



HØRINGSNOTAT

12. september 2024

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om luftfart, 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, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgere og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.)

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	1
1.1. Høringsperiode	1
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene.....	12
2.1. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	13
2.1.1. Safety-afgiften.....	13
2.1.2. Øvrige dele af lovforslaget	28
2.1.3. Ikraftsættelse af regelændringerne på Færøerne	31
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	31

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart, 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, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgere og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.) har i perioden fra den 4. juli 2024 til den 22. august 2024 (50 dage) været



sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v. Et revideret udkast til forslaget har været sendt i supplerende høring i perioden fra den 2. september 2024 til den 6. september 2024.

Udkastet til lovforslag blev den 5. juli 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering, mens et revideret udkast til forslaget blev sendt til Transportudvalget til orientering den 2. september 2024.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 4. juli 2024, mens det reviderede udkast til lovforslaget blev offentliggjort på Høringsportalen den 2. september 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår.

Foruden de af Transportministeriet hørte parter har Vágar Lufthavn afgivet høringssvar via Færøernes Hjemmestyre.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
AdvNordic Advokatfirma				
Air Greenland A/S	X	X		
AOPA DMU				



Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				
Arbejds miljørådet for Luftfart				
Arriva Danmark A/S				
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport				
Atlantic Airways A/S				
ATP				
ATP-ejendomme				
Billund Lufthavn	X		X	
Branche foreningen Dansk Luftfart	X	X		
Brint-branchen				



Cabin Attendants Union				
Central-organisationernes Fællesudvalg (CFU)	X		X	
CFL Cargo Danmark ApS				
Concito				
COWI				
Dalpa				
Danmarks Meteorologiske Institut				
Danmarks Rejsebureau Forning				
Danmarks Statistik				
Dansk Arbejdsgiverforning (DA)				X



Dansk Erhverv	X	X		
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 Logi- stik – DTL				
Dansk UL Flyver Union	X	X		
Danske Medier - Medier- nes Hus				
Dansk Mobilitet				
Dansk Svævefly- ver Union				
Dataetisk Råd				
DI Trans- port				
Dro- neDan- mark				
DTU Transport				
Erhvervs- flyvni- gens Sammen- slutning	X	X		
Esbjerg Lufthavn				
Fagligt Fælles				



Forbund – 3F				
Flyve- bran- chens Persona- leunion				
Flyver- taktisk Kom- mando				
Forbru- gerrådet				
Forenin- gen af Rejsear- rangører i Danmark				
Frilufts- rådet				
Green- land Air- ports A/S	X		X	
Havari- kommis- sionen for Civil Luft- fart og Jernbane				
HK Trafik og Jern- bane				
Interna- tional Air Transport	X	X		



Associa- tion (IATA)				
Ingeniør- forenin- gen (IDA)				
Institut for Men- neskeret- tigheder				
Institut for miljø, samfund og rumlig foran- dring – Roskilde Universi- tet				
Institut for plan- lægning – Aalborg Universi- tet				
Internati- onal Transport Danmark (ITD)				
Jettime				
Karup Lufthavn				
Klimarå- det				



Kongelig Dansk Æroklub				
KZ & Veteranfly Klubben				
Københavns Lufthavne A/S	X	X		
Landdistrikternes Fællesråd				
Landsorganisationen i Danmark (LO)				
Ledernes Hovedorganisation				
Modelflyvning Danmark (MDK)				
Naviair	X		X	
NOAH-Trafik				
Nordjyllands Trafikskab				



Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)				
Partnerskabet for brint og brændselsceller				
Rådet for Bæredygtig Trafik				
Rådet for grøn omstilling				
Rådet for Sikker Trafik				
SAS	X	X		
Serviceforbundet				
Sun Air				
Sundhedskartellet				
Sydtrafik				
Sønderborg Lufthavn				
Teknisk Landsforbund				



Teknologisk Institut				
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet				
Trafikskaberne i Danmark				
Transportbranchens Leverandører, TBL				
Transportens Arbejdsgivere (ATL)				
Transporterhvervets uddannelser, TUR	X		X	
UAS Danmark				



Ulykkes-Patient-Foreningen				
Vágar Lufthavn	X	X		
Aalborg Lufthavn				
Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning				
Aarhus Lufthavn				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar til udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.



Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.1.1. Safety-afgiften

Air Greenland bemærker, at ændringen af safety-afgiften for flyselskabets vedkommende vil medføre en meromkostning, som vil blive opkrævet hos de rejsende, da safety-afgiften er fastsat som en særskilt afgift på den rejsendes billet, når den rejsende flyver med Air Greenland fra Danmark. På baggrund af estimerede antal passagerer forventes det, at safety-afgiften vil have en samlet meromkostning på 2,2 mio. DKK i perioden 2025-2028.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at safety-bidraget blev indført i 2013 som afløser for en relativ uigennemskuelig gebyrpolitik, hvor passagerselskaberne også afholdt broderparten, og at transparensen og de løbende justeringer med indførelsen af safety-bidraget blev markant forbedret, herunder via årlige fremlæggelser af data og konsultation af erhvervet. Modellen har således fungeret tilfredsstillende for erhvervet, bemærker Brancheforeningen Dansk Luftfart.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at udkastet til lovforslag dog nu rejser grundlæggende spørgsmål om modellens evne til at sikre en retfærdig og rimelig omkostningsfordeling fremover. Det skyldes ifølge Brancheforeningen Dansk Luftfart dels den generelle udvikling, der har medført at passagerselskabernes (og passagerernes) bidrag krydssubsidierer de kontrol- og tilsynsomkostninger for andre sektorer, der ikke er direkte gebyrbelagt. Her tænker Brancheforeningen Dansk Luftfart især på cargo samt drone-sektoren, der begge er sektorer i stor vækst. Brancheforeningen peger på, at forslaget desværre ikke lægger op til at ændre på den udvikling, tværtimod. Denne passive udvikling finder Brancheforeningen Dansk Luftfart problematisk, og opfordrer til, at der umiddelbart igangsættes et arbejde med at identificere en mere retfærdig fremadrettet model, hvor passagerluftfartens krydssubsidiering af andre sektorer elimineres.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at ovennævnte krydssubsidiering i stigende omfang bidrager til at øge det samlede omkostningsniveau for Trafikstyrelsens aktiviteter, hvilket medvirker til udkastets forslag om en dramatisk forhøjelse af afgiftsniveauet fra de nuværende 5 kr. per passager stigende til 8 kr. for



2025, 10 kr. for 2026, 12 kr. for 2027 og endelig 14 kr. fra januar 2028. Brancheforeningen Dansk Luftfart betegner forhøjelsen som dramatisk. Ifølge udkastets bemærkninger forventer man, at et oparbejdet underskud på ordningen vil være udlignet efter 2028. Det angives i udkastets bemærkninger, at det oparbejdede underskud vil være ca. 225 mio. kr. ved udgangen af 2024. Idet Brancheforeningen Dansk Luftfart forudsætter, at der har været nogenlunde balance i 2019 (præ-covid) antages det, at hovedparten af dette underskud skyldes, at Trafikstyrelsen ikke har tilpasset ressourcerne til et reduceret aktivitetsniveau under covid-19, dvs. i perioden 2020 til og med 2023. Så vidt Brancheforeningen Dansk Luftfart er informeret, er Trafikstyrelsens omkostninger tværtimod markant øget under covid-19. Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at i det omfang, at der ikke er sammenhæng mellem ressourcer og aktivitet under covid-19, må brancheforeningen således opfatte den resulterende omkostningsmanko som et politisk valg, som luftfartserhvervet ikke har nogen indflydelse på. Brancheforeningen Dansk Luftfart er derfor af den klare opfattelse, at en sådan manko ikke kan dækkes via safety-bidraget og finder derfor, at man politisk må finde andre finansieringskilder.

Brancheforeningen Dansk Luftfart henviser dernæst til, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at man med den foreslåede gradvise øgning af safety-bidraget frem mod 2028 forventer, at det akkumulerede underskud på ordningen er udlignet inden for en 6-årig periode. I praksis betyder det, at det høje afgiftsniveau på de 14 kr. per passager tidligst kan reduceres efter 2030, hvilket også fremgår af lovforslagets nr. 15 (om ændring af luftfartslovens § 148, stk. 1). Det betyder ifølge Brancheforeningen Dansk Luftfart, at afgiften ultimativt næsten tredobles i forhold til det nuværende niveau (og det vil afgiftsprovenuet så tilsvarende også gøre), og ud over at udligne det oparbejdede underskud til ultimo 2024, betyder det også, at Trafikstyrelsens omkostninger frem mod 2030 må forventes at stige yderligere. Brancheforeningens estimer tyder på, at hvor Trafikstyrelsens ikke gebyrdækkede omkostninger i 2019 var i størrelsesordenen ca. 75 mio. kr., må de fremadrettet være godt og vel fordoblet og dermed mindst 150 mio. kr. per år. Trods henvisningen i bemærkningerne om tilkommende lovgivningskrav, udefrakommende tilsynskrav og flere tilsynsområder som årsager, kalder en sådan omkostningsekspllosion ifølge brancheforeningen på nærmere redegørelse og analyse af mulighederne for at modvirke den udvikling. For et i forvejen voldsomt afgiftsbelastet erhverv (herunder tilkommende passagerafgift, CO₂-afgift og dækning af Naviair's covid-19 underdækning m.v.), der skal kunne fun-



gere i international konkurrence, er en proces med fokus på at reducere det samlede afgiftsrelaterede omkostningstryk helt essentielt, hvilket Brancheforeningen Dansk Luftfart opfordrer til.

Brancheforeningen Dansk Luftfart henviser til, at det anføres med bemærkningernes afsnit 4 (side 29, øv.), at afgiftsstigningerne i praksis ikke har større betydning for luftfartsselskaberne, fordi "afgiften....overvælttes til passagererne". Dette er ifølge brancheforeningen en meget forkert antagelse, idet de danske selskaber konkurrerer på den internationale konkurrences præmisser, og at erfaringen er, at nationale afgifter belaster virksomheder med størst markedsandel langt hårdest. Så især de hjemlige selskaber mister ifølge brancheforeningen konkurrencekraft, fordi de typisk må absorbere en del af afgiften selv. Brancheforeningen Dansk Luftfart mener, at den konsekvens bør fremstå klart af lovmaterialet.

Det fremgår også af høringsmaterialet, at man ønsker at ophæve den nuværende reguleringsmekanisme i luftfartslovens § 148, stk. 4, og lade reguleringen erstattes af en årlig regulering af afgiftssatsen ved tekstanmærkning i finansloven på basis af den årlige pris- og lønindeksregulering. Som argument anføres det, at PL-modellen vil give større stabilitet i afgiftsudviklingen i modsætning til den kendte model. For sidstnævnte anføres, at den kun fungerer i stabile perioder med fravær af større udsving. Efter Brancheforeningen Dansk Luftfarts opfattelse vil PL-modellen heller ikke kunne opfangere ikke-lineære udviklinger og samtidigt forsvinder muligheden for transparens om Trafikstyrelsens omkostningsudvikling og for dialog om mulighederne for øget effektivitet m.m. Brancheforeningen Dansk Luftfart er derfor meget skeptiske over for forslaget og anbefaler, at den nuværende model beholdes.

