsloven.....	18
2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	19
2.3. Bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte nærmere regler om krav til mærkning m.v. af luftfartøjer og krav til luftfartøjernes luftdygtighed	20
2.3.1. Gældende ret	20
2.3.1.1. Luftfartsloven.....	20
2.3.1.2. EU-retten.....	21
2.3.1.3. Chicagokonventionen	23
2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	24
2.4. EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS-selskabers (juridiske personer) registrering af luftfartøjer i Danmark ...	25
2.4.1. Gældende ret	25
2.4.1.1. Luftfartsloven.....	25
2.4.1.2. EU-retten.....	27
2.4.1.3. Chicagokonventionen	27
2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	28

UDKAST

2.5. Registrering af luftfartøjer af særlig beskaffenhed	29
2.5.1. Gældende ret	29
2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	32
2.6. Ændring af luftfartslovens territorialbestemmelse vedrørende Grønland	32
2.6.1. Gældende ret	32
2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	33
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	34
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	35
5. Administrative konsekvenser for borgerne.....	36
6. Klima-, miljø-, og naturmæssige konsekvenser.....	36
7. Forholdet til EU-retten.....	36
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	37
9. Sammenfattende skema	38

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget har til formål i kølvandet på covid-19-pandemien igen at skabe balance mellem Trafikstyrelsens udgifter til tilsyn på luftfartsområdet og indtægterne fra safety-afgiftsordningen, der skal finansiere dette tilsyn.

Det foreslås at øge safety-afgiftssatsen hen over en årrække med henblik på at skabe balance mellem indtægter og de løbende udgifter til tilsyn på luftfartsområdet og samtidigt udligne det opbyggede underskud i ordningen. Med lovforslaget foreslås den nuværende safety-afgiftssats på 5,00 kr. således øget til 8,00 kr. pr. 1. januar 2025, til 10,00 kr. pr. 1. januar 2026, til 12,00 kr. pr. 1. januar 2027 og til 14,00 kr. pr. 1. januar 2028 med tillæg af den årlige pris- og lønindeksregulering af satsen. Med den foreslåede gradvise øgning af safety-afgiften frem mod 2028 forventes underskuddet i safety-afgiftsordningen udlignet inden for en 6-årig periode. Under de forudsætninger kan safety-afgiftssatsen herefter sænkes til et omkostningsdækkende niveau i forhold til de løbende tilsynsudgifter.

I tillæg hertil foreslås erstatningsansvarsgrænserne for luftfartsselskaber ligeledes ændret. De gældende regler for luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatningen, er reguleret i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrænserne er i overensstemmelse med reguleringsmekanismen i Montreal-konventionen nu blevet ændret af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO med virkning fra den 28. december 2024, hvorfor grænserne i luftfartsloven foreslås reguleret tilsvarende. Danmark har som led i sine folkeretlige forpligtelser en pligt til at gennemføre ændringerne af beløbsgrænserne, og for at lette den administrative byrde ved opdatering af beløbene fremadrettet foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at foretage fremtidige ændringer af erstatningsansvarsgrænserne. Det vil således ikke længere være nødvendigt at stille forslag om ændring af luftfartsloven i forbindelse med den administrativt fastsatte justeringer af erstatningsansvarsgrænserne.

UDKAST

Foruden en ændring af safety-afgiftsordningen [og erstatningsansvarsgrænserne](#) foreslås en række mindre ændringer i luftfartsloven af mere teknisk karakter.

For det første foreslås at indsætte særskilte bemyndigelsesbestemmelser vedrørende fastsættelsen af regler om luftfartøjers luftdygtighed og mærkning for at skabe større gennemsigtighed og klarhed i forhold til rækkevidden af ministerens bemyndigelser på disse områder.

For det andet foreslås en præcisering af bestemmelserne om registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret (registret over danske luftfartøjer).

For det tredje foreslås luftfartslovens bestemmelser om Nationalitetsregistret også ændret for så vidt angår registrering af luftfartøjer af særlig beskaffenhed.

For det fjerde foreslås en række mindre ændringer af luftfartsloven med henblik på at opdatere og fremtidssikre luftfartslovens ordlyd.

Endelig foreslås territorialbestemmelsen for så vidt angår Grønland ændret, således at loven formelt set altid vil skulle sættes i kraft ved anordninger i Grønland. I dag følger det af luftfartsloven, at for Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser. Luftfartsloven er således direkte gældende i Grønland. I praksis har ændringslove til luftfartsloven siden selvstyrelovens ikrafttræden i 2009 dog været sat i kraft i Grønland ved anordninger. Luftfartslovens territorialbestemmelse foreslås derfor ændret for så vidt angår Grønland.

Foruden ændringerne af luftfartsloven foreslås lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophævet af ordensmæssige hensyn, eftersom loven udtømte sit formål den 30. september 2005.

1.1. Baggrund

Safety-afgiften har siden 2013 finansieret Trafikstyrelsens tilsyn på det civile luftfartsområde. Safety-afgiften betales af luftfartsselskaberne for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Safety-afgiftssatsen udgjorde ved ordningens indførelse 6,00 kr. pr. passager og er siden ordningens indførelse ændret flere gange med afsæt i et ønske om, at ordningen har skulle balancere i sig selv i forhold til de omkostninger, der har været til Trafikstyrelsens tilsyn.

UDKAST

I forbindelse med covid-19-pandemien skete der en væsentlig nedgang i antallet af luftfartspassagerer. Nedgangen i passagerantallet kombineret med en lovændring i 2020 under pandemien, hvor safety-afgiftssatsen blev fastsat til et niveau, der ikke var omkostningsdækkende, har medført, at der er oparbejdet et underskud i safety-afgiftsordningen. Safety-afgiften udgør ved lovforslagets fremsættelse 5 kr. pr. passager og vil pr. 1. januar 2025 blive opjusteret til 6,00 kr. pr. passager som konsekvens af en tidligere vedtagen ændring af luftfartsloven (lov nr. 2399 af 14. december 2022).

Det foreslås at øge safety-afgiftssatsen hen over en årrække med henblik på at skabe balance mellem indtægter og de løbende udgifter til tilsyn på luftfartsområdet og at udligne det opbyggede underskud i ordningen. Med lovforslaget foreslås den nuværende safety-afgiftssats på 5,00 kr. således øget til 8,00 kr. pr. 1. januar 2025, til 10,00 kr. pr. 1. januar 2026, til 12,00 kr. pr. 1. januar 2027 og til 14,00 kr. pr. 1. januar 2028. Hertil tillægges desuden en årlig regulering af safety-afgiftssatsen på basis af den årlige pris- og lønindeksregulering. Med den foreslåede gradvise øgning af safety-afgiften frem mod 2028 forventes underskuddet i safety-afgiftsordningen udlignet inden for en 6-årig periode. Under de forudsætninger kan safety-afgiftssatsen herefter sænkes til et omkostningsdækkende niveau i forhold til de løbende tilsynsudgifter.

Foruden ændringen af safety-afgiftssatsen foreslås erstatningsansvarsgrænserne for luftfartsselskaber ligeledes ændret i overensstemmelse med Montreal-konventionens reguleringsmekanisme, mens det foreslås, at transportministeren fremadrettet skal kunne justere disse erstatningsansvarsgrænser administrativt.

Foruden Ud over en ændring af safety-afgiftsordningen og erstatningsansvarsgrænserne foreslås en række ændringer i luftfartsloven af mere teknisk karakter.

Det foreslås at fastsætte bestemmelser om transportministerens beføjelser for så vidt angår fastsættelse af regler vedrørende luftfartøjers luftdygtighed og mærkning. Ministerens beføjelser til at fastsætte regler vedrørende luftfartøjers luftdygtighed og mærkning er i dag baseret på en generel bemyndigelseshjemmel, og det foreslås med lovforslaget at indsætte særskilte bemyndigelseshjemler for at skabe større gennemsigtighed og klarhed i forhold til rækkevidden af ministerens bemyndigelser på disse områder.

Dernæst indeholder luftfartsloven i dag en bestemmelse om, at EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS-selskaber (juridiske personer) kan få et luftfartøj registret i Danmark, når disse borgere og selskaber er omfattet af den

UDKAST

Europæiske Unions regler. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at det er en forudsætning for registreringen i Danmark, at der er en tilknytning til Danmark i kraft af EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser. Grundet Kommissionens hidtidige fokus på ordlyden af luftfartsloven i forhold til EU-/EØS-relaterede rettigheder, foreslås bestemmelsens ordlyd præciseret, således at hensigten med bestemmelsen, som den følger af bemærkningerne, indsættes direkte i lovens ordlyd. En sådan præcisering af bestemmelsen vil fjerne eventuel tvivl om forudsætningerne for EU-statsborgeres registrering af luftfartøjer i Danmark og skabe øget klarhed om bestemmelsens rækkevidde.

Endvidere foreslås luftfartslovens bestemmelser om Nationalitetsregistret også ændret for så vidt angår registrering af luftfartøjer af særlig beskaffenhed. Disse luftfartøjer registreres i dag i et særskilt register – adskilt fra Nationalitetsregistret – og det bør fremgå klart af lovens ordlyd, at disse luftfartøjer også har dansk nationalitet med heraf følgende ret til luftfart inden for dansk område.

Afslutningsvis foreslås luftfartslovens territorialbestemmelse ændret for så vidt angår Grønland, således at loven formelt set altid vil skulle sættes i kraft ved kongelige anordninger i Grønland i overensstemmelse med praksis efter selvstyrelovens ikrafttræden.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Safety-afgiften

2.1.1. Gældende ret

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 1, at luftfartsselskaberne skal betale en afgift til Trafikstyrelsen på 5,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, undtagen for passagerer befordret i perioden fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021. Afgiften, den såkaldte safety-afgift, betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Afgiften betales af såvel danske som udenlandske luftfartsselskaber. I praksis forudsættes afgiften overvæltet på passagererne.

I medfør af luftfartslovens § 148, stk. 2, dækker safety-afgiften omkostningerne forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også tilsyn med aktører, der ikke er pålagt

UDKAST

afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det følger af forarbejderne til bestemmelsen, at afgiften blandt andet har til formål at dække styrelsens omkostninger til at føre tilsyn med luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, der leverer forskellige ydelser til luftfarten, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale som f.eks. mekanikere, flyværksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, droneførere m.v., jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 154 som fremsat, side 18.

Safety-afgiften finansierer som led i tilsynet med den civile luftfart i bred forstand endvidere Trafikstyrelsens behandling af klagesager over danske selskaber 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 og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter: »passagerrettighedsforordningen«).

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 4, at afgiften reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, jf. lovbekendtgørelse nr. 237 af 27. februar 2020, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Formålet med reguleringsmetoden er, at afgiftssatsen løbende tilpasses finansieringsbehovet, ved at der i reguleringsmetoden er indlagt såvel en årlig 2 pct. stigning samt en tilpasning, der baserer sig på passagervækstprocenten. Ved en positiv passagervækst fratrækkes passagerudviklingsprocenten, mens en negativ passagervækst betyder, at den tillægges. Passagerudviklingen for pågældende finansår kendes først ved afslutningen af finansåret. Det er derfor nødvendigt at tage udgangspunkt i den passagervækstprocent, der kendes i god tid inden det tidspunkt, hvor pågældende finansår begynder.

Reguleringsmetoden sikrer, at den samlede indtægt fra safety-afgiften fastholdes på et forholdsvis konstant niveau relativt i forhold branchens aktivitetsniveau.

Afgiften er siden indførelsen i 2013 blevet tilpasset flere gange, senest ved lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart, hvor safety-afgiften blev fastlagt til 5,00 kr. pr. 1. januar 2023 og 6,00 kr. pr. 1. januar 2025.

UDKAST

Underskud i safety-afgiftsordningen var ved seneste ændring af safety-afgiften i forbindelse med covid-19-pandemien forudsat dækket af fremtidige afgiftsstigninger, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 41 som fremsat, side 3.

Safety-afgiften blev indtil den 1. januar 2022 reguleret i medfør af reguleringsmekanismen i luftfartslovens § 148, stk. 4, som tilstræber et uændret indtægtsniveau for Trafikstyrelsen til trods for udsving i passagertallene. Ved lov nr. 2073 af 21. december 2020, der blev vedtaget som følge af begivenhederne omkring covid-19-pandemien, er reguleringsmekanismen sat ud af kraft indtil 1. januar 2025. Herefter genoptages reguleringen, hvorefter afgiftssatsen fra 1. januar 2025 vil udgøre 6,00 kr. tillagt reguleringen som følge af reguleringsmekanismen.

De nærmere regler om selve opkrævningen af safety-afgiften følger af bekendtgørelse nr. 1692 af 11. december 2023 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v. (herefter: »gebyrbekendtgørelsen«). Det følger af gebyrbekendtgørelsens § 7, stk. 2, at flyvepladser, hvorfra der afgår flyvninger med luftfartsselskaber, som efter § 148, stk. 1, skal betale safety-afgift, hver måned skal indsende opkrævningsgrundlag til Trafikstyrelsen senest den 10. i den efterfølgende måned. Yderligere følger det af bekendtgørelsens § 7, stk. 5, at Trafikstyrelsen opkræver safety-afgiften hos luftfartsselskaberne med en betalingsfrist på 30 dage. I praksis opkræver Trafikstyrelsen safety-afgiften hver måned.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Safety-afgiften afløste i 2013 årsgebyrerne for Trafikstyrelsens tilsyn på luftfartsområdet. Formålet med at indføre afgiften var at sikre, at passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse, og som dermed har gavn af et højt sikkerhedsniveau, uanset om de er danske eller udenlandske, skal bidrage til at finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med alle aktører, der kan have indflydelse på sikkerheden på luftfartsområdet, jf. Folketingstidende 2012-13, tillæg A, L 100, side 7.

Afgiften blev oprindeligt fastsat til 6,00 kr. pr. afgiftsbelagt passager. Det har siden safety-afgiftsordningens indførelse været hensigten, at ordningen skulle balancere i sig selv, således at der var overensstemmelse mellem Trafikstyrelsens omkostninger til tilsyn med den civile luftfart og indtægterne til dækning heraf via safety-afgiftsordningen. For at afvikle et oparbejdet overskud blev afgiften derfor også sat ned ved en ændring af luftfartsloven

UDKAST

i 2016, hvor afgiften blev ændret fra 6,00 kr. til 5,50 kr. og igen i 2018, hvor afgiften blev ændret fra 5,25 kr. til 4,75 kr.

Et lavere aktivitetsniveau på luftfartsområdet som følge af covid-19-pandemien og fastsættelse af en afgift, der ikke var omkostningsdækkende ved ændringen af luftfartsloven i 2020, har medført, at der er blevet og fortsat oparbejdes et underskud i safety-afgiftsordningen. Underskuddet i safety-afgiftsordning forventes ved udgangen af 2024 at udgøre ca. 225 mio. kr.

Safety-afgiften udgør ved lovforslagets fremsættelse 5,00 kr. pr. passager og vil pr. 1. januar 2025 blive opjusteret til 6,00 kr. pr. passager tillagt reguleringen som følge af reguleringsmekanismen som konsekvens af en tidligere vedtagen ændring af luftfartsloven (lov nr. 2399 af 14. december 2022). Dette vil fortsat ikke være et omkostningsdækkende niveau for det samlede luftfartstilsynsområde.

Med henblik på at genskabe balance mellem indtægter og udgifter i safety-afgiftsordningen bør safety-afgiftssatsen i luftfartsloven ændres.

Det foreslås derfor at opjustere safety-afgiftssatsen hen over en årrække med henblik på at skabe balance mellem indtægter og de løbende udgifter til tilsyn på luftfartsområdet og samtidigt udligne det opbyggede underskud i ordningen. Med lovforslaget foreslås safety-afgiftssatsen således pr. 1. januar 2025 øget til 8,00 kr., pr. 1. januar 2026 til 10,00 kr., pr. 1. januar 2027 til 12,00 kr. og pr. 1. januar 2028 til 14,00 kr. Med den foreslåede gradvise øgning af safety-afgiften frem mod 1. januar 2028 forventes underskuddet i safety-afgiftsordningen udlignet inden for en 6-årig periode. Under de forudsætninger kan safety-afgiftssatsen herefter sænkes til et omkostningsdækkende niveau i forhold til de løbende tilsynsudgifter.

Med hensyn til reguleringsmekanismen efter luftfartslovens § 148, stk. 4, har forholdene under covid-19-pandemien vist, at den nuværende reguleringsmekanisme virker ved en stabil udvikling med begrænsede udsving i passagertallene fra år til år, men at den i visse tilfælde kan give nogle uhenigtsmæssige udsving i afgiftssatsen, som alene kan korrigeres ved lovændring i tilfælde af større udsving i passagertallet. Derudover har de seneste års pris- og lønudvikling vist, at afgiftsprovenuet løbende udhules, når der ikke foretages en egentlig pris- og lønindeks regulering (PL-regulering) på samme måde, som det f.eks. er tilfældet for afgifterne på den del af jernbanenområdet, der vedrører Trafikstyrelsen og Jernbanenævnet.

For at forhindre fremtidig udhuling af afgiftsprovenuet foreslås det, at reguleringsmekanismen i luftfartslovens § 148, stk. 4, ændres sådan, at afgiften

UDKAST

fremover PL-reguleres uden korrektion for udviklingen i antallet af passagerer. Dette vil medvirke til at opretholde nutidsværdien af indtægterne fra afgiften og dermed forhindre, at der sker udhuling af afgiftens relative provenu som følge af den løbende pris- og lønudvikling. Fremtidige stigninger i safety-afgiften vil herefter udgøre den til enhver tid gældende afgiftssats, jf. herom ovenfor, med tillæg af den årlige pris- og lønindeksregulering af satsen.

De foreslåede ændringer af safety-afgiftssatsen og den årlige regulering af denne vil understøtte en fremtidssikring af finansieringen af det luftfartssikkerhedsarbejde, der udføres af Trafikstyrelsen til gavn for civil luftfart på dansk område.

Foruden ovenstående ændringer i luftfartslovens § 148 bør ordlyden af luftfartslovens § 148, stk. 2, ændres med henblik på at skabe større klarhed over, hvilke tilsynsopgaver afgiften skal finansiere. Som det følger af luftfartslovens § 148, stk. 2, er formålet med safety-afgiften at finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt safety-afgiften, men hvis aktivitet har betydning for passagerernes sikkerhed. Safety-afgiften finansierer således tilsyn med en lang række aktører indenfor luftfartsbranchen, som luftfartøjsvedligeholdelsesorganisationer, private svæveflyvere, transportører af gods m.v. og anvendes ligeledes til finansiering af Trafikstyrelsens udgifter til behandling af sager efter passagerrettighedsforordningen. Af hensyn til at sikre klarhed over, hvad de opkrævede midler kan anvendes til foreslås det, at det angives direkte i bestemmelsen, at også opgaver vedrørende Trafikstyrelsens behandling af klager efter passagerrettighedsforordningen kan finansieres ved indtægter fra safety-afgiften.

2.2. Regulering af erstatningsansvarsgrænser

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Montreal-konventionen

Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter Montreal-konventionen) blev ratificeret af Danmark den 29. april 2004. Konventionen -regulerer bl.a. luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatning i forbindelse med passagerers tilskadekomst og forsinkelse, beskadigelse og bortkomst af bagage og gods mv.

De nærmere rammer for erstatningsansvar og de beløbsmæssige grænser fremgår af konventionens artikel 21 og 22, som er implementeret i national

UDKAST

ret ved henholdsvis EU-forordninger, jf. afsnit 2.2.1.2, og luftfartsloven, jf. afsnit 2.2.1.3.

Erstatningsansvarsgrænserne er i medfør af konventionens artikel 23 angivet i SDR (Special Drawing Rights), som er en særlig værdi baseret på fem valutaer: Amerikanske dollars, euroen, kinesiske yuan, japanske yen og det britiske pund. SDR fastsættes af Den Internationale Valutafond.

Erstatningsansvarsgrænserne, som de er fastsat i Montreal-konventionen, skal i medfør af konventionens artikel 24 revurderes hvert 5. år af depositaren (ICAO). Hvis revurderingen viser, at inflationsfaktoren overstiger 10 pct., giver ICAO meddelelse om ændring af erstatningsansvarsgrænserne til de kontraherende stater. I medfør af konventionen træder disse ændringer i kraft seks måneder efter, at de kontraherende stater er blevet underrettet om disse ændringer, medmindre et flertal af de kontraherende stater inden for tre måneder efter at være blevet underrettet, modsætter sig ændringen.

2.2.1.2. EU-retten

Samtlige EU-lande og EU har tiltrådt Montreal-konventionen, og EU og medlemsstaterne deler kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter.

EU's kompetence i forhold til Montreal-konventionen er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (herefter: erstatningsansvarsforordningen) og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1137/2008 af 22. oktober 2008 om tilpasning til Rådets afgørelse 1999/468/EF af visse retsakter, der er omfattet af proceduren i traktatens artikel 251, for så vidt angår forskriftsproceduren med kontrol, Kommissionens forordning (EU) nr. 285/2010 af 6. april 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1243 af 20. juni 2019 om tilpasning af en række retsakter, der indeholder bestemmelser om brug af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1118 af 27. april 2020 om

UDKAST

ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (herefter: forsikringskravsforordningen).

Erstatningsansvarsforordningen finder anvendelse for EU-luftfartsselskaber og gennemfører Montreal-konventionens regler om befordring af luftfartspassagerer og deres bagage og fastsætter endvidere visse supplerende bestemmelser til konventionen. Med forordningen udvides Montreal-konventionens bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for en enkelt medlemsstat. I forordningen fastsættes regler om minimumsforskudsudbetaling i forbindelse ved en passagers dødsfald på 16.000 SDR. Forordningen fastsætter desuden regler om informationskrav over for passagerer i forhold til erstatningsansvar over for disse passagerer og deres bagage.

Forsikringskravsforordningen fastsætter regler om minimumsforsikringsdækning for de flyvninger inden for EU, der er omfattet af forordningen. Forordningen finder anvendelse på alle luftfartsselskaber og alle luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstats område, hvor EU-traktaten finder anvendelse med undtagelse af luftfart med enkelte nærmere definerede luftfartøjstyper. I medfør af forordningens artikel 4, stk. 1, skal de omfattede luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører være forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar over for passagerer, bagage, samt gods og tredjepart i overensstemmelse med forordningen.

Erstatningsansvarsgrænserne er reguleret i forordningens artikel 6, stk. 1-3. Heraf følger det, at for så vidt angår erstatningsansvar for passagerer skal minimumsforsikringsdækningen være på 250 000 SDR pr. passager, men at medlemsstaterne i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig flyvning med luftfartøjer med en maksimalt tilladt startmasse på højst 2 700 kg kan fastsætte et lavere minimumsforsikringsdækningsniveau, forudsat at denne dækning er på mindst 100 000 SDR pr. passager. For så vidt angår erstatningsansvar for bagage skal minimumsforsikringsdækningen være på 1 288 SDR pr. passager i forbindelse med erhvervsmæssige flyvninger og for gods skal minimumsforsikringsdækningen være på 22 SDR pr. kilogram i forbindelse med erhvervsmæssig flyvning.

Disse erstatningsansvarsgrænser finder ikke anvendelse på overflyvning af medlemsstaternes område foretaget af luftfartsselskaber, der ikke er EU-luftfartsselskaber, og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret uden for EU, så længe det ikke indebærer landing på eller start fra det pågældende område, jf. artikel 6, stk. 4.

UDKAST

Kommissionen tillægges i forordningens artikel 6, stk. 5, beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende ændring af de værdier, der er anført i artikel 6, stk. 1, 2 og 3, hvis ændringer i de relevante internationale aftaler gør det nødvendigt.

Ved ICAO's ændring af erstatningsansvarsgrænserne vil Kommissionen således skulle udstede en gennemførelsesforordning, der justerer erstatningsansvarsgrænserne i forsikringskravforordningen i overensstemmelse med de justerede grænser fastsat af ICAO.

Luftfart, der ikke er reguleret af EU-forordningerne, reguleres af national lovgivning, herunder grønlandsk og færøsk luftfart.

2.2.1.3. Luftfartsloven

Montreal-konventionens erstatningsansvarsgrænser er indarbejdet i dansk ret i luftfartslovens § 111 og finder anvendelse for de flyvninger, der ikke er omfattet af EU-reguleringen, jf. afsnit 2.2.1.2.:-

Det følger således af luftfartslovens § 111, stk. 1, at ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 128.821 særlige trækningsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Befordrerer er i medfør af § 111, stk. 2, ikke ansvarlig for den skade efter § 111, stk. 1, der overstiger 128.821 SDR for hver passager, hvis befordrerer kan bevise, at skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agents side, eller hvis skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.

Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 5.346 SDR for hver passager, jf. § 111, stk. 3.

Ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.288 SDR for hver passager i medfør af § 111, stk. 4, og har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordrerer afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder

UDKAST

det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Befordring af gods er reguleret i § 111, stk. 5, og heraf følger det, at befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 22 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luffragtbrev, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 2628 af 29. december 2021 om ikrafttræden for Grønland af forskellige love om ændring af lov om luftfart, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 723 af 24. maj 2022 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige love om ændring af lov om luftfart.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den internationale civile luftfartsorganisation ICAO meddelte ved brev af 28. juni 2024 Danmark, at ICAO i medfør af artikel 24 i Montreal-konventionen har vurderet de gældende erstatningsgrænserne i medfør af konventionen. ICAO har i den forbindelse vurderet de gældende erstatningsgrænser i lyset af inflationsfaktoren siden 2018 og kan med afsæt i Den Internationale Valutafonds data konstatere, at inflationsfaktoren er oversteget med mere end 10 pct. Erstatningsansvarsgrænserne skal derfor justeres i medfør af konventionen.

ICAO meddelte Danmark, at erstatningsansvarsgrænserne skal justeres fra 128.821 SDR til 151.880 SDR ved skade eller død for passagerer, fra 5.346 SDR til 6.303 SDR ved passagerforsinkelser, fra 1.288 SDR til 1.519 SDR ved tabt, beskadiget eller forsinket rejsegods for hver passager og fra 22 SDR til 26 SDR pr. kg. ved tabt, beskadiget eller forsinket gods.

UDKAST

De reviderede erstatningsansvarsgrænser træder i kraft seks måneder fra, at ICAO har sendt meddelelse til medlemsstaterne, medmindre en majoritet af medlemsstaterne forkaster justeringerne inden for tre måneder fra, at meddelelsen er sendt. De justerede erstatningsansvarsgrænser skal således have virkning fra den 28. december 2024.

Danmark er forpligtet til at sikre gennemførelse af de erstatningsansvarsgrænser, der følger af Montreal-konventionen for så vidt angår de elementer, der ikke reguleres i forsikringskravsforordningen.

Med henblik på gennemførelse af den seneste justering af Montreal-konventionens erstatningsansvarsgrænser for så vidt angår luftfart over Grønland og Færøerne og luftfart med tredjelandsluftfartsselskaber over dansk område, der ikke indebærer landing på eller start fra dansk område, foreslås det at ændre erstatningsansvarsgrænserne i de relevante bestemmelser herom i luftfartsloven, så de svarer til de seneste ændringer af beløbene.

Da der er tale om erhvervsrettet lovgivning, foreslås ændringerne sat i kraft den 1. januar 2025 i overensstemmelse med retningslinjerne om de fælles ikrafttrædelsesdatoer.

Det bemærkes, at ændringen af erstatningsansvarsgrænserne for at være gældende i Grønland og på Færøerne vil skulle sættes i kraft ved anordning i henholdsvis Grønland og på Færøerne efter vedtagelsen af nærværende lovforslag.

2.32. Bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte nærmere regler om krav til mærkning m.v. af luftfartøjer og krav til luftfartøjernes luftdygtighed

2.32.1. Gældende ret

2.32.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 21, stk. 1, at et luftfartøj, som er indført i det danske Nationalitetsregister efter § 11 eller § 16, skal mærkes med dansk nationalitetsmærke og det tildelte registreringsmærke. Disse mærker skal luftfartøjet føre, så længe det står i registret.

Det følger af § 22 i luftfartsloven, at et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal være luftdygtigt. Et luftfartøj kan ikke anses for luftdygtigt, medmindre det er således konstrueret, bygget, udstyret og

UDKAST

vedligeholdet og har sådanne flyveegenskaber, at det tilfredsstillende sikkerheds krav.

Det følger af luftfartslovens § 153, stk. 1, at transportministeren kan give nærmere forskrifter til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelserne i luftfartsloven. Ministeren kan endvidere bemyndige Trafikstyrelsen til at meddele de i stk. 1 omhandlede forskrifter, jf. luftfartslovens § 153, stk. 2.

Luftfartslovens §§ 21, 22 og 153 blev indført med hovedloven lov nr. 252 af 10. juni 1960. I bemærkningerne til kapitel 2 fremgår, at bestemmelserne udspringer af Chicagokonventionens kapitel III, men der er ikke givet bemærkninger særskilt til lovens § 21, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1435.

Om kravet i § 22 om luftfartøjers luftdygtighed følger det af bemærkningerne, *at* et luftfartøj, som benyttes til luftfart inden for dansk område, skal være luftdygtigt, *at* den på tidspunktet for lovens fremsættelse gældende lov ikke angiver de betingelser, der skal kræves opfyldt, for at et luftfartøj kan anses for luftdygtigt, *at* det anses for rigtigt i selve loven at angive betingelserne, der i øvrigt svarer til dem, der på daværende tidspunkt blev stillet i praksis, *at* betingelserne skal være opfyldt, så længe et fartøj benyttes til luftfart, *og at* bestemmelsen tager sigte på den tekniske luftdygtighed, men derimod ikke på de særlige operative sikkerhedskrav, der stilles ved en bestemt rejse, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1442.

For så vidt angår § 153 følger det af bestemmelsens forarbejder, at gennemførelsen af luftfartslovens krav vil kræve udfærdigelse af supplerende administrative forskrifter, idet luftfarten er under stadig udvikling, hvorfor ministeren får tillagt fuldmagt til enten at udfærdige eller bemyndige luftfartsvesenet (i dag Trafikstyrelsen) til at udfærdige nærmere gennemførelses- og udfyldelsesforskrifter, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1515.

Der er allerede i dag Bestemmelser for Civil Luftfart, der udmønter den generelle hjemmel i luftfartslovens § 153 i kombination med henholdsvis § 21 og § 22. Eksempler herpå er Bestemmelser for Civil Luftfart 1-23 om nationalitets- og registreringsmærker m.m. for luftfartøjer (BL 1-23) af 1. september 1987 og Bestemmelser for Civil Luftfart 1-12 om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav (BL 1-12) af 23. juni 2011.

2.32.1.2. EU-retten

UDKAST

De EU-retlige regler om de flyvesikkerhedsmæssige aspekter ved civil luftfart tager udgangspunkt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (herefter: »grundforordningen«).

Grundforordningen indeholder en definition af, hvilke luftfartøjer der omfattes af den europæiske luftfartsregulering, og hvilke luftfartøjer der ikke omfattes af grundforordningen, men derimod af de enkelte EU-landes nationale luftfartslovgivning.

Det følger af grundforordningens artikel 2, stk. 1, litra b, nr. 1, at grundforordningen blandt andet 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.

De nærmere bestemmelser om konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af de omfattede civile luftfartøjer er for så vidt angår bemandede luftfartøjer reguleret i henholdsvis Kommissionens forordning nr. 748/2012/EU af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer og Kommissionens forordning nr. 1321/2014/EU af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

Forordningerne er hver især udtryk for gennemførelse af EU-medlemsstaternes forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen for så vidt angår de omfattede luftfartøjer. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.32.1.3 nedenfor.

For luftfartøjer omfattet af grundforordningen er det det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, der er kompetent myndighed for så vidt angår certificering af fly, dele og udstyr.

Det følger af grundforordningens artikel 2, stk. 3, litra d, at grundforordningen ikke finder anvendelse på konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer som anført i bilag I, hvis operation indebærer en lav

UDKAST

risiko for luftfartssikkerheden, samt det personale og de organisationer, der er involveret heri, medmindre der er udstedt, eller det vurderes, at der er udstedt et certifikat for luftfartøjet i overensstemmelse med grundforordningen.

Listen over bilag I-luftfartøjer omfatter blandt andet historiske luftfartøjer, fly opereret på national flyvetilladelse, det vil sige 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.

2.32.1.3. Chicagokonventionen

Chicagokonventionen fra 1944 blev ratificeret i 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 hen over de kontraherende staters territorium, overordnede regler om registrering af luftfartøjer, grundlæggende betingelser for luftfartøjers færden og rammen for den internationale civile luftfartsorganisation (ICAO) under de Forenede Nationer.

Det følger af Chicagokonventionens artikel 20, at ethvert luftfartøj, der anvendes i international luftfart, skal være forsynet med de det tildelte nationalitets- og registreringsmærker.

Chicagokonventionen fastslår i artikel 31, at ethvert luftfartøj, der anvendes til international luftfart, skal forsynes med et luftdygtighedsbevis udstedt eller gjort gyldigt af den stat, hvor luftfartøjet er registret.

ICAO har udarbejdet 19 annekser til Chicagokonventionen, der indeholder langt mere detaljerede regler i form af standarder og anbefalinger end konventionen. De kontraherende stater har med ratifikationen af konventionen forpligtet sig til at gennemføre såvel konventionen og annekserne i deres nationale lovgivning.

Chicagokonventionens Anneks 7, 6. udgave, beskriver de nærmere krav til luftfartøjers nationalitets- og registreringsmærker. Særligt indeholder anneks 7 en beskrivelse af kravene til udformningen af nationalitetsmærker, registreringsmærker og identifikationsplader, mærkernes placering på luftfartøjet, størrelsen og typen af tegn, der kan anvendes, de kontraherende staters nationalitetsregistre samt informationer, der skal fremgå af registreringsbeviset og sletningserklæringen.

2.32.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under afsnit 2.32.1.3 er Danmark forpligtet til at gennemføre såvel Chicagokonventionens bestemmelser som de tilhørende annekser. Dette gør sig også gældende for de typer af luftfartøjer, der er undtaget reglerne i EU's grundforordning.

Luftfartslovens § 21 har i forhold til krav om mærkning m.v. været udtryk for en overordnet mærkningsnorm på samme måde som Chicagokonventionens artikel 20. Da bestemmelsen i § 21 ikke i sig selv er tilstrækkelig, til at Danmark kan leve op til sine folkeretlige forpligtelser, har det været en forudsætning, at der kunne fastsættes nærmere regler til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelsen i § 21, herunder udfærdigelse af supplerende administrative forskrifter bl.a. vedrørende mærkernes udformning og placering.

Det har i den forbindelse været en forudsætning, at luftfartslovens § 21 blev anvendt i kombination med § 153 i luftfartsloven til at udstede nærmere bestemmelser om luftfartøjers mærkning m.v.

Det samme har gjort sig gældende for så vidt angår § 22, hvor det ligeledes har været en forudsætning, at der skulle udarbejdes supplerende regler om, hvilke krav et luftfartøj skulle efterleve, for at det kunne anses for at være konstrueret, bygget, udstyret og vedligeholdt på en måde, så det var luftdygtigt og sikkert for flyvning.

Administrativt fastsatte regler om luftfartøjers mærkning, luftdygtighed m.v. fastsættes således i dag med afsæt i en generel bemyndigelses hjemmel i luftfartsloven.

Transportministeriet finder, at denne kombination af bestemmelser, der skal tilvejebringe hjemmel til at fastsætte nærmere regler om henholdsvis krav vedrørende mærkning af luftfartøjer og disses luftdygtighed, i et nutidigt perspektiv ikke anses for hensigtsmæssig. Der kan således opstå tvivl om, i hvilket omfang der er givet beføjelse til at fastsætte nærmere regler på disse områder og rammerne herfor.

Transportministeriet foreslår på den baggrund, at transportministerens beføjelse til at fastsætte nærmere regler på disse områder bør fremgå udtrykkeligt af loven.

UDKAST

Med de foreslåede ændringer vil transportministeren blive bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om kravene til identifikation og mærkning af luftfartøjer med dansk nationalitet og regler om krav af betydning for et luftfartøjs luftdygtighed og flyveegenskaber, herunder krav, der vedrører konstruktion, bygning og vedligeholdelse af og udstyr i et luftfartøjet.

Lovforslaget vil ikke indebære en ændring af den gældende retstilstand, men alene indebære tydeligere hjemler til at fastsætte nærmere regler til udmøntning af mærknings- og luftdygtighedsnormerne i henholdsvis §§ 21 og 22.

De nye bemyndigelsesbestemmelser vil dels blive udmøntet ved førstkomende revision af de bestående Bestemmelser for Civil Luftfart, der fastlægger de krav, der er nødvendige for at leve op til normerne om henholdsvis luftfartøjers mærkning og luftdygtighed, som de defineres i luftfartslovens §§ 21-22, dels hvis der på et senere tidspunkt måtte blive behov for at fastsætte nye krav som følge af ændringer i de annekser af relevans for sikkerheden i den civile luftfart, der udstedes af ICAO.

2.43. EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS-selskabers (juridiske personer) registrering af luftfartøjer i Danmark

2.43.1. Gældende ret

2.43.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 1-3, at et luftfartøj kan 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, når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse er omfattet af Den Europæiske Unions regler, eller når luftfartøjet er ejet af en person, der har fast bopæl i Danmark, og luftfartøjet benyttes med udgangspunkt i Danmark.

For en dansk statsborger gælder således, at vedkommende skal have en tilknytning til Danmark som enten bosat eller hjemmehørende i Danmark, før vedkommende kan få et luftfartøj registreret i Danmark. Baggrunden herfor er hensynet til en effektiv håndhævelse af tilsynet med luftfartøjet, der normalt må antages at være stationeret i det land, hvor ejeren er bosat. Idet flere lande uden for EU og EØS kan have et nationalitetskrav i forbindelse med registrering af luftfartøjer, vil det fortsat være muligt for en dansk statsborger, der har taget ophold i sådan et land, at få sit luftfartøj registreret i Danmark, hvis det ikke er muligt på grund af nationalitet, at få luftfartøjet registreret i opholdslandet, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 1523.

UDKAST

EU- og EØS-statsborgere og -selskabers ret til at få et luftfartøj registreret i Danmark blev indsat i § 7, stk. 1, nr. 2, i luftfartsloven ved vedtagelsen af lov nr. 346 af 17. maj 2000.

Det følger af bemærkningerne til lovforslaget, at formalisering af EU- og EØS-statsborgeres og EU- og EØS-selskabers ret til at få et luftfartøj registreret her i landet sker som følge af principperne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 1521.

For så vidt angår EU- og EØS-statsborgere eller EU- og EØS-selskabers ret til at få et luftfartøj registreret i Danmark følger det af bemærkningerne til lovforslaget, at det er en forudsætning for registreringen i Danmark, at der er en tilknytning til Danmark i kraft af EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 1523.

I forlængelse af den seneste ændring af luftfartsloven, jf. lov nr. 1569 af 12. december 2023 om ændring af luftfartsloven, hvor § 2 blev ændret som følge af et behov for at præcisere rettigheden til luftfart inden for dansk område for luftfartøjer med nationalitet i et EU- eller EØS-land, er der sat øget fokus på ordlyden i bestemmelser, der direkte vedrører EU- og EØS-statsborgeres og selskabers rettigheder i henhold til luftfartsloven.

Bestemmelsen i § 7, stk. 1, nr. 2, har indtil januar 2023 været administreret således, at der før Trafikstyrelsen kunne registrere et luftfartøj i det danske Nationalitetsregister, skulle foreligge dokumentation for tilknytning til Danmark i form af udnyttelse af bestemmelserne om retten til enten fri bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser. Dokumentation for tilknytningen kunne blandt andet bestå af en kontrakt med en dansk luftdygtighedsstyringsorganisation, en leasing-aftale indgået med et dansk luftfartsselskab, bekræftet folkeregisteradresse i Danmark eller en kontrakt indgået med andre selskaber i Danmark.

Som følge af det ændrede fokus på ordlyden i bestemmelser, der vedrører EU- eller EØS-statsborgeres eller -selskabers rettigheder i medfør af luftfartsloven, og som konsekvens af, at bestemmelsen blot stiller krav om, at den pågældende EU- eller EØS-statsborger eller -selskab skal være omfattet af Den Europæiske Unions regler, har Trafikstyrelsen ikke siden januar 2023 stillet krav om dokumentation for tilknytning til Danmark. Luftfartøjer ejet af EU- eller EØS-statsborgere og EU- eller EØS-selskaber, er på baggrund af ansøgning om registrering, blevet registreret i Danmark som følge af ejerens EU- eller EØS-nationalitet.

2.43.1.2. EU-retten

Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde giver EU-statsborgere og -selskaber en række rettigheder, som f.eks. retten til fri bevægelighed i artikel 45, etableringsretten i artikel 49 eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser i artikel 56.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (herefter: »grundforordningen«) sætter rammerne for et højt og ensartet luftfartssikkerhedsniveau inden for EU og tager derudover sigte på at lette den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital på de områder, der er omfattet af grundforordningen, at skabe lige vilkår for alle aktører på det indre luftfartsmarked og at forbedre EU-luftfartsindustriens konkurrenceevne, jf. artikel 1, stk. 2, litra b.

Der er ikke i EU-retten fastsat bestemmelser, der forpligter de enkelte medlemsstater til at registrere 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. pkt. 2.43.1.3.

2.43.1.3. Chicagokonventionen

Luftfartøjers nationalitet er reguleret i Chicagokonventionens kapitel III. Det følger af konventionens artikel 17, at luftfartøjer har den stats nationalitet, i hvilken de er registreret.

Det følger samtidigt af konventionens 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.

Bestemmelser om registrering er som beskrevet ovenfor under pkt. 2.43.1.2 et nationalt anliggende for de enkelte EU-lande. Danmark har blandt andet fastsat bestemmelser om registrering i luftfartslovens § 7.

2.43.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under pkt. 2.43.1.1 blev EU- og EØS-statsborgeres- og selskabers ret til at få et luftfartøj registreret i Danmark formaliseret med vedtagelsen af lov nr. 346 af 17. maj 2000.

For danske ejere af luftfartøjer gælder et krav om, at ejeren skal have bopæl eller være hjemmehørende i Danmark, for at de kan få et luftfartøj registreret i Nationalitetsregistret. Kravet følger direkte af bestemmelsen i luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 1.

For en EU- eller EØS-statsborger- eller et EU- eller EØS-selskab følger det af luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 2, at de pågældende skal være omfattet af Den Europæiske Unions regler, for at de kan få et luftfartøj registreret i Nationalitetsregistret.

Som det følger af forarbejder til bestemmelsen om EU- og EØS-statsborgere og selskaber, har hensigten været, at de pågældende skulle kunne dokumentere en tilknytning til Danmark i form af udnyttelse af rettigheder i henhold til EU's regler, herunder retten til arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser.

I Danmark er det Trafikstyrelsen, der indfører luftfartøjer i Nationalitetsregistret. Trafikstyrelsen er over de senere år blevet mødt af krav om at tage begæringer om registrering til følge alene som følge af ansøgers EU- eller EØS-nationalitet. I disse tilfælde har det været nødvendigt at referere til lovens almindelige bemærkninger for så vidt angår tilknytningskravet som begrundelse og dokumentation for afvisning.

Idet det vil være hensigtsmæssigt, hvis bestemmelsen med større klarhed beskriver retsstillingen for personer og selskaber med EU- eller EØS-nationalitet, der ønsker at registrere et luftfartøj i Danmark, og idet der fortsat er et ønske om, at Trafikstyrelsen som civil luftfartsmyndighed i Danmark kan sikre effektiv håndhævelse af de regler, der understøtter sikker luftfart inden for dansk område, finder Transportministeriet, at luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 2, bør præciseres, således at det oprindelige tilknytningskrav til Danmark for EU- og EØS-statsborgere og -selskaber udtrykkeligt følger af bestemmelsens ordlyd på samme måde, som det er tilfældet i forhold til det tilknytningskrav, der gør sig gældende for danske statsborgere.

Det foreslås derfor at præcisere luftfartslovens § 7 i overensstemmelse med den oprindelige hensigt med bestemmelsen, således at et luftfartøj fremover kun vil kunne registreres i Danmark, når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-

statsborgere eller af EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), og disse har tilknytning til Danmark som følge af, at de har udnyttet deres rettigheder i henhold til Den Europæiske Unions regler om retten til fri bevægelighed, etablering og udveksling af tjenesteydelser.

Dette indebærer som eksempel, at hvor en EU-statsborger ønsker at købe brændstof i en dansk lufthavn, vil varekøbet i sig selv ikke være udtryk for udnyttelse af ret i Traktatens forstand med den konsekvens, at tilknytningskravet vil være opfyldt.

Benytter vedkommende derimod en dansk luftdygtighedsstyringsorganisation eller en dansk luftfartøjsvedligeholdelsesorganisation, vil udnyttelse af denne tjenesteydelse udgøre en tilknytning til Danmark, der bevirker, at luftfartøjet vil kunne registreres i Nationalitetsregistret, såfremt det måtte ønskes.

2.54. Registrering af luftfartøjer af særlig beskaffenhed

2.54.1. Gældende ret

Krav relateret til luftfartøjers nationalitet er reguleret i Chicagokonventionen. Det følger således direkte af artikel 17 i Chicagokonventionen, at luftfartøjer har den stats nationalitet, i hvilken de er registreret. Spørgsmålet om nationalitet får afsmittende effekt i forhold til krav om luftdygtighed og retten til at benytte andre staters luftrum og er derfor af væsentlig betydning for den ejer eller bruger, der anvender et luftfartøj.

Det følger af luftfartslovens § 1, at luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EU-forordninger.

Det følger af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra a-d, at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted med luftfartøjer, som har dansk nationalitet, nationalitet i et EU- eller EØS-land, nationalitet i et tredjeland, der har overenskomst med Danmark om ret til luftfart inden for dansk område, eller særlig tilladelse fra 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. Af bestemmelsen følger det ikke, hvor luftfartøjet skal være registreret. Trafikstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer i form af Nationalitetsregistret, jf. luftfartslovens § 6, stk. 1.

UDKAST

Det er forudsat i bemærkningerne til luftfartslovens § 6 fra 1960, og videreført med ændringen af § 6 ved lov nr. 2072 af 21. december 2020 om ændring af lov om luftfart, at Nationalitetsregistret skal omfatte alle danske luftfartøjer, medmindre der er tale om militære luftfartøjer eller andre statsluftfartøjer. Derudover er det forudsat, at den civile luftfartsmyndighed, Trafikstyrelsen (tidligere Statens Luftfartsvæsen), skal være registreringsmyndighed og skal føre Nationalitetsregistret, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1435.

Det følger dog af luftfartslovens § 151, stk. 1, at under behørig hensyntagen til luftfartens sikkerhed eller almene interesse i øvrigt kan transportministeren for så vidt angår luftfartøjer, som ikke har fører om bord, eller som fremdrives ved andet end motor, eller som ellers er af særlig beskaffenhed, gøre undtagelse fra lovens regler og give særlige forskrifter, dog ikke for så vidt angår bestemmelser af privatretligt eller strafferetligt indhold.

Af luftfartslovens § 152, stk. 3, følger det, at transportministeren kan overlade beføjelse til at træffe afgørelse, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige.

I medfør af luftfartslovens § 151, stk. 1, og dermed som en undtagelse til lovens øvrige regler og alene gældende for luftfartøjer som er uden fører eller af særlig beskaffenhed, har Trafikstyrelsen blandt andet udstedt Bestemmelser for Civil Luftfart 9-5 om dragefly og glideskærme (BL 9-5) af 8. december 2004, Bestemmelser for Civil Luftfart 9-6 om ultralette luftfartøjer (BL 9-6) af 2. juni 2008 og Bestemmelser for Civil Luftfart 9-12 om ultralette gyroplaner (BL 9-12) af 15. maj 1995. De ultralette luftfartøjer, dragefly og glideskærme er luftfartøjer af særlig beskaffenhed, der er kendetegnet ved at være små og lette luftfartøjer, der ikke er typecertificerede. Luftfartøjernes luftdygtighedsevne er dermed ikke kontrolleret og dokumenteret på samme måde som et typecertificeret luftfartøj.

I medfør af luftfartslovens § 152, stk. 3, er beføjelsen til at træffe afgørelse, herunder vedrørende flyvetilladelse, registrering og mærkning af luftfartøjer af særlig beskaffenhed overladt til de organisationer, der nævnes i BL 9-5, BL 9-6 og BL 9-12.

Som eksempel kan nævnes BL 9-6, pkt. 7.1.1, hvoraf det følger, at en ultralet flyvemaskine skal bære en nationalitets- og identifikationsbetegnelse, der tildeles af foreningen ved udstedelse af flyvetilladelsen. Identifikationsnummeret udgør herefter dokumentationen for luftfartøjets danske nationalitet. I BL 9-5, pkt. 8.1.1, er det udtrykkeligt anført, at bestemmelserne i

UDKAST

luftfartsloven om registrering, mærkning, nationalitet og luftdygtighed ikke finder anvendelse for dragefly og glideskærme. I BL 9-12, pkt. 4.1, følger det, at luftfartsloven og bekendtgørelser og BL'er, der er udfærdiget i medfør heraf, gælder med de ændringer, der følger af bestemmelserne i denne BL.

De luftfartøjer af særlig beskaffenhed, som omfattes af ovennævnte BL'er, er således undtaget fra luftfartslovens almindelige luftdygtighedsbestemmelser og vil ikke kunne opnå registrering i Nationalitetsregistret, jf. luftfartslovens § 6. De organisationer, Trafikstyrelsen har godkendt til at varetage opgaver på styrelsens vegne i forhold til luftfartøjer af særlig beskaffenhed, har således med hjemmel i regler udstedt i medfør af luftfartslovens §§ 151 og 152 den nødvendige beføjelse til at udstede godkendelser og stille krav om mærkning i overensstemmelse med reglerne i BL'erne herom.

På baggrund af ovenstående anses 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)), uanset kravet i luftfartslovens § 6, som et luftfartøj med dansk nationalitet, og dermed som et luftfartøj, der kan anvendes inden for dansk område, jf. luftfartslovens § 2.

Et ubemandet luftfartøj, i daglig tale »en drone«, var indtil 2016 inden for dansk område omfattet af Bestemmelser for Civil Luftfart 9-4 om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg (BL 9-4) af 9. januar 2004. I BL 9-4, pkt. 2.2 anføres det, at for den luftfart, der er omhandlet i BL'en, gælder kun luftfartslovens bestemmelser af privatretligt og strafferetligt indhold, mens lovens øvrige bestemmelser ikke finder anvendelse. BL 9-4 finder i dag alene anvendelse i forhold til Grønland, idet dronereglerne for Danmark er erstattet af Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (»droneforordningen«) og Kommissionens delegerede forordning nr. 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (»dronerproduktforordningen«). Regler svarende til EU's droneregler er også delvist gennemført med virkning for Færøerne.

De europæiske regler, der stiller krav om, at enten dronen eller droneoperatøren skal være registreret i et danske register for droner, bevirker, at droner uanset luftfartslovens § 6 anses for et luftfartøj med dansk nationalitet og kan anvendes inden for dansk område, jf. luftfartslovens § 2, også selvom dronen ikke er registreret i Nationalitetsregistret.

2.54.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under punkt 2.54.1 er det en forudsætning for at kunne foretage luftfart inden for dansk område, at luftfartøjet har dansk nationalitet, jf. luftfartslovens § 2. Et luftfartøj har dansk nationalitet, når det er registreret, jf. luftfartslovens § 17. Det følger ikke udtrykkeligt af luftfartslovens § 17, hvor registreringen skal foretages, men antages dog i kontekst af de øvrige bestemmelser i luftfartsloven at henvise til registrering i Nationalitetsregistret. Dette står i kontrast til, at en række luftfartøjer af særlig beskaffenhed ikke kan registreres i Nationalitetsregistret, men i stedet registreres i andre registre.

Luftfartslovens ordlyd tager således ikke tilstrækkelig højde for, at luftfartslovens § 151 indeholder beføjelse til at fravige lovens bestemmelser for så vidt angår luftfartøjer af særlig beskaffenhed og luftfartøjer uden fører, og at dette i praksis også indebærer en beføjelse til at registrere luftfartøjer af særlig beskaffenhed i andre registre end Nationalitetsregistret med afsæt i, at disse luftfartøjer ikke kan leve op til de sædvanlige luftdygtighedskrav m.v. for at blive registreret i Nationalitetsregistret.

Det foreslås derfor, at loven på relevante punkter tilpasses udmøntningen af hjemlen i § 151, så det i lovens kapitel 2 om registrering, nationalitet og mærkning vil fremgå, at der i Danmark findes en række forskellige typer af luftfartøjsregistre, som alle kan danne grundlag for, at et luftfartøj vil blive anset for et luftfartøj med dansk nationalitet, hvis det er optaget i det pågældende register. Det bør i den forbindelse være uden betydning, om der er tale om Nationalitetsregistret, et register for luftfartøjer af særlig beskaffenhed eller et register for droner.

2.65. Ændring af luftfartslovens territorialbestemmelse vedrørende Grønland

2.65.1. Gældende ret

Det følger af luftfartslovens § 158, at for Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser. Såfremt det måtte blive nødvendigt i Grønland at foretage ekspropriationer i henhold til denne lov, vil de nærmere regler om fremgangsmåden herved være at fastsætte i en særlig lov.

Luftfartsloven gælder ikke for Færøerne, men ved kongelig anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

UDKAST

Luftfartslovens § 158 antages i praksis at indebære, at luftfartsloven gælder for Grønland i det omfang og evt. med de afvigelser, der harmonerer med den særlige grønlandske lovgivning, jf. Rapport om luftfartslovgivningen i relation til Grønland udarbejdet af det daværende Trafikministerium og Grønlands Selvstyre i 1999.

Luftfartsloven er således i sin ordlyd direkte gældende for Grønland, hvor den for Færøerne skal sættes i kraft ved kongelige anordninger.

Den 21. juni 2009 trådte lov nr. 473 af 12. juni 2009 om Grønlands Selvstyre (herefter: »selvstyreloven«) i kraft. Formålet med selvstyreloven er bl.a., at selvstyret skal kunne beslutte af overtage kompetence på en række sagsområder.

Selvstyret kan i den forbindelse bestemme, at luftfartsområdet skal overgå til selvstyret, jf. selvstyrelovens § 2 og lovens bilag, liste II, nr. 16.

I forlængelse af selvstyrelovens ikrafttræden er ændringer til luftfartsloven, der har skulle gælde i Grønland, blevet sat i kraft ved kongelige anordninger i en erkendelse af det grønlandske selvstyre.

Luftfartsloven, som den gælder for Grønland, følger af bekendtgørelse for Grønland nr. 76 af 24. januar 2024 af lov om luftfart.

2.65.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Luftfartsloven er ud fra lovens ordlyd direkte gældende i Grønland. Ændringer af luftfartsloven efter selvstyrelovens ikrafttræden i 2009 er dog i en erkendelse af det grønlandske selvstyre i praksis sat i kraft ved kongelige anordninger.

Luftfartslovens territorialbestemmelse om lovens direkte gyldighed i Grønland bør i forlængelse heraf ændres til en anordningshjemmel, hvormed loven og ændringer til loven alene kan sættes i kraft ved kongelige anordninger.

Det foreslås derfor med nærværende lovforslag at ændre luftfartslovens territorialbestemmelse for så vidt angår Grønland, således at luftfartsloven og ændringer hertil skal sættes i kraft ved anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det foreslås endvidere, at loven skal kunne sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

UDKAST

Den foreslåede lovændring vil desuden muliggøre, at der kan foretages en række ændringer af luftfartsloven, som den i dag gælder for Grønland.

Strafbestemmelserne, som de gælder for Grønland i dag, baserer sig på den oprindelige luftfartslov fra 1960, som den fandt anvendelse i både Danmark og Grønland, og svarer derfor til de danske rammer for straf. Strafbestemmelserne, som de gælder for Grønland, tager dermed ikke højde for de sanktionsregler, der gælder i Grønland i medfør af den grønlandske kriminallov. Luftfartsloven, som den gælder for Grønland, bør således ændres med afsæt i den foreslåede nye territorialbestemmelse, således at strafbemmelserne heri kommer i overensstemmelse med den grønlandske kriminallov. Endvidere indgår der i dag, som luftfartsloven gælder for Grønland, en række henvisninger til EU-regler som retsgrundlaget for reguleringen af grønlandsk luftfart. Grønland er ikke medlem af EU, og EU-retten er derfor heller ikke gældende i Grønland. Den foreslåede bestemmelse vil ligeledes muliggøre en ændring af disse henvisninger til EU-retten som retsgrundlaget for luftfarten i Grønland.

Det er afgørende ud fra et luftfartssikkerhedsmæssigt perspektiv, at luftfartsloven, som den på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse gælder for Grønland, forbliver i kraft, indtil loven enten i sin helhed erstattes af en anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om luftfart eller løbende ændres ved anordninger om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til luftfartsloven. Med lovforslaget lægges der derfor op til en fastholdelse af eksisterende regler for luftfarten, indtil disse måtte blive erstattet af nye regler.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forslaget om at forhøje safety-afgiften til 8,00 kr. pr. 1. januar 2025, til 10,00 kr. pr. 1. januar 2026, til 12,00 kr. pr. 1. januar 2027 og til 14,00 kr. pr. 1. januar 2028 og at ændre reguleringsmetoden, så afgiften fremover reguleres årligt med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet, vil medvirke til at sikre fremadrettet balance mellem Trafikstyrelsens indtægter og omkostninger, samtidigt med at den akkumulerede, negative opsparing nedbringes. Når underskuddet i safety-afgiftsordningen forventeligt er afviklet, vil satsen herefter blive sænket til et omkostningsdækkende niveau ved en ændring af luftfartsloven.

En hævet afgiftssats vil isoleret set medføre begrænsede meromkostninger for kommuner og regioner, i det omfang medarbejderne anvender flyrejser i arbejdsøjemed. Meromkostningerne er udtryk for en generel

UDKAST

afgiftsændring. Forslaget vurderes herudover ikke at ville få økonomiske eller implementeringskonsekvenser for kommuner og regioner.

Da de foreslåede ændringer er bygget op omkring det administrationssystem, Trafikstyrelsen allerede i dag anvender i forbindelse med opkrævning af safety-afgiften, vurderes de foreslåede ændringer ikke at føre til yderligere implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

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

Det vurderes ikke, at lovforslaget har et indhold, der vil påvirke virksomheders eller iværksætteres muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier og innovation.

Forslaget om at forhøje safety-afgiften med virkning fra 1. januar 2025 og frem mod 1. januar 2028 har umiddelbart direkte økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne, da afgiften opkræves hos dem baseret på antallet af afrejsende passagerer. I praksis kan luftfartsselskaberne vælge fuldt ud at overvælte afgiften, der er ens for både danske og udenlandske selskaber, på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften. Det forhold, at afgiften stiger, vil derfor ud fra en rent teknisk betragtning ikke føre til yderligere omkostninger eller administrative konsekvenser for virksomhederne. De er allerede i dag vant til, at afgiften reguleres årligt, og at beløbet ændrer sig afhængigt af passagerantal og afgiftens størrelse. Det er vigtigt for virksomhederne, at de så tidligt som muligt kender beløbets størrelse, så de kan afspejle det i billetpriserne. Der er ikke administrative konsekvenser forbundet med en stigning i afgiften.

Forslaget om regulering af erstatningsansvarsgrænserne, jf. lovforslagets § 1, nr. 15-18, kan muligvis få begrænsede afledte økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. i form af en mindre stigning i luftfartsselskabernes forsikringspræmier med deraf følgende revision af forsikringsbetingelserne og forsikringsselskabernes erstatningsudbetalinger.

Den foreslåede regulering af erstatningsansvarsgrænserne vedrører imidlertid i sig selv udelukkende de maksimale grænser for det objektive ansvar, der kan pålægges befordrerens ved skade på passagerer, bagage og gods efter luftfartsloven, og er således ikke udtryk for, hvilken erstatningsudbetaling der i det enkelte tilfælde vil skulle ske.

Ved lovforslaget reguleres således ikke kravene til forsikringsdækningens størrelse. Regler om krav til forsikringsdækningen følger af andre regler dels

[Europa-Parlamentets og Rådets forordningen nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, dels bekendtgørelse nr. 271 af 15. april 2005 om forsikring for luftfartøjer og minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og på Færøerne.](#)

For de EU-eller EØS-selskaber eller -statsborgere, som ønsker at få et luftfartøj på dansk register, vil der være en begrænset øget administrativ omkostning, når tilhørsforholdet til Danmark skal dokumenteres. Det vurderes dog, at der vil være tale om oplysninger, de pågældende allerede er i besiddelse af, og at der således alene er tale om omkostningerne ved at sende dokumentationen til Trafikstyrelsen. Da der allerede sendes en række dokumenter i forbindelse med registreringen af et luftfartøj, vurderes de administrative konsekvenser at være endog meget begrænsede.

Det vurderes ikke, at de foreslåede ændringer vil kunne få betydning for virksomhedernes mulighed for at agere tilpasningsdygtigt, fremsynet og foregribende i forhold til at møde et samfund i hastig forandring. Det vurderes på den baggrund ikke relevant at vurdere forslaget i relation til principperne for agil erhvervsrettet regulering.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

For de EU-eller EØS-statsborgere og -selskaber, der måtte ønske at få et luftfartøj på dansk register, vil kravet om dokumentation for tilknytningsforholdet til Danmark have en negativ administrativ konsekvens, der dog begrænser sig til, at dokumentation, som den pågældende forventeligt allerede er i besiddelse af, vil skulle sendes til Trafikstyrelsen sammen med en lang række andre dokumenter, som allerede efter de gældende regler, skal sendes til Trafikstyrelsen i tilfælde af registrering af et luftfartøj.

6. Klima-, miljø-, og naturmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have hverken klima-, miljø-, eller naturmæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget foreslås en præcisering af bestemmelserne om registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret (registret over danske luftfartøjer). Luftfartsloven indeholder i dag en bestemmelse om, at EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS-selskaber (juridiske personer) kan få et luftfartøj registret i Danmark, når disse er omfattet af Den Europæiske Unionsregler. Det følger af bemærkningerne til det bagvedliggende lovforslag, at det er en

UDKAST

forudsætning for registreringen i Danmark, at der er en tilknytning til Danmark i kraft af EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til fri udveksling af tjenesteydelser. Grundet Kommissionens hidtidige fokus på ordlyden af luftfartsloven i forhold til EU-/EØS-relaterede rettigheder foreslås bestemmelsens ordlyd præciseret, således at hensigten med bestemmelsen, som den følger af bemærkningerne, indsættes direkte i lovens ordlyd. En sådan præcisering af bestemmelsen vil fjerne eventuel tvivl om forudsætningerne for EU-statsborgeres registrering af luftfartøjer i Danmark og skabe øget klarhed om bestemmelsens rækkevidde.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 4. juli 2024 til den 22. august 2024 (50 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

AdvoNordic Advokatfirma, Air Greenland A/S, AOPA DMU, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Arriva Danmark A/S, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Atlantic Airways A/S, ATP, ATP-ejendomme, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brintbranchen, Cabin Attendants Union, Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, Concito, COWI, Dalpa, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Faldskærms Union, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Industri (DI), Dansk Motorflyverunion, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyver Union, Danske Medier - Mediernes Hus, Dansk Mobilitet, Dansk Svæveflyver Union, Dataetisk Råd, Digitaliseringsstyrelsen, DI Transport, DroneDanmark, DTU Transport, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Friluftsrådet, Greenland Airports A/S, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK Trafik og Jernbane, International Air Transport Association (IATA), Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, International Transport Danmark (ITD), Jettime, Karup Lufthavn, Klimarådet, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark

UDKAST

(LO), Ledernes Hovedorganisation, Modelflyvning Danmark (MDK), Naviair, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Partnerskabet for brint og brændselsceller, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, SAS, Serviceforbundet, Sun Air, Sundhedskartellet, Sydtrafik, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Transportbranchens Leverandører, TBL, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets uddannelser, TUR, UAS Danmark, UlykkesPatientForeningen, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, Aarhus Lufthavn.

9. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindredninger (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	Forslaget om en øget safety-afgift og en ændret metode til den årlige regulering af safety-afgiften vil sikre fremadrettet balance mellem indtægter og omkostninger i ordningen, samtidig med at den akkumulerede negative opsparring nedbringes.	Begrænsede merudgifter for kommuner og regioner som følge af den øgede afgiftssats. Merudgifterne er ikke omfattet af DUT.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Den foreslåede ændring af safety-afgiften vil få en direkte betydning for erhvervslivet, da afgiften opkræves via luftfartsselskaberne. I praksis kan luftfartsselskaberne vælge fuldt ud at overvælte afgiften, der er ens for både danske og udenlandske selskaber, på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften. Det vurderes på den baggrund at

UDKAST

		<p>forslaget ikke får konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p><u>Forslaget om regulering af erstatningsansvarsgrænserne, jf. lovforslagets § 1, nr. 15-18, kan muligvis få begrænsede afledte økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. i form af en mindre stigning i luftfartsselskabernes forsikringspræmier med deraf følgende revision af forsikringsbetingelserne og forsikringsselskabernes erstatningsudbetalinger.</u></p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	<p>Der forventes begrænsede negative administrative konsekvenser som følge af ændrede dokumentationskrav for EU-/EØS-selskaber, der ønsker at få et luftfartøj på dansk register. Da oplysningerne allerede forventes at findes hos de pågældende, er det alene et spørgsmål om at sende dokumentationen til Trafikstyrelsen.</p>
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	<p>Der forventes begrænsede negative administrative konsekvenser som følge af ændrede dokumentationskrav for EU-/EØS-statsborgere, der ønsker at få et luftfartøj på dansk register. Da oplysningerne allerede forventes at findes hos de pågældende, er det alene et spørgsmål om at sende dokumentationen til Trafikstyrelsen.</p>
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

UDKAST

<p>Forholdet til EU-retten</p>	<p>Den del af lovforslaget, der vedrører EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS- selskabers m.v. (juridiske personer) mulighed for at få et luftfartøj registret i Danmark, har til formål at præcisere, hvornår en EU- eller en EØS-statsborger eller et EU- eller EØS-selskab, på baggrund af udnyttelse af de pågældendes rettigheder i henhold til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, har en sådan tilknytning til Danmark, at der vil kunne opnås ret til registrering af et luftfartøj i Nationalitetsregistret.</p>	
<p>Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)</p>	<p>Ja</p>	<p>Nej</p> <p style="margin-top: 20px;">X</p>

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af den gældende luftfartslovs § 6, stk. 1, at Trafikstyrelsen som registreringsmyndighed fører et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Det følger endvidere af luftfartslovens § 17, stk. 1, at når luftfartøjet er registreret, har det dansk nationalitet. Registreringsmyndigheden udsteder nationalitets- og registreringsbevis for luftfartøjet, jf. stk. 2.

Hensigten med Nationalitetsregistret er, at det skal omfatte alle danske luftfartøjer bortset fra militære luftfartøjer.

Lovens bestemmelser er imidlertid i medfør af luftfartslovens § 151, stk. 1, fraveget ved udstedelse af en række Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), herunder Bestemmelser for Civil Luftfart 9-5 om dragefly og glidekærme (BL 9-5) af 8. december 2004, Bestemmelser for Civil Luftfart 9-6 om ultralette luftfartøjer (BL 9-6) af 2. juni 2008 og Bestemmelser for Civil Luftfart 9-12 om ultralette gyroplaner (BL 9-12) af 15. maj 1995.

Luftfartøjer af særlig beskaffenhed, som er omfattet af ovennævnte BL'er, er undtaget fra luftfartslovens almindelige bestemmelser om luftdygtighed og registrering og vil derfor ikke kunne opnå registrering i Nationalitetsregistret efter luftfartslovens § 6, stk. 1.

I forbindelse med udstedelsen af BL'erne er en række organisationer desuden blevet godkendt i henhold til § 152, stk. 3, til at træffe forskellige afgørelser i henhold til BL'erne. Disse organisationer har med hjemmel i regler udstedt i medfør af luftfartslovens §§ 151 og 152 den nødvendige beføjelse til at udstede godkendelser og stille krav om blandt andet mærkning i overensstemmelse med reglerne i BL'erne herom. Det gælder også nationalitetsmærkning.

Et luftfartøj med 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 for et luftfartøj med dansk nationalitet på samme måde som et luftfartøj registreret i Nationalitetsregistret. Dette gælder ligeledes for et ubemandet luftfartøj, når enten dronen eller droneoperatøren er registreret i

UDKAST

det danske register for droneoperatører. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 1, at der indsættes en ny § 5a, hvoraf det følger, at luftfartøjer, der begæres registreret i Danmark, registreres afhængigt af deres beskaffenhed enten i Nationalitetsregistret, jf. § 6, stk. 1, eller i et register for droner, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, eller i et register over luftfartøjer af særlig beskaffenhed efter forskrifter udstedt i medfør af § 151, stk. 1, der føres af Trafikstyrelsen eller en organisation, der efter godkendelse er beføjet til at træffe afgørelse vedrørende de pågældende luftfartøjer i henhold til § 152, stk. 3.

Den foreslåede ændring vil medføre, at den aktuelle retstilstand, hvor registrering i et register ført af en af Trafikstyrelsen godkendt forening som f.eks. DULFU giver ret til at benytte luftfartøjet til luftfart inden for dansk område i medfør af luftfartslovens § 2, vil fremgå direkte af luftfartsloven.

Den foreslåede ændring vil ikke føre til en ændret retstilstand for de luftfartøjer, der allerede er registreret i en af de nævnte godkendte foreningers eller i Trafikstyrelsens droneregister.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens kapitel 2, at kapitlet handler om registrering, nationalitet og mærkning.

Kapitlet er opdelt i underafsnit, hvor de enkelte afsnitsoverskrifter beskriver det nærmere indhold af de følgende paragraffer.

Det første afsnit i kapitel 2 vedrører nationalitetsregistrering.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 2, at ændre *afsnitsoverskriften* til første afsnit i kapitel 2 til »Nationalitetsregistret«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 1, hvor der før afsnitsoverskriften indsættes en ny bestemmelse, der vedrører registrering generelt, mens §§ 6-16 alene vedrører krav knyttet til luftfartøjers optagelse i Nationalitetsregistret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

UDKAST

Til nr. 3

Det følger af § 6, stk. 1, i luftfartsloven, at Trafikstyrelsen som registreringsmyndighed fører et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 3, at § 6, *stk. 1*, nyaffattes, så det følger, at Trafikstyrelsen fører et register over luftfartøjer (Nationalitetsregistret).

Forslaget er en konsekvens af, at forudsætningen i de oprindelige bemærkninger til luftfartslovens § 6 om, at alle luftfartøjer skal registreres i Nationalitetsregistret, ikke tager højde for en senere udmøntning af hjemlen i luftfartslovens § 151, hvorefter der også kan gøres undtagelse fra bestemmelserne om registrering i Nationalitetsregistret.

Som følge af udmøntningen af bestemmelsen i § 151 er det ikke en forudsætning for at opnå dansk nationalitet, at der sker registrering i Nationalitetsregistret. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

Med forslaget vil Trafikstyrelsen ikke længere blive defineret som registreringsmyndigheden. Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1, hvoraf det vil fremgå, at der er flere enheder med beføjelse til at registrere luftfartøjer. Registreringen i Nationalitetsregistret vil dog kun kunne ske ved Trafikstyrelsen.

Derudover vil det ikke længere være en forudsætning, at alle luftfartøjer registreres i Nationalitetsregistret. For luftfartøjer af særlig beskaffenhed, eller for luftfartøjer uden fører vil der således kunne ske registrering i andre registre.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 4, i § 6, *stk. 2 og 3*, at ændre »nationalitetsregisteret« til: »Nationalitetsregistret«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3.

Til nr. 5

Af luftfartslovens § 7, stk. 1, nr. 2, følger reglerne om ret til at få et luftfartøj registreret i Danmark for fysiske og juridiske personer med EU- og EØS-

UDKAST

nationalitet. Det følger heraf, at registrering kan ske, når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse er omfattet af Den Europæiske Unions regler.

Retten til at få et luftfartøj registret i Danmark som følge af EU- eller EØS-nationalitet er indført ved lov nr. 346 af 17. maj 2000, idet det oprindelige krav i luftfartsloven om dansk nationalitet som forudsætning for registrering af et luftfartøj i det danske Nationalitetsregister ikke var foreneligt med de rettigheder, der følger af de EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, spalte 1522.

Også i relation til EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber har det været hensigten, at der skulle være en form for tilknytning til Danmark, før registrering kunne ske. EU- og EØS-statsborgere og -selskaber, der således ikke har tilknytning til Danmark i kraft af principperne om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten eller retten til udveksling af tjenesteydelser, kan ikke få et luftfartøj registreret her i landet, jf. Folketingstidende 1999-00, Tillæg A, spalte 1523.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 5, at ændre luftfartslovens § 7, *stk. 1, nr. 2*, således at et luftfartøj kun kan registreres i Danmark, når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse har tilknytning til Danmark som følge af, at de har udnyttet deres rettigheder efter Den Europæiske Unions regler om fri bevægelighed, etablering og udveksling af tjenesteydelser.

Forslaget har til formål at præcisere bestemmelsen med afsæt i den oprindelige intention med bestemmelsen i forhold til tilknytningskravet for EU-/EØS-statsborgere og -selskaber, se Folketingstidende 1999-00, tillæg A, spalte 1522.

Den foreslåede ændring vil tydeliggøre det forhold, at fysiske eller juridiske personer med nationalitet i et EU- eller EØS-land skal have tilknytning til Danmark som følge af, at vedkommende har udnyttet en rettighed i henhold til EU-retten, herunder retten til fri udveksling af tjenesteydelser. Det er således ikke tilstrækkeligt, for at et luftfartøj kan registreres i Danmark, at en EU-statsborger, der ønsker et luftfartøj registreret i Danmark, er omfattet af Den Europæiske Unions regler generelt f.eks. som følge af et statsborgerskab i et EU-land, men forudsætter en udnyttelse af EU-rettens regler om fri bevægelighed.

UDKAST

Ændringen indebærer, at EU-/EØS-statsborgere og -selskaber skal dokumentere en tilknytning til Danmark, på samme måde som det gør sig gældende for danske statsborgere i forbindelse med registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret.

Bestemmelsen vil medføre, at Trafikstyrelsen, som fører Nationalitetsregistret, i forbindelse med en begæring om registrering, jf. luftfartslovens § 10, vil skulle modtage dokumentation for, at tilknytningen til Danmark skyldes udnyttelsen af en af de rettigheder, som EU- og EØS-statsborgere og EU- og EØS-selskaber har i henhold til EU-retten. Dokumentationen vil f.eks. kunne bestå af information om folkeregisteradresse i Danmark, kontrakt med en dansk luftdygtighedsstyringsorganisation – en såkaldt CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) om styringen af luftfartøjets luftdygtighed, en leasingaftale med en dansk person eller virksomhed vedrørende et konkret luftfartøj eller en ansættelseskontrakt med en dansk virksomhed.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.43 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 6, i § 11, stk. 1, to steder i § 12, stk. 1, i § 12, stk. 2, § 13, stk. 2, § 13, stk. 3, to steder i § 13, stk. 4, og i § 15, § 17, stk. 2, og i § 19, stk. 2, at ændre »registreringsmyndigheden« til »Trafikstyrelsen«.

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

Med den foreslåede ændring vil det blive præciseret, at det er Trafikstyrelsen, der er den rette myndighed for så vidt angår registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret, jf. luftfartslovens § 6.

Til nr. 7

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 7, i § 14, stk. 1 og 2, at ændre »nationalitetsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3.

Til nr. 8

UDKAST

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 8, i § 16, stk. 1 og 2, at ændre »luftfartøjsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.

Med den foreslåede ændring vil det fremover alene være begrebet »Nationalitetsregistret«, der anvendes om det luftfartøjsregister, der føres af Trafikstyrelsen.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 9, at ændre i § 17, stk. 1, således at det fremgår, at et luftfartøj har dansk nationalitet, jf. § 5a, når det er registreret.

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

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.54 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 10, at ændre i § 20, stk. 1, således at det fremgår, at et dansk luftfartøj, der registreres i Nationalitetsregistret, og som benyttes til luftfart efter denne lov, skal have dansk nationalitets- og registreringsbevis efter reglerne i dette kapitel.

Med forslaget præciseres det, at kravet om, at et luftfartøj skal have et nationalitets- og registreringsbevis udstedt efter reglerne i luftfartslovens kapitel 2, alene finder anvendelse i forhold til luftfartøjer, der registreres i Nationalitetsregistret, jf. luftfartslovens § 6. For luftfartøjer af særlig beskaffenhed, der med hjemmel i luftfartslovens § 151 er undtaget fra en række af luftfartslovens almindelige bestemmelser, gælder således alene de krav til nationalitets- og identifikationsmærker m.v., der følger af de Bestemmelser for Civil Luftfart, der gælder for den pågældende type luftfartøj. Kravet i den foreslåede ændring af § 20, stk. 1, finder heller ikke anvendelse for ubemandede luftfartøjer, der ikke registreres i Nationalitetsregistret.

Til nr. 11

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 11, at der i § 21, stk. 2, efter »litra« indsættes »b, og«.

UDKAST

Ved lov nr. 1569 af 12. december 2023 blev luftfartslovens § 2, stk. 1, affattet 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 et tredjeland, der har en overenskomst med Danmark om ret til luftfart inden for dansk område, eller særlig tilladelse fra transportministeren.

Som konsekvens af ændringen i § 2, stk. 1, blev henvisningen i luftfartslovens § 21, stk. 2, ændret fra § 2, stk. 1, litra b, til § 2, stk. 1, litra c.

Idet både luftfartøjer med nationalitet i et EU- eller EØS-land (§ 2, stk. 1, litra b), og luftfartøjer med nationalitet i et tredjeland, der har overenskomst med Danmark om ret til luftfart inden for dansk område (§ 2, stk. 1, litra c), skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland, skulle der som led i ændringen af henvisningen til § 2, stk. 1, litra c, tillige have været indsat en henvisning til henvisning til § 2, stk. 1, litra b.

Den foreslåede ændring er således en konsekvens af ændringen af luftfartslovens § 2 ved lov nr. 1569 af 12. december 2023.

Til nr. 12

Det følger af luftfartslovens § 21, stk. 1, at et luftfartøj, som er indført i dansk nationalitetsregister efter § 11 eller § 16, skal mærkes med dansk nationalitetsmærke og det tildelte registreringsmærke. Disse mærker skal luftfartøjet føre, så længe det står i registret.

Det følger af luftfartslovens § 153, at transportministeren kan give nærmere forskrifter til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelserne i denne lov. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at gennemførelse af loven, ikke mindst under hensyn til at luftfarten er i stadig udvikling, kræver, at der udfærdiges supplerende administrative forskrifter inden for de ved bestemmelserne givne rammer, hvorfor der gives ministeren en almindelig fuldmagt til at udfærdige eller bemyndige luftfartsvesenet til at udfærdige nærmere gennemførelses- og udfyldelsesforskrifter, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1515.

Hidtil er bestemmelser til udfyldning af mærkningskravet i § 21 fastsat med hjemmel i luftfartslovens § 153, jf. § 21, stk. 1. Som eksempel kan nævnes Bestemmelser for Civil Luftfart 1-23 om nationalitets- og

UDKAST

registreringsmærker m.m. for luftfartøjer (BL 1-23) af 1. september 1987, der blandt andet indeholder krav til registreringsbogstavernes størrelse og placering.

De internationale regler om nationalitets- og registreringsmærker følger af Chicagokonventionens annek 7. Danmark har ved ratifikation af konventionen forpligtet sig til at sikre gennemførelse af de krav relateret til den civile luftfart, der følger af såvel konventionen som de 19 annekser, der for nuværende er udstedt i medfør af konventionen.

Annek 7 indeholder en række mere detaljerede krav til udformning af mærkningen, herunder størrelsen og formen af de tegn som kan anvendes.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 12, at der indsættes et nyt § 21, stk. 4, hvoraf det følger, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til identifikation og bemaling af luftfartøjer omfattet af stk. 1 og 3, herunder om nationalitets- og registreringsmærkers udformning og placering.

Med den foreslåede bestemmelse indsættes der en særskilt bemyndigelsesbestemmelse i luftfartsloven for så vidt angår fastsættelsen af nærmere regler om nationalitetsmærker m.v. frem for den generelle bemyndigelses hjemmel i luftfartslovens § 153.

Bestemmelsen vil tydeliggøre transportministerens beføjelse til at fastsætte nærmere regler om nationalitets- og registreringsmærker, der er nødvendige for at sikre gennemførelse af de internationale krav til den civile luftfart, der følger af Chicagokonventionens annek 7 i dansk ret.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes dels udmøntet ved førstkomende revision af de bestående Bestemmelser for Civil Luftfart, der fastlægger de krav, der er nødvendige for at leve op til kravene om luftfartøjers mærkning m.m., som defineret i luftfartslovens § 21, dels hvis der på et senere tidspunkt måtte blive behov for at fastsætte nye krav relateret til mærkning, identifikation m.v. som følger af ændringer i de annekser af relevans for sikkerheden i den civile luftfart, der udstedes af ICAO.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.32 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Det følger af luftfartslovens § 22, at et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal være luftdygtigt, og at et luftfartøj ikke kan anses for luftdygtigt, medmindre det er således konstrueret, bygget, udstyret og

UDKAST

vedligeholdet og har sådanne flyveegenskaber, at det tilfredsstillende sikkerheds krav.

Det følger af luftfartslovens § 153, at transportministeren kan give nærmere forskrifter til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelserne i denne lov. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at gennemførelse af loven, ikke mindst under hensyn til at luftfarten er i stadig udvikling, kræver, at der udfærdiges supplerende administrative forskrifter inden for de ved bestemmelserne givne rammer, hvorfor der gives ministeren en almindelig fuldmagt til at udfærdige eller bemyndige luftfartsvæsenet til at udfærdige nærmere gennemførelses- og udfyldelsesforskrifter, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1515.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 13, at der indsættes et nyt § 22, *stk.* 3, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav af betydning for et luftfartøjs luftdygtighed og flyveegenskaber, herunder krav, der vedrører konstruktion, bygning og vedligeholdelse af, og udstyr i et luftfartøj.

Med den foreslåede bestemmelse indsættes der en særskilt bemyndigelsesbestemmelse i luftfartsloven for så vidt angår fastsættelsen af nærmere regler om luftdygtighed m.v. frem for den generelle bemyndigelses hjemmel i luftfartslovens § 153.

Bestemmelsen vil tydeliggøre transportministerens beføjelse til at fastsætte nærmere krav til luftfartøjers tekniske luftdygtighed. Bestemmelsen vil bl.a. være relevant i forhold til de luftfartøjer, der ikke omfattes af EU-rettens bestemmelser om civil luftfart, de såkaldte bilag I-luftfartøjer.

Bilag I-luftfartøjerne beskrives nærmere i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (herefter: »grundforordningen«).

Listen over bilag I-luftfartøjer omfatter blandt andet historiske luftfartøjer, fly opereret på national flyvetilladelse (ultralette fly), amatørbyggede fly og visse mindre privatfly. De luftfartøjer, der er anført i bilag I, er undtaget fra

UDKAST

store dele af EU-reguleringen og er i stedet overladt til medlemsstaternes nationale regulering.

Med afsæt i den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der blandt andet kunne fastsættes regler vedrørende krav til selve konstruktionen og bygningen af et luftfartøj. Hjemlen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte nærmere krav til det udstyr, der anvendes som led i bygningen og vedligeholdelsen af luftfartøjet, men også til det udstyr, der skal indsættes og benyttes i luftfartøjet. Bestemmelse vil endvidere kunne anvendes, når der fastsættes krav relateret til luftfartøjets flyveegenskaber og vedligeholdelse, herunder hyppigheden for løbende eftersyn og vedligeholdelsesarbejder og mindstekrav til luftfartøjets vedligeholdelsesstand.

Bestemmelsen vil endvidere kunne anvendes til at stille krav til dokumentationen for luftfartøjets luftdygtighed, herunder udformning og ordlyd af relevante dokumenter.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes blandt andet udmøntet ved førstkommende revision af de bestående Bestemmelser for Civil Luftfart, der fastlægger de krav, der er nødvendige for, at luftfartøjer, der ikke er omfattet af EU-reguleringen, kan leve op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.32 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det følger af luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 1, at flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Den Europæiske Unions regler.

Det Europæiske Fællesskab ændrede ved vedtagelsen af Maastricht-traktaten i 1993 navn til Den Europæiske Union.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 14, i § 57, stk. 2, nr. 1, at flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Den Europæiske Unions regler.

Den foreslåede ændring er alene af sproglig karakter med henblik på at opdatere ordlyden af luftfartsloven.

Der tilsigtes ikke derudover en ændring af bestemmelsens materielle indhold eller anvendelsen i praksis.

UDKAST

Til nr. 15-18

Det følger af luftfartslovens § 11, stk. 1, at ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på lemme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 128.821 særlige trækingsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110. Det følger af § 111, stk. 2, at befordreren ikke er ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 128.821 SDR for hver passager, hvis befordreren kan bevise, at skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agents side, eller skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.

Det følger af luftfartslovens § 111, stk. 3, at ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 5.346 SDR for hver passager.

Det følger af luftfartslovens § 111, stk. 4, at ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.288 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodssets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.

Det følger af luftfartslovens § 111, stk. 5, at ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 22 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbreve, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

UDKAST

Ansvar for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af gods efter luftfartslovens § 111, stk. 5, begrænset til 22 SDR pr. kg. Der er tale om et objektivt ansvar.

Erstatningsansvarsgrænserne blev indført i loven i forlængelse af Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrænserne blev reguleret i 2011, jf. lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart, og i 2021 ved lov nr. 2073 af 21. december 2020 om ændring af lov om luftfart.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækingsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 pct., skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

ICAO har vedtaget en ny forhøjelse af ansvarsgrænserne, som træder i kraft den 28. december 2024, jf. State letter LE 3/38.1-IND/24/4.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 15, at erstatningsansvarsgrænsen i § 111, stk. 1 og 2, ændres fra »128.821« til: »151.880«, med lovforslagets § 1, nr. 16, at erstatningsansvarsgrænsen i § 111, stk. 3, ændres fra »5.346« til: »6.303«, med lovforslagets § 1, nr. 17, at erstatningsansvarsgrænsen i § 111, stk. 4, 1. pkt., ændres fra »1.288« til: »1.519« og med lovforslagets § 1, nr. 18, at erstatningsansvarsgrænsen i § 111, stk. 5, 1. pkt., ændres fra »22« til: »26«.

Med forslaget bringes luftfartslovens erstatningsansvarsregler i overensstemmelse med de af ICAO senest vedtagne forhøjelser af erstatningsansvarsgrænserne.

De foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne får betydning for luftfart over Grønland og Færøerne og luftfart med

UDKAST

tredjelandsluftfartsselskaber over dansk område, der ikke indebærer landing på eller start fra dansk område.

For flyvninger over Grønland og Færøerne er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 2628 af 29. december 2021 om ikrafttræden for Grønland af forskellige love om ændring af lov om luftfart, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 723 af 24. maj 2022 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige love om ændring af lov om luftfart.

Med de foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne lever Danmark op til sin forpligtelse om at regulere satserne i luftfartsloven, så de svarer til de regulerede satser, der følger af Montrealkonventionen.

Før de ændrede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse i forhold til flyvninger over Grønland og Færøerne, vil de foreslåede ændringer skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 19

Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter Montreal-konventionen) regulerer bl.a. luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatning i forbindelse med passagerers tilskadekomst og forsinkelse, beskadigelse og bortkomst af bagage og gods mv.

De nærmere rammer for erstatningsansvar og de beløbsmæssige grænser fremgår af konventionens artikel 21 og 22, som er implementeret i national ret ved henholdsvis EU-forordninger, jf. afsnit 2.2.1.2, og luftfartsloven, jf. afsnit 2.2.1.3 i de almindelige bemærkninger.

Erstatningsansvarsgrænserne er i medfør af konventionens artikel 23 angivet i SDR (Special Drawing Rights), som er en særlig værdi baseret på fem valutaer: Amerikanske dollars, euroen, kinesiske yuan, japanske yen og det britiske pund. SDR fastsættes af Den Internationale Valutafond.

UDKAST

Erstatningsansvarsgrænserne, som de er fastsat i Montreal-konventionen, skal i medfør af konventionens artikel 24 revurderes hvert 5. år af depositaren (ICAO). Hvis revurderingen viser, at inflationsfaktoren overstiger 10 pct., giver ICAO meddelelse om ændring af erstatningsansvarsgrænserne til de kontraherende stater. I medfør af konventionen træder disse ændringer i kraft seks måneder efter, at de kontraherende stater er blevet underrettet om disse ændringer, medmindre et flertal af de kontraherende stater inden for tre måneder efter at være blevet underrettet, modsætter sig ændringen.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 19, at der i § 111 indsættes som stk. 9, at transportministeren med henblik på at gennemføre Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring kan ændre af de i stk. 1-5 nævnte beløb.

Den foreslåede ændring har til formål at lette den administrative byrde ved at implementere justeringer af erstatningsansvarsgrænserne i Montreal-konventionen, som de fastsættes af ICAO, i dansk ret. Bemyndigelsen muliggør, at transportministeren kan justere de i luftfartslovens § 111, stk. 1-5, angivne erstatningsansvarsgrænser ved bekendtgørelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets -almindelige bemærkninger.

Til nr. ~~2015~~

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. ~~2015~~, at der ændres i § 146 a, stk. 1, således at det fremgår, at en ansøgning om tilladelse efter § 31, § 55, § 75 eller EU-retlige regler på området kan afslås, hvis ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. ~~2015~~, at der ændres i § 148, stk. 5, således at det fremgår, at transportministeren fastsætter gebyrerne for Trafikstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller EU-retlige regler på luftfartsområdet.

De foreslåede ændringer er alene af sproglig karakter med henblik på at opdatere ordlyden af luftfartsloven. Der tilsigtes ikke derudover en ændring af bestemmelsernes materielle indhold eller anvendelsen i praksis.

Til nr. ~~2116~~

UDKAST

Det følger af den gældende § 148, stk. 1, i luftfartsloven, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen på 5,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, undtagen for passagerer befordret i perioden fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Safety-afgiften vil pr. 1. januar 2025 stige til 6,00 kr. tillagt reguleringen som følge af reguleringsmekanismen, jf. § 1, nr. 9, i lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart. Denne bestemmelse foreslås i lovforslagets § 2, nr. 1, ophævet samtidigt med ikrafttrædelse af lovforslagets § 1, nr. 16. Der henvises herom til bemærkningerne til § 2, nr. 1.

Med lovforslagets § 1, nr. ~~2116~~, foreslås § 148, stk. 1, affattet således, at luftfartsselskaberne skal betale en afgift til Trafikstyrelsen på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Herefter stiger satsen med virkning fra og med 1. januar for de efterfølgende år indtil år 2028, således at satsen for året 2026 udgør 10,00 kr., for året 2027 udgør 12,00 kr., for året 2028 og efterfølgende år udgør 14,00 kr.

Derudover indebærer den foreslåede nyaffattelse, at bestemmelsen ikke indeholder det nugældende led i § 148, stk. 1, 1. pkt., om afgiftsfritagelsesperioden 1. juni 2021 til den 31. december 2021, da denne del af bestemmelsen har udtjent sin virkning.

Den foreslåede ændring af afgiftssatsen sker som led i forslaget om en gradvis forøgelse af safety-afgiften indtil år 2028 for at opnå balance mellem indtægter og udgifter i safety-afgiftsordningen og en udligning af det akkumulerede underskud i ordningen oppebåret i forbindelse med covid-19.

Afgiften skal i medfør af luftfartslovens §148, stk. 3, ikke betales for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse, jf. luftfartsloven § 148, stk. 3.

Der tilsigtes ikke ud over afgiftens størrelse en ændring af bestemmelsens materielle indhold eller anvendelsen i praksis.

Den vedtagne stigning af safety-afgiften til 6,00 kr. tillagt reguleringen som følge af reguleringsmekanismen pr. 1. januar 2025, jf. § 1, nr. 9, i lov nr.

UDKAST

2399 af 14. december 2021, foreslås i forlængelse heraf ophævet, jf. lovforslagets § 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. ~~2247~~

Efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 2, dækker safety-afgiften omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Safety-afgiften dækker omkostningerne forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 154 som fremsat, side 18. Safety-afgiften dækker i forlængelse af dette endvidere omkostningerne til finansiering af Trafikstyrelsens udgifter til behandling af klager efter passagerrettighedsforordningen for så vidt angår danske luftfartsselskaber og den forhåndsdialog, som Trafikstyrelsen har med aktører i luftfartsbranchen forud for en tiltrædelseskontrol.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. ~~2247~~, at ændre i § 148, stk. 2, således at det fremgår af ordlyden, at den afgift, som opkræves i henhold til stk. 1, også dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet.

Formålet med forslaget til ændring af § 148, stk. 2, er at indarbejde den nuværende fortolkning af bestemmelsens anvendelsesområde for på den måde at tydeliggøre, hvilke omkostninger til Trafikstyrelsens varetagelse af opgaver relateret til tilsynet med civil luftfart i bred forstand, der dækkes af safety-afgiften.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. ~~2318~~

Efter luftfartslovens § 148, stk. 4, reguleres safety-afgiften i § 148, stk. 1, en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis

UDKAST

36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Beløbet reguleres uanset 1. pkt. første gang den 1. januar 2025. Transportministeren bekendtgør reguleringen.

Med lovforslagets § 1, nr. ~~234~~8, foreslås det at nyaffatte § 148, stk. 4, således at det fremgår, at afgiftssatsen i stk. 1 reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet, første gang pr. 1. januar 2025. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre, idet det uafrundede beløb dog anvendes som grundlag for reguleringen det følgende år. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Den foreslåede ændring har til formål at ændre reguleringsmetoden for safety-afgiften. Med den foreslåede bestemmelse vil safety-afgiften fremover blive PL-reguleret uden korrektion for udviklingen i antallet af passagerer.

Bestemmelsen om, at den regulerede safety-afgiftssats vil blive afrundet til nærmeste 25 øre, vil indebære, at hvis safety-afgiftssatsen er beregnet til at stige eller falde med 0,12 kr. eller derunder, vil der ikke ske nogen regulering. Viser beregningen en stigning eller et fald på 0,13 kr., vil beløbet blive reguleret med 0,25 kr. i op- eller nedadgående retning. Der sker således først regulering, når ændringen når en vis størrelse. Ved beregningen af safety-afgiften for det følgende år, anvendes afgiftsbeløbet uafrundet, så selve beregningen af safety-afgiften tager udgangspunkt i det reelle beløb før afrundingen. Dette sker for at sikre, at afrundingen til nærmeste 25 øre ikke medfører, at opregulering af afgiften kun kan ske, hvis PL-reguleringen fører til store ændringer fra et år til et andet, men at afgiftssatsen over tid afspejler den løbende PL-regulering.

Bekendtgørelsen af beløbet vil ske i bekendtgørelsen om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v. Information om det kommende års safety-afgift forudsættes meddelt branchen så tidligt som muligt, sådan at luftfartsselskaberne har mulighed for at indrette sig på den aktuelle afgiftssats.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. ~~241~~9 og ~~250~~

Det følger af luftfartslovens § 149, stk. 7, at den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven,

UDKAST

straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, og at straffen for tilside-sættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, dog kan stige til fængsel i 2 år.

Det følger endvidere af luftfartslovens § 149, stk. 11, at overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. ~~2419~~, at § 149, stk. 7, ændres, så »områder, som omfattes af loven« ændres til »luftfartsområdet«, og med lovforslagets § 1, nr. ~~250~~, at § 149, stk. 11, ændres »områder, der omfattes af loven« til: »luftfartsområdet«.

Ændringen har til formål at tydeliggøre og fremtidssikre luftfartslovens bestemmelser om straf for overtrædelse af bestemmelser i relevante EU-forordninger, påbud og forbud udstedt i medfør af relevante EU-forordninger. Med ændringen sker der en sproglig ensretning af luftfartslovens ordlyd med henblik på at fjerne tvivl om bestemmelsens anvendelsesområde.

Den nugældende formulering kan give anledning til tvivl om, hvorvidt der er hjemmel til at straf for overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger, påbud og forbud, der er udstedt i medfør af EU-regulering på dele af luftfartsområdet, der ikke samtidigt er omfattet af i luftfartsloven. Med den foreslåede ændring sikres der utvetydigt hjemmelsgrundlag for straf for overtrædelse af bestemmelser i relevante EU-forordninger, påbud og forbud, der er udstedt i medfør af relevant EU-regulering på det samlede luftfartsområde.

Der henvises til en tilsvarende ændring af luftfartslovens § 150 e ved lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart, jf. Folketingstidende 2010-2011, tillæg A, L 152 som fremsat, side 13. Med henvisningen til EU-forordninger på »luftfartsområdet« forstås alle EU-forordninger på luftfartsområdet. Dette omfatter bl.a. forordninger, der relaterer sig til sikkerheds- eller securitymæssige forhold, og adgangen til luftfartsmarkedet, uanset at disse måtte regulere forhold, der ikke samtidigt er direkte reguleret i luftfartsloven.

Til nr. ~~261~~

Det følger af luftfartslovens § 149 a, stk. 1, at den, der har indberettet en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, der er indtruffet som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, ikke kan straffes

UDKAST

for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.

Det følger af § 149 a, stk. 2, at den, der undlader at indberette en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, ikke kan straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes groft uagtsomme eller forsætlige handling.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. ~~261~~, at § 149 a, stk. 1 og stk. 2, ændres, så »områder, som omfattet af loven« ændres til »luftfartsområdet«.

Ændringen har til formål at tydeliggøre og fremtidssikre luftfartslovens bestemmelser om straffrihed i forbindelse med indberetninger på luftfartsområdet.

Med den foreslåede ændring sikres der utvetydigt hjemmelsgrundlag for straffrihed i forbindelse med indberetninger foretaget i medfør af relevant EU-regulering på det samlede luftfartsområde. Med ændringen sker der en sproglig ensretning af luftfartslovens ordlyd med henblik på at fjerne tvivl om bestemmelsens anvendelsesområde.

Der henvises til en tilsvarende ændring af luftfartslovens § 150 e ved lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart, jf. Folketingstidende 2010-2011, tillæg A, L 152 som fremsat, side 13.

Med henvisningen til EU-forordninger på »luftfartsområdet« forstås alle EU-forordninger på luftfartsområdet. Dette omfatter bl.a. forordninger, der relaterer sig til sikkerheds- eller security-mæssige forhold, og adgangen til luftfartsmarkedet, uanset at disse måtte regulere forhold, der ikke samtidigt er direkte reguleret i luftfartsloven.

Til nr. ~~272~~

Det følger af luftfartslovens § 158, stk. 1, 1. pkt., at for Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser.

Luftfartsloven er således i sin ordlyd direkte gældende for Grønland.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. ~~272~~, at § 158, stk. 1, ændres således, at loven ikke gælder for Grønland, men ved kongelig anordning helt eller

UDKAST

delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Med den foreslåede ændring af territorialbestemmelsen i den gældende luftfartslov fjernes forudsætningerne for luftfartslovens gyldighed i Grønland i sin nuværende udformning. Luftfartsloven vil i sin ordlyd ikke længere være direkte gældende for Grønland, men vil skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Det er afgørende ud fra et luftfartssikkerhedsmæssigt perspektiv, at luftfartsloven, som den på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse gælder for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, samt administrative forskrifter udstedt i medfør heraf, forbliver i kraft efter den foreslåede ændring af territorialbestemmelsen.

Dette sikres med lovforslagets § 4, stk. 3, hvor det foreslås, at luftfartsloven, som den er gældende for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, og regler fastsat i medfør heraf, forbliver i kraft, indtil loven ophæves eller afløses af regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 158, stk. 1, 1. pkt., som affattet ved dennes lovs § 1, nr. 272.

Indtil udstedelsen af en anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om luftfart vil den hidtidige luftfartslov, som den gælder for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, således fortsat være gældende. Der vil kunne vedtages og udstedes ændringer til lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024 i form af anordninger om ikrafttræden for Grønland af love om ændring af lov om luftfart. Der vil i forlængelse heraf også kunne udstedes nye lovbekendtgørelser i forlængelse af udstedelse af anordninger, der ændrer i luftfartsloven, som den i dag gælder for Grønland.

Nye ændringer af luftfartsloven med virkning for Grønland vil alene kunne ske ved, at der udstedes anordninger. Lovændringer vil således ikke længere være direkte gældende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.65 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

UDKAST

Det følger af § 1, nr. 9, i lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart, at § 148, stk. 1, nyaffattes således, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen på 6,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, og at afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Efter lovens § 4, stk. 4, træder ændringen i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås med lovforslagets § 2, nr. 1, at ophæve § 1, nr. 9, i lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.).

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. ~~2146~~, som efter lovforslagets § 4, stk. 1, træder i kraft den 1. januar 2025.

Til nr. 2

Det foreslås med lovforslagets § 2, nr. 2, at ophæve § 4, stk. 4, i lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. ~~2146~~, jf. lovforslagets § 4, stk. 1, hvormed safety-afgiften fastsættes til 8,00 kr. pr. 1. januar 2025.

Til § 3

Med lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde bemyndiges transportministeren til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 10 år for perioden 1. oktober 1995 til og med 30. september 2005.

Det foreslås med lovforslagets § 3 at ophæve lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves.

UDKAST

Den foreslåede ændring har til formål at ophæve lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, der udtømte sit formål den 30. september 2005.

Loven er efterfølgende erstattet af lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, der blev ophævet ved lov nr. 2072 af 21. december 2020 om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven ikke skal finde anvendelse på ansøgninger om EU- eller EØS-statsborgers eller EU- eller EØS-selskabers m.v. (juridiske personer) registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret indgivet før lovens ikrafttræden. For sådanne ansøgninger skal de hidtil gældende regler finde anvendelse.

Forslaget om, at der skal forevises dokumentation for EU- og EØS-statsborgere og selskabers tilknytning til Danmark vil således først være gældende for ansøgninger, der indgives efter lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 3*, at luftfartsloven, som den er gældende for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, og regler fastsat i medfør heraf forbliver i kraft, indtil loven ophæves eller afløses af regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 158, stk. 1, 1. pkt., som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 272.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at luftfartsloven, som den på tidspunktet for lovens vedtagelse gælder for Grønland, forbliver i kraft, indtil loven enten i sin helhed erstattes af en kongelig anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om luftfart, eller løbende ændres ved kongelige anordninger om ikrafttræden for Grønland af love om ændring af luftfartsloven.

Indtil udstedelsen af en kongelig anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om luftfart vil den hidtidige luftfartslov, som den gælder for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, fortsat være gældende.

UDKAST

Der vil endvidere kunne vedtages og udstedes ændringer til lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024 i form af kongelige anordninger om ikrafttræden for Grønland af love om ændring af lov om luftfart. Der vil også kunne udstedes nye lovbekendtgørelser i forlængelse af udstedelse af kongelige anordninger, der ændrer i luftfartsloven, som den i dag gælder for Grønland.

Nye ændringer af luftfartsloven, med virkning for Grønland vil alene kunne ske ved, at der udstedes kongelige anordninger. Lovændringer vil således ikke længere være direkte gældende.

Til § 5

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p>Kapitel 2</p> <p><i>Registrering, nationalitet og mærkning</i></p> <p><i>Nationalitetsregistrering</i></p>	<p>1. I <i>kapitel 2</i> indsættes før afsnitsoverskriften »Nationalitetsregistrering«:</p> <p style="padding-left: 2em;">»§ 5a. Luftfartøjer, der begæres registreret i Danmark, registreres afhængigt af deres beskaffenhed enten i Nationalitetsregistret, jf. § 6, stk. 1, eller i et register for droner, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, eller i et register over luftfartøjer af særlig beskaffenhed efter forskrifter udstedt i medfør af § 151, stk. 1, der føres af Trafikstyrelsen eller en organisation, der efter godkendelse er beføjet til at træffe afgørelse vedrørende de pågældende luftfartøjer i henhold til § 152, stk. 3.«</p>
<p>Kapitel 2</p> <p><i>Registrering, nationalitet og mærkning</i></p> <p><i>Nationalitetsregistrering</i></p>	<p>2. I <i>kapitel 2</i> før § 6 affattes <i>afsnitsoverskriften</i> således:</p> <p style="padding-left: 2em;">»Nationalitetsregistret«.</p>

UDKAST

<p>§ 6. Trafikstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).</p> <p><i>Stk. 2.</i> Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregisteret.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med erhvervmæssig relation til luftfart efter ansøgning kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregisteret.</p>	
<p>§ 6. Trafikstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).</p>	<p>3. § 6, <i>stk. 1</i>, affattes således: »Trafikstyrelsen fører et register over luftfartøjer (Nationalitetsregistret).«</p>
<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregisteret.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med erhvervmæssig relation til luftfart efter ansøgning kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregisteret.</p>	<p>4. I § 6, <i>stk. 2 og 3</i>, ændres »nationalitetsregisteret« til: »Nationalitetsregistret«.</p>
<p>§ 7. Et luftfartøj kan kun registreres i Danmark,</p>	<p>5. I § 7, <i>stk. 1, nr. 2</i>, ændres »er omfattet af Den Europæiske Unions regler« til: »har tilknytning til</p>

UDKAST

<p>1) [...]</p> <p>2) når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse er omfattet af Den Europæiske Unions regler, eller</p> <p>[...]</p>	<p>Danmark som følge af, at de har udnyttet deres rettigheder efter Den Europæiske Unions regler om arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser«.</p>
<p>§ 11. Såfremt registreringsmyndigheden kan tage begæringen til følge, skal luftfartøjet registreres og tildeles registreringsmærke.</p> <p>§ 12. Såfremt der efter registreringen sker ændring i ejendomsforholdet med hensyn til luftfartøjet, eller luftfartøjet undergår sådan forandring, at det har betydning for dets identificering, skal ejeren uopholdeligt anmelde det til registreringsmyndigheden. Det samme gælder, når ejeren ikke længere opfylder vilkårene efter § 7. Overdrages luftfartøjet ved aftale helt eller delvis til ny ejer, påhviler anmeldelsespligten også overdrageren. I tilfælde af et luftfartøjs salg ved tvangsauktion eller overtagelse ved umiddelbar fogedforretning skal fogeden eller - ved konkurs, ved offentligt skifte og ved bobestyrerbehandlede dødsboer, der omfatter luftfartøjet - henholdsvis kurator, skifteretten og bobestyreren sende meddelelse herom til registreringsmyndigheden.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Registreringsmyndigheden skal under fornøden iagttagelse af</p>	<p>6. I § 11, stk. 1, to steder i § 12, stk. 1, i § 12, stk. 2, § 13, stk. 2, § 13, stk. 3, to steder i § 13, stk. 4, og i § 15, § 17, stk. 2, og i § 19, stk. 2, ændres »registreringsmyndigheden« til: »Trafikstyrelsen«.</p>

bestemmelserne i §§ 10-11 føre anmeldelsen ind i registret eller - i de i §§ 13-14 omhandlede tilfælde - slette luftfartøjet af registret eller gøre anmærkning på dets blad.

§ 13. ---

Stk. 2. Når der er indtrådt et forhold som nævnt foran, skal ejeren uopholdeligt anmelde det til registreringsmyndigheden, hvis dette ikke allerede er gjort efter § 12.

Stk. 3. Har luftfartøjet i tre år ikke haft gyldigt luftdygtighedsbevis, kan det slettes i registret, såfremt ejeren ikke inden en af registreringsmyndigheden fastsat frist tilvejebringer sådant bevis.

Stk. 4. Et luftfartøj kan slettes af registeret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi begæring om registrering, dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet eller erklæring om, at betingelserne i § 7 er opfyldt, ikke er forelagt for registreringsmyndigheden, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer det, der er nødvendigt for registreringen.

§ 15. Er et her i landet registreret luftfartøj på ubestemt tid eller for et tidsrum af mindst 14 dage overladt til en lejetager eller en anden, der bruger det for egen regning, kan hver part i aftalen gøre anmeldelse

UDKAST

<p>herom til registreringsmyndigheden, som i så fald skal gøre anmærkning i registret om brugeren og brugerens ret.</p> <p>§ 17. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Registreringsmyndigheden udsteder nationalitets- og registreringsbevis for luftfartøjet.</p> <p>§ 19. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Registreringsmyndigheden udsteder et midlertidigt nationalitets- og registreringsbevis for luftfartøjet.</p>	
<p>§ 14. Hvis der på et luftfartøj hviler en registreret rettighed, må det ikke slettes af nationalitetsregistret, medmindre rettighedshaveren meddeler sit samtykke hertil, men der gøres anmærkning i registret om det forhold, som skulle have medført slettelse. Sådant anmærkning berører ikke rettigheden, men har ellers samme virkning som slettelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis et luftfartøj slettes af nationalitetsregistret, eller der i registret gøres sådan anmærkning, som omhandles i stk. 1, skal meddelelse herom gives føreren af rettighedsregistret.</p>	<p>7. I § 14, stk. 1 og 2, ændres »nationalitetsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.</p>
<p>§ 16. Såfremt et luftfartøj i udlandet er bygget for dansk regning eller overgået i dansk eje og de i §§ 7-8 for registrering angivne vilkår er opfyldt, kan fartøjet på de vilkår, som fastsættes af</p>	<p>8. I § 16, stk. 1 og 2, ændres »luftfartøjsregistret« til: »Nationalitetsregistret«.</p>

UDKAST

<p>transportministeren, indføres midlertidigt i en særlig afdeling af luftfartøjsregistret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ministeren kan endvidere tillade, at andre luftfartøjer, som opfylder betingelserne i §§ 7 og 8, og som har en flyvetilladelse udstedt af Trafikstyrelsen, indføres i en særlig afdeling af luftfartøjsregistret.</p>	
<p>§ 17. Når luftfartøjet er registreret, har det dansk nationalitet.</p>	<p>9. I § 17, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »registreret,«: »jf. § 5 a,«.</p>
<p>§ 20. Dansk luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal have dansk nationalitets- og registreringsbevis efter reglerne i dette kapitel.</p>	<p>10. I § 20, <i>stk. 1</i>, indsættes efter: »Dansk luftfartøj,«: »der er registreret i Nationalitetsregistret, og«.</p>
<p>§ 21. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2, <i>stk. 1</i>, litra c, skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.</p>	<p>11. I § 21, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »litra«: »b og«.</p>
<p>§ 21. Et luftfartøj, som er indført i dansk nationalitetsregister efter § 11 eller § 16, skal mærkes med dansk nationalitetsmærke og det tildelede registreringsmærke. Disse mærker skal luftfartøjet føre, så længe det står i registret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2, <i>stk. 1</i>, litra c, skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Luftfartøj, som benyttes med tilladelse efter § 2, <i>stk. 1</i>, litra d,</p>	<p>12. I § 21 indsættes som <i>stk. 4</i>:</p> <p style="padding-left: 2em;">»<i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til identifikation og bemaling af luftfartøjer omfattet af <i>stk. 1</i> og <i>3</i>, herunder om nationalitets- og registreringsmærkers udformning og placering.«</p>

UDKAST

<p>skal være mærket i overensstemmelse med forskrifter, som udfærdiges af transportministeren.</p>	
<p>§ 22. Luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal være luftdygtigt.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Et luftfartøj kan ikke anses for luftdygtigt, medmindre det er således konstrueret, bygget, udstyret og vedligeholdt og har sådanne flyveegenskaber, at det tilfredsstiller sikkerhedens krav.</p>	<p>13. I § 22 indsættes som <i>stk. 3</i>:</p> <p style="padding-left: 2em;">»<i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav af betydning for et luftfartøjs luftdygtighed og flyveegenskaber, herunder krav, der vedrører konstruktion, bygning og vedligeholdelse af og udstyr i et luftfartøj.«</p>
<p>§ 57. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> I tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles følgende særlige vilkår:</p> <p>1) Flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler.</p>	<p>14. I § 57, <i>stk. 2, nr. 1</i>, ændres »Det Europæiske Fællesskabs« til: »Den Europæiske Unions«.</p>
<p><u>§ 111. Ved befordring af passagerer kan beforderens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 128.821 særlige trækningsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.</u></p> <p><u><i>Stk. 2.</i> Beforderen er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 128.821 SDR for hver passager, hvis beforderen kan bevise, at</u></p> <p><u>1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller</u></p>	<p>15. I § 111, <i>stk. 1 og 2</i>, ændres »128.821« til: »151.880«.</p>

UDKAST

<p><u>undladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agenter side eller</u></p> <p><u>2) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.</u></p>	
<p><u>§ 111. --- Stk. 1-2 ---</u></p> <p><u>Stk. 3. Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 5.346 SDR for hver passager.</u></p>	<p><u>16. I § 111, stk. 3, ændres »5.346« til: »6.303«.</u></p>
<p><u>§ 111. --- Stk. 1-3 ---</u></p> <p><u>Stk. 4. Ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.288 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordrerens afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordrerens beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.</u></p>	<p><u>17. I § 111, stk. 4, 1. pkt., ændres »1.288« til: »1.519«.</u></p>
<p><u>§ 111. --- Stk. 1-4 ---</u></p> <p><u>Stk. 5. Ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som</u></p>	<p><u>18. I § 111, stk. 5, 1. pkt., ændres »22« til: »26«.</u></p>

UDKAST

følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 22 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrief, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

§ 111. Ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 128.821 særlige trækingsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Stk. 2. Befordreren er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 128.821 SDR for hver

19. I § 111 indsættes som *stk. 9*:

»Stk. 9. Transportministeren kan med henblik på at gennemføre Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring ændre de i stk. 1-5 nævnte beløb.«

passager, hvis befordrerens kan be-
viser, at

1) skaden ikke skyldes forsætlig el-
ler uagtsom handling eller undla-
delse fra befordrerens eller dennes
ansattes eller dennes agents side
eller

2) skaden alene skyldes forsætlig
eller uagtsom handling eller undla-
delse fra tredjemands side.

Stk. 3. Ved befordring af passagerer
er befordrerens ansvar for skade
som følge af forsinkelse begrænset
til 5.346 SDR for hver passager.

Stk. 4. Ved befordring af rejsegods
er befordrerens ansvar for skade
som følge af, at rejsegods går tabt,
beskadiges eller forsinkes, begræn-
set til 1.288 SDR for hver passager.

Har passageren ved aflevering af
det indskrevne rejsegods til befor-
dreren afgivet en særlig erklæring
med angivelse af den interesse, som
er forbundet med rejsegodsets udle-
vering på bestemmelsesstedet, og
betalt det fragttillæg, som måtte
være fastsat, gælder det i erklærin-
gen angivne beløb som grænse for
befordrerens ansvar. Dette gælder
dog ikke, hvis befordrerens beviser,
at beløbet overstiger passagerens
særlige interesse som nævnt i 2.
pkt.

Stk. 5. Ved befordring af gods er
befordrerens ansvar for skade som
følge af, at gods går tabt, beskadi-
ges eller forsinkes begrænset til 22
SDR pr. kg. Har afsenderen ved
godsets aflevering til befordrerens
afgivet en særlig erklæring med

angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

Stk. 6. De i stk. 3 og stk. 4 fastsatte ansvarsgrænser finder ikke anvendelse, såfremt det bevises, at befordreren selv eller dennes ansatte eller agenter under udførelsen af deres tjeneste eller hverv har forårsaget skaden forsætligt eller ved en hensynsløs handling vidende om, at en skade kunne opstå.

Stk. 7. De ansvarsgrænser, som er fastsat i stk. 1-5, er ikke til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger og tillægge renter. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren inden seks måneder fra den begivenhed, som var årsag til skaden, eller inden retssag blev anlagt, skriftligt har tilbudt

UDKAST

<p><u>sagsøgeren mindst lige så meget i erstatning som den tilkendte erstatning.</u></p> <p><u>Stk. 8. Omregning af SDR til national valuta foretages efter den kurs, som Den Internationale Valutafond anvender i sin virksomhed og ved sine transaktioner den dag, da der afsiges dom.</u></p>	
<p>§ 146 a. En ansøgning om tilladelse efter § 31, § 55, § 75 eller fællesskabsretlige regler på området kan afslås, hvis ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover.</p> <p>§ 148. --- Stk. 1-4---</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren fastsætter gebyrerne for Trafikstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.</p>	<p>2015. I § 146 a, stk. 1, og § 148, stk. 5, ændres »fællesskabsretlige« til: »EU-retlige«.</p>
<p>§ 148. Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen på 5,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, undtagen for passagerer befordret i perioden fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står</p>	<p>2116. § 148, stk. 1, affattes således: »Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk</p>

UDKAST

<p>åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.</p>	<p>flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.«</p>
<p>§ 148. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den afgift, som er nævnt i stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassageernes sikkerhed.</p>	<p>2217. I § 148, stk. 2, indsættes efter »sikkerhed«:</p> <p style="padding-left: 40px;">»og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet«.</p>
<p>§ 148. --- Stk. 1-3---</p> <p><i>Stk. 4.</i> Afgiften i stk. 1 reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begynder henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Beløbet reguleres uanset 1. pkt. første gang den 1. januar 2025. Transportministeren bekendtgør reguleringen.</p>	<p>2318. § 148, stk. 4, affattes således:</p> <p style="padding-left: 40px;">»Stk. 4. Afgiftssatsen i stk. 1 reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre, idet det uafrundede beløb dog anvendes som grundlag for reguleringen det følgende år. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år, første gang pr. 1. januar 2025.«</p>
<p>§ 149. --- Stk. 1-6---</p> <p><i>Stk. 7.</i> Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et</p>	<p>2419. I § 149, stk. 7, ændres »områder, som omfattes af loven« til: »luftfartsområdet«.</p>

UDKAST

<p>pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.</p>	
<p>§ 149. --- Stk. 1-10---</p> <p><i>Stk. 11.</i> Overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.</p>	<p>250. I § 149, stk. 11, ændres »områder, der omfattes af loven« til: »luftfartsområdet«.</p>
<p>§ 149 a. Den, der har indberettet en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, der er indtruffet som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, der undlader at indberette en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, kan ikke straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes groft uagtsomme eller forsætlige handling.</p>	<p>261. I § 149 a, stk. 1 og stk. 2, ændres »områder omfattet af loven« til: »luftfartsområdet«.</p>
<p>§ 158. For Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser. Såfremt det måtte blive nødvendigt i Grønland at foretage ekspropriationer i henhold til denne</p>	<p>272. I § 158, stk. 1, 1. pkt., ændres »For Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser.« til: »Loven gælder ikke for Grønland, men kan ved kongelig</p>

UDKAST

lov, vil de nærmere regler om fremgangsmåden herved være at fastsætte i en særlig lov.	anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Loven kan endvidere sættes i kraft på forskellige tidspunkter.«.
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.) foretages følgende ændringer:</p>
9. § 148, stk. 1 , affattes således: »Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen på 6,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.«	1. § 1, nr. 9 , ophæves.
<i>Stk. 4</i> . Lovens § 1, nr. 9, træder i kraft den 1. januar 2025	2. § 4, stk. 4 , ophæves.
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>Lov nr. 381 af 10. juni 1987 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves.</p>

UDKAST