



KOMITENOTAT

13. januar 2025
2024-1642

Europa-Kommissionens forslag til delegeret forordning vedrørende udstedelse af safety-regler for groundhandling-tjenesteydere på flyvepladser omfattet af forordning (EU)2018/1139

Nyt notat

KOM-nr. C(2024) 8926

1. Resumé

Europa-Kommissionen har vedtaget en delegeret forordning vedrørende udstedelse af sikkerhedsrelaterede (safety) regler for groundhandling-tjenesteydere og groundhandling-tjenesteyderes påvirkning af denne i henhold til forordning (EU) 2018/1139.

Forslaget medfører, at groundhandling-virksomhederne skal etablere ledelsessystemer på lige fod med andre luftfartsaktører. Reglerne forventes at medføre en byrde for groundhandling-tjenesteyderne i Danmark. Den delegerede forordning vurderes at medføre et forbedret sikkerhedsniveau i Danmark.

Den delegerede forordning er den 19. december 2024 sendt til medlemslandene med frist for eventuelle indsigelser den 24. januar 2025.

Regeringen kan støtte forslaget, og at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den delegerede retsakt, og vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.

2. Baggrund

Den delegerede forordning er vedtaget af Kommissionen med hjemmel 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 forordning (EF) nr. 2011/2005, (EF) nr. 1008/2008,



(EU) nr. 966/2010, (EU) nr. 376/2005 og direktiv 2014/30/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91.

Den delegerede forordning har hjemmel i artikel 39, stk. 1, litra d og e i ovenstående forordning. Den er en del af en pakke bestående af tre delegerede retsakter, en gennemførelsesretsakt samt tilhørende ændringer til flyvepladsforordningen¹, de operative regler for luftfartsselskaber, jf. forordning (EU) 965/2012 og informations-sikkerhedskravene, jf. forordning (EU) 2022/1645.

Den delegerede forordning træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ. Europa-Parlamentet træffer beslutning om indsigelse med absolut flertal. Rådet træffer beslutning om indsigelse med kvalificeret flertal.

I henhold til artikel 2, stk. 1, litra d, i forordningen finder denne anvendelse på levering af groundhandling-tjenester på flyvepladser. Endvidere fremgår det af præambelbetragtning nr. 19, at der bør fastsættes væsentlige krav for sikker levering af groundhandling-tjenester. Ansvarsområder for groundhandling-tjenesteyderne findes i afsnit 4 i Bilag VII, *Væsentlige krav til flyvepladser*.

Forslaget er udarbejdet af det europæiske luftfartsikkerhedsagentur, EASA, i samarbejde med groundhandling-branchen, og bygger som udgangspunkt på de eksisterende branchestandarder for groundhandling, eksempelvis IATA's (International Air Transport Association) manualer.

3. Formål og indhold

Formålet med den delegerede forordning er at regulere de arbejdsaktiviteter, som foregår på en flyveplads i forbindelse med flytransport, og som tidligere ikke har været en del af regulering for flyvepladser og luftfartsselskaber. Levering af groundhandling-tjenester er i dag det eneste store arbejdsområde i luftfarten, som er gennemført gennem internationale branchestandarder.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.



Groundhandling-tjenester omfatter blandt andet bagagehåndtering, de-icing og anti-icing, godshåndtering og brændstoftankning.

Kommissionen ønsker med den delegerede forordning at strømline reguleringen gennem luftfartens arbejdsaktiviteter for derigennem at skabe ensartet tilgang til safety-relaterede rapporteringer, ledelsessystemer, auditering, vedligehold af udstyr, uddannelse og træning.

EASA har foretaget et studie, som har vist, at der er en forholdsvis lille mængde indberetninger fra groundhandling-selskaber i forhold til, hvor mange skader der sker på forpladsen, og de omkostninger, som følger deraf. Med den delegerede forordning ønsker Kommissionen derfor at forbedre kulturen omkring safety-rapportering.

Formålet med at regulere træning og uddannelse er at skabe større mobilitet indenfor branchen, da en ensartet tilgang til uddannelse og træning giver bedre mulighed for at dokumentere evner og kompetencer. Dertil kommer en forventning om, at et øget og strømlinet fokus på træning og uddannelse vil reducere antallet af skader i forbindelse med levering af groundhandling-tjenester og omkostningerne hertil.

De foreslåede reglers indhold

Den delegerede forordning omfatter organisatoriske krav til groundhandling-tjenesteyderne herunder, hvordan organisationen skal være opbygget, således at ansvaret altid kan placeres. Dette indebærer opbygning af ledelsessystemer, som skal sikre, at der er procedurer og styrende processer for alle aktiviteter i arbejdet med groundhandling og krav til dokumentation. Under organisatoriske krav ligger også krav til uddannelse og træning samt vedligeholdelse af udstyr.

Den delegerede forordning omfatter derudover operationelle krav til groundhandling-tjenesteyderne, blandt andet i forhold til håndtering af passagerer og bagage, betjening af udstyr, brændstoftankning, håndtering af farligt gods, færdsel på flyvepladsområdet og kommunikation.

Den delegerede forordning foreslås at træde i kraft tyve dage efter offentliggørelse i EU-Tidende. En overgangsperiode på tre år foreslås, før forordningen vil finde anvendelse med yderligere tre år, før kravene til informationssikkerhed vil finde anvendelse.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet vil få forelagt den delegerede forordning. Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om sagen på nuværende tidspunkt.

5. Nærhedsprincippet

Formålet med de foreslåede regler er dels at højne sikkerheden for den europæiske luftfart, og dels at der skabes mere fri konkurrence på groundhandling-markedet, herunder ensartede regler, som modvirker mulighederne for at konkurrere på lavere safety-standarder.

I kraft af luftfartens internationale karakter og tradition for international regulering, herunder eksisterende europæisk regulering og kravsætning til luftfartsselskabernes tilgang til groundhandling, vurderes det nødvendigt, at reguleringen af groundhandling sker på et fælleseuropæisk plan. I tillæg hertil vurderes det, at de konkurrencemæssige forhold ikke vil kunne opnås gennem ren national lovgivning.

På baggrund heraf vurderer regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Der findes ingen nationale regler for safety-standarder inden for groundhandling-tjenesteydere og levering af groundhandling-tjenester. Groundhandling er i praksis indirekte reguleret gennem forordning (EU) nr. 965/2012², som blandt andet stiller krav til luftfartsselskabernes kontraherede serviceydelser, herunder groundhandling.

På den baggrund har forslaget ikke betydning for gældende dansk lovgivning.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

² Forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.



Danmark er jf. forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 forpligtet til at sikre efterlevelse af kravene til levering af grundhandlingsydelser på IMC-flyvepladserne³, som omfatter Stauning, Kolding og H.C. Andersen Lufthavne. Da den delegeret retsakt ikke vil finde direkte anvendelse på disse flyvepladser, vil det være nødvendigt at udstede en bekendtgørelse i form af en Bestemmelse for Luftart (BL) for at implementere kravene i dansk ret.

Udstedelsen af BL'en vil have hjemmel i Luftfartslovens § 1a⁴.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget har begrænsede statsfinansielle konsekvenser forbundet med udarbejdelse af nationale regler.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre øgede udgifter i grundhandlingsbranchen på kort sigt. De øgede udgifter kan medføre et prispres overfor luftfartsselskaberne, der køber ydelserne hos grundhandlings-tjenesteyderne. Merudgiften må dog forventes at få en marginal effekt på billetpriserne.

Den primære samfundsmæssige påvirkning forventes dog over tid at være positiv forudsat, at forordningen medfører en ensartethed i grundhandling-standarder og -udførelse samt færre skader på luftfartøjer. Dette kan over tid formentlig medvirke til færre aflysninger og reducerede omkostninger for luftfartsselskaberne.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at reglerne vil få erhvervsøkonomiske konsekvenser for de omfattede grundhandlings-tjenesteydere, da disse vil skulle oprette et fuldt ledelsessystem.

Det er regeringens vurdering, at større selskaber, herunder luftfartsselskaber, der selv yder handling, samt flyvepladser, der udfører handling af luftfartøjer (i praksis alle regionale flyvepladser i

³ IMC refererer til 'instrument meteorological conditions' og IMC-flyvepladser er således flyvepladser, der har tilknyttede instrumentflyveprocedurer. I Danmark er Stauning Lufthavn, Kolding Lufthavn og H.C. Andersens Lufthavn omfattet af grundforordningen, men reguleret efter nationale regler, eftersom disse lufthavne er undtaget fra at følge europæiske regler.

⁴ Bekendtgørelse af Lov om Luftfart nr. 118 af 31/01/2024



Danmark), allerede har sådanne systemer på plads, mens mindre organisationer vil opleve en forøgelse af deres administrative byrde.

På baggrund af forudgående dialog med branchen forventer regeringen begrænsede omstillingsomkostninger for større selskaber, da der er lignende krav på markedet i dag. Mindre selskaber, der på nuværende tidspunkt ikke arbejder med SMS-systemer, forventes at måtte afsætte proportionelt flere ressourcer til implementering af reglerne, men her vil reglerne samtidig udgøre den største positive effekt på flyvesikkerhedsniveauet.

Derudover sigter den delegerede forordning efter at strømline organisatoriske forhold, træning og uddannelse af personale og vedligeholdelsesprogrammer for udstyr.

Implementeringen af reglerne forventes at indebære omstillingsomkostninger for de omfattede groundhandling-selskaber. Omkostningerne vil i høj grad afhænge af modenheden af selskabernes eksisterende Safety Management-arbejde.

Det forventes, at de primære omstillingsomkostninger vil være til etablering eller opdatering af selskabernes håndbog samt træning af medarbejdere. For større selskaber, der allerede efterlever branchestandarder fra IATA, forventes der kun begrænsede omkostninger.

Med 75-90 groundhandling-tjenesteydere i Danmark vurderer regeringen, at de samlede omstillingsomkostninger vil være på ca. 8 mio. kr.

Øvrige konsekvenser

Den delegerede forordning forventes at have en positiv effekt på luftfartssikkerheden. Ved at stille øgede krav til dokumentation, træning og uddannelse forventes det at medvirke til en anerkendelse af groundhandling som et servicefag og dermed medvirke til at kunne udjævne forskelle i niveauet af sikkerhed og professionalisme både mellem selskaber og mellem medlemsstaterne.

Yderligere forventes det, at standardiseringen af groundhandlingområdet i Europa vil øge mobiliteten inden for faget, da en certificering i en groundhandling-tjenesteyder kan overføres til en anden groundhandling-tjenesteyder uden, at medarbejderen nødvendigvis skal igennem et større lokalt træningsforløb.



8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 20. december 2024 til den 9. januar 2025.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Brancheforeningen for Dansk Luftfart.

Brancheforeningen for Dansk Luftfart

Vi har ikke specifikke bemærkninger til indholdet af det fremsendte. Det tages til efterretning, idet vi er så langt fremme i processen.

Vi vil dog gerne tilknytte en generel kommentar til rationale bag udvikling af en ground handling forordning med tilhørende retsakter. Dette blot for eksemplets skyld i forhold til den verserende diskussion om overregulering.

Den helt principielle ændring er, at det sikkerhedsmæssige ansvar, der hidtil har været placeret hos det luftfartsselskab, der modtager den konkrete GH-ydelse, fremover skal bæres af GH-operatøren selv. Det betyder selvsagt en ny bureaukratisk byrde på GH-operatørerne, mens luftfartsselskabet fortsat må opretholde et vist kontrolsystem i forhold til sin GH-leverandør. Samlet set en øget bureaukratisk byrde. Såfremt sikkerhedsniveauet ift GH-ydelser var lidende, ville rationale være til stede. Men som det også fremgår af materialet, er det ikke tilfældet. Derfor fremstår hele ændringen som et godt eksempel på EU-regulering, der potentielt kan ses som unødvendig regulering. Eller med andre ord regulering for reguleringens skyld. Hvis der fremadrettet skal gøres noget reelt ved ”overregulering” med tilhørende byrder, bør lovgivere og regeludviklere blive meget bedre til at stille de grundlæggende spørgsmål om regeldannelsens nødvendighed og bureaukratiske effekter inden regeludviklingen sættes i gang.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På baggrund af drøftelserne i EASA-komitéen, Ekspertgrupperne og EASA-arbejdsgrupperne er det vurderingen, at der er en overvejende positiv holdning fra langt størstedelen af de øvrige medlemsstater.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslaget om de nye safety-relaterede ground-handling-regler, da groundhandling branchen som helhed udgør en væsentlig risiko for fejl og skader på luftfartøjer.

Der er tale om et område, der bidrager væsentligt til antallet af skader og forsinkelser i luftfarten, med store økonomiske tab for luftfartsselskaberne. Reglerne har til hensigt at reducere antallet af skader og fejl i groundhandling.

Samtidig vurderes de erhvervsøkonomiske konsekvenser at være acceptable for den enkelte virksomhed, da omkostningerne er delt på en række aktører.

Regeringen kan støtte forslaget, og at Rådet ikke gør indsigelse mod udstedelsen af den delegerede forordning, og vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge dette til grund.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.