Brancheforeningen Dansk Luftfart finder de foreslåede afgiftsstigninger meget voldsomme, og i et vist omfang også urimelige. Brancheforeningen finder, at der i høj grad er behov for at identificere tiltag, der kan reducere stigningerne, og bemærker, at nogle tiltag vil være rent danske, men brancheforeningen også finder det påkrævet, at vi fra dansk side udfordrer den fremherskende tendens til konstant øget detailregulering, der leder til øget kontrol- og tilsynsomfang.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at øget regulering ikke mindst er et EU-relateret fænomen, og at især EASA's tendens til detailregulering og prioritering af kvantitet i tilsynsressourcer frem for kvalitet af samme er en grundlæggende problematik, som bør udfordres af Danmark og ligesindede lande. Reguleringen skal ifølge brancheforeningen bidrage til nytteværdi og ikke kun til at



drive omkostninger, og brancheforeningen kan kun opfordre til, at Danmark tager initiativet til en sådan proces.

Brancheforeningen Dansk Luftfart mener, at der på rent dansk hold også kan vindes noget ved at tænke lidt bredere, hvilket bl.a. følgende er et eksempel på: Det foreslås nu eksplicit nævnt i loven, at afgiftsprovenuet også bidrager til at dække omkostningerne vedrørende sager i relation til passagerrettighedsforordningen (Forordning 261/2004). Brancheforeningen finder, at det for erhvervet er helt relevant, at Trafikstyrelsen med sin iboende luftfartsindsigt, har den opgave, men at Trafikstyrelsens indsigt i mange tilfælde desværre slet ikke kommer i spil. I stedet påføres luftfartsselskaber i mange kompensationssager ekstraomkostninger til byretssager, fordi det fortsat accepteres i Danmark, at klageren kan gå direkte i byretterne og dermed helt uden om Trafikstyrelsen, der burde være et obligatorisk første stop. Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker i den forbindelse, at en ændring i den relevante lovgivning for nylig var en del af drøftelserne i forbindelse med arbejdet i ”Udvalget for forberedelse af ny flerårsaftale for domstolene” (Justitsministeriet), men at man desværre undlod at tage initiativet til følge i de resulterende justeringer af Retsplejeloven mv. (primo 2024). Brancheforeningen Dansk Luftfart opfordrer til, at Transportministeriet tager den konklusion op til fornyet bearbejdning og bemærker, at en ændring som nævnt vil medvirke til at reducere belastningen som følge af de store foreslåede forhøjelser af safety-bidraget.

I forlængelse af den supplerende høring over det reviderede lovudkast bemærker Brancheforeningen Dansk Luftfart, at hvad angår den forslagsdel, der handler om forhøjelse af safety-bidraget mv., er der tale om tydeliggørelse af konditionerne for den årlige PL-regulering (fjernelse af note om tekstanmærkning i Finansloven) samt præcisering af, at luftfartsselskaber i praksis *kan* vælge at overvælte afgiften på passagererne.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at præciseringen vedrørende tekstanmærkningen tages til efterretning, men henviser dog til bemærkningerne i brancheforeningens høringssvar af 22. august. Brancheforeningen bemærker, at teksterne i bemærkningerne til den supplerende høring om afgiftens regulering, når der er nået balance mellem indtægter og udgifter, synes selvmodsiggende. I sidste punktum i fjerde hele afsnit på side 14 fastslås det, at afgiftssatsen vil kunne reguleres (sænkes) til et nyt omkostningsdækkende niveau, men i det afsnit, der begynder nederst side 14, lægges til grund, at afgiften fremover PL-reguleres uden korrektion for passagerudsving. Brancheforeningen forstår efter henvendelse,



at afgiftssatsen skal kunne reguleres, når der er opnået balance, hvilket ifølge brancheforeningen også er det eneste logiske. Brancheforeningen opfordrer til, at teksterne justeres, så uklarhederne elimineres.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker endvidere, at spørgsmålet om overvæltning af afgiften til passagererne, blev behandlet indgående i brancheforeningens høringssvar af 22. august. De deri anførte synspunkter har ikke ændret sig, og som sådan ændrer konteksten sig heller ikke med den nu anførte præcisering (under pkt. 4, side 35) om, at *"I praksis kan luftfartsselskaber vælge fuldt ud at overvælte hele afgiften.....på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften"*. Præciseringen anvendes ifølge brancheforeningen fortsat til at hævde, at afgifter ikke har nogen betydning for virksomhederne. Brancheforeningen Dansk Luftfart anfører, at den situation muligvis kan opstå i et marked uden konkurrence og fravær af priselasticitet, men at sådan fungerer international luftfart som bekendt ikke. Konkurrencen blandt luftfartsselskaber er hård, og med nationalt bestemte afgifter betyder det også, at man for at bevare markedsandel, ifølge brancheforeningen, må absorbere en del af afgiften selv. Konsekvenserne af det er selvsagt værst for selskaber med stor markedsandel, bemærker brancheforeningen. I et gennemsnitligt billede er erfaringen, at et luftfartsselskab i den nævnte situation som minimum må absorbere en tredjedel af afgiften selv – altså dermed øge sin omkostningsmasse, og Brancheforeningen Dansk Luftfart mener, at den sammenhæng bør fremgå klart af bemærkningsteksten.

Hvis der er behov for en mere detaljeret redegørelse for sammenhængen, kan Brancheforeningen Dansk Luftfart bl.a. henvise til "Viden om luftfart"-notatet om passagerafgifter. Link til notatet er angivet i fodnoten i høringssvaret, mens brancheforeningen oplyser også at have andre materialer, der belyser sammenhængen.

Dansk Erhverv bemærker, at for så vidt angår den foreslåede forhøjelse af safety-afgiften har Dansk Erhverv forståelse for, at der skabes balance mellem udgifterne til tilsyn på luftfartsområdet og indtægterne til dækning heraf.

Dog er Dansk Erhverv ikke enige i, at branchen økonomisk set befinder sig på den anden side af covid-19 set i lyset af den gæld, som blev optaget som en direkte følge af de nationale restriktioner herunder på luftfartsområdet.



Herudover er Dansk Erhverv bekymrede for det generelt stigende afgiftstryk for en meget konkurrenceudsat branche. Der er for eksempel for nyligt blevet vedtaget passagerafgift, som ligeledes har virkning fra 2025.

Dansk Erhverv bemærker, at luftfartssektoren som bekendt har en stor betydning for Danmarks økonomi, både hvad angår de direkte og indirekte effekter, og at et stigende afgiftstryk alt andet lige risikerer at forværre dansk luftfarts internationale konkurrenceevne.

Dansk Erhverv vil derfor opfordre til, at der kigges på mulighederne for at reducere safety-afgiften snarere end at forhøje den, og foreslår, at der eksempelvis kunne ses på muligheden for at effektivisere tilsynet med henblik på at nedbringe afgiften.

For så vidt angår den løbende udvikling kan Dansk Erhverv støtte, at afgiften omfattes løbende PL-regulering.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at de noterer sig, at der med lovforslaget foreslås, at der i kølvandet på covid-19-pandemien igen skabes balance mellem udgifterne til tilsyn på luftfartsområdet og indtægterne til dækning heraf via safety-afgiftsordningen. Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser til, at safety-afgiften pr. 1. januar 2025 udgør 6 kr. pr. passager, der befordres fra en dansk lufthavn, og at satsen med lovforslaget hæves til 8 kr. pr. 1. januar 2025, og at der foreslås en gradvis forøgelse af safety-afgiftssatsen frem mod 1. januar 2028.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at forøgelsen af safety-afgiften, som foreslået, til at finansiere Trafikstyrelsens tilsynsvirksomhed med, kan støttes og ikke giver anledning til yderligere bemærkninger.

International Air Transport Association (IATA) bemærker, at luftfart skaber fordele for både forbrugere og den bredere økonomi ved at levere hurtige forbindelser. Disse virtuelle broer i luften muliggør økonomisk flow af varer, investeringer, mennesker og ideer, der er fundamental. I kontekst af dette er sikkerhed højeste prioritet i branchen, oplyser IATA.

IATA er bekymret for en række ting i forhold til safety-afgiften: Manglende gennemsigtighed, manglende konsekvensanalyse, at Trafikstyrelsens udgiftsstruktur og beslutningstagning er uden for luftfartsoperatørernes kontrol, omkostningssammenhæng og risikobaseret tilsyn.



For så vidt angår manglende gennemsigthed bemærker IATA, at mens lovforslaget henviser til den progressive forhøjelse af safety-afgiftssatsen op til 180 pct. i 2028, så er der ikke præsenteret nogen baggrundsinformation eller forudsigelser, der forklarer antagelserne bag tidslinjen for afgiftsforhøjelsen, og relevante tal for udviklingen af Trafikstyrelsens udgifter, hvilket rejser alvorlige bekymringer i forhold til manglen på gennemsigthed i forhold til, hvordan beregningerne er foretaget. IATA mener, at de bagvedliggende tal skulle have været forklaret detaljeret til branchen, før lovforslaget blev sendt i offentlig høring, da dette ville have givet mulighed for, at parterne kunne få den rigtige tid og forståelse med henblik på at kunne forholde sig til forslaget.

For så vidt angår manglende konsekvensanalyse bemærker IATA, at luftfartsbranchen opererer i et meget konkurrencepræget internationalt miljø, hvor balancen mellem lovgivning og åbne markeder er afgørende for fair konkurrence og branchens sundhed. Luftfart er i Danmark både afgørende for indenrigs- og international konnektivitet, og IATA bemærker i den sammenhæng, at luftfartsbranchen i Danmark i flere år har været under et stærkt pres fra konkurrencen fra andre markeder, og at branchen ikke har haft adgang til analysen af, hvordan rejseefterspørgslen vil blive påvirket i Danmark som konsekvens af forhøjelsen af safety-afgiften. IATA bemærker endvidere, at forhøjelsen op til 180 pct. kommer oven i andre afgifter, der for indeværende pålægges luftfart i dette marked i form af lufthavnsafgifter, CO₂- og passagerafgifter osv., som i endnu højere grad hindrer konkurrencen og Danmarks konnektivitet i det globale landskab. IATA henviser til, at geopolitiske udviklinger, krigen i Ukraines indflydelse og lukningen af det russiske luftrum også i høj grad har påvirket luftfartens genopretning negativt i de senere år.

Dernæst mener IATA ikke, at operatørerne skal være ansvarlige for at dække udgifterne af beslutninger truffet af Trafikstyrelsen vedrørende de ressourcer, der er nødvendige for at levere sine ydelser. IATA bemærker, at disse beslutninger bør være baseret på effektivitet, neutralitet og omkostningseffektivitet, og overraskende nok er ingen af disse beslutningskriterier delt med branchen.

IATA mener desuden, at omkostningerne skal være relateret til de ydelser, Trafikstyrelsen leverer, og at de skal fordeles rimeligt blandt alle operatører, der modtager ydelserne. I denne kontekst har IATA svært ved at forstå, hvorfor luftfartsindustrien skal finansiere tilsynet med droneoperationer, der har udviklet sig meget, og som vil fortsætte med at udvikle sig meget de næste år, hvilket også gør sig gældende i forhold til andre operationer, der har meget lidt



at gøre med luftfartsbranchen. IATA bemærker, at mens formålet med safety-afgiften er at sikre fuld dækning af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter, er der samtidigt ikke noget krav om forøget produktivitet, og konsekvensen af dette er, at der ikke er noget incitament til at have en omkostningseffektiv lovgivningsaktivitet, når alle udgifter blot kan lægges over på brugerne.

Afslutningsvis mener IATA, at operatørerne skal vurderes på baggrund af deres safety- og security-modenhed, ikke en "one size fits all-tilgang". Dette vil ifølge IATA bidrage til at optimere Trafikstyrelsens ressourcer ved at føre dem over, hvor der er mest behov for dem og dermed forbedre omkostningseffektiviteten.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at det er Københavns Lufthavnes overordnede opfattelse, at nye øgede nationale omkostninger på luftfartsområdet ikke er hensigtsmæssige, fordi det som udgangspunkt øger de samlede omkostninger ved at benytte de danske lufthavne. Københavns Lufthavne bemærker, at det særligt gør sig gældende set i lyset af den kommende passagerafgift, men også inden for andre områder forventes der betydeligt større udgifter for den danske luftfartsbranche over de kommende år.

Samtidig er Københavns Lufthavne naturligvis opmærksom på, at der skal være en balance mellem indtægter og udgifter i forbindelse med safety-tilsynet. Københavns Lufthavne finder det derfor naturligt, at det underskud, som er blevet genereret i forbindelse med corona-pandemien, bliver udlignet over de kommende år.

Såfremt det besluttes at gennemføre afgiftsforhøjelsen på det foreslåede niveau, bør der, når økonomien er reetableret, efter Københavns Lufthavnes opfattelse ske en markant nedbringelse af beløbet.

SAS bemærker, at den internationale konkurrence i luftfartsbranchen skærpes løbende. SAS har derfor stort fokus på at etablere konkurrencedygtige omkostninger for også at skabe forudsætningerne for den planlagte udbygning af SAS' netværk i Københavns Lufthavn.

SAS bemærker, at den foreslåede stigning i safety-bidraget på op til 180 pct. i tillæg til en række andre betydelige nationale omkostningsstigninger i år og næste år, vil modarbejde denne udbygning.

SAS finder på den baggrund, at tiden er løbet fra, at den kommercielle passagerluftfart subsidierer andre dele af luftfartserhvervet.



Efter SAS' opfattelse er det desuden urimeligt, at luftfarten skal finansiere Trafikstyrelsens tab som følge af manglende tilpasning til et lavere aktivitetsniveau og dermed betale for ydelser, den ikke har modtaget i kraft af en voldsom stigning i safety-bidraget på 180 pct. over de kommende år.

SAS bemærker, at baggrunden for indførelsen af safety-bidraget i 2013 først og fremmest var at erstatte de daværende fluktuerende gebyrer samt administrativt belastende gebyrfastsættelser og -opkrævninger for tilsynet med luftfartsvirksomheder med en forenklet opkrævning per passager gennem safety-bidraget. SAS støtter på den baggrund fuldt ud safety-bidragets opretholdelse.

SAS bemærker, at ved safety-bidragets fastsættelse videreførtes dengang den krydssubsidiering, som eksisterede under gebyrordningen, således at safety-bidraget også finansierer tilsynet med en række luftfartsvirksomheder, som ikke har noget at gøre med dem, der betaler bidraget, nemlig passagererne. SAS er som dengang af den opfattelse, at alle luftfartsvirksomheder bør betale deres egne omkostninger. Dette synspunkt har yderligere aktualiseret sig. Særligt to områder har været i en betydelig udvikling siden bidragets indførelse - godstransport og dronevirksomhed.

SAS oplyser, at luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, er i konkurrence med bl.a. SAS om godstransport, og at godstransport er en væsentlig del af SAS' indtægtsgrundlag for beflyvning af interkontinentale ruter. Det forekommer derfor ifølge SAS urimeligt og konkurrenceforvridende, at SAS' passagerer skal betale omkostningerne til konkurrerende virksomheder, hvilket har aktualiseret sig bl.a. ved en større dansk aktørs etablering i Danmark.

Droneaktiviteter har de senere år været i rivende udvikling, hvilket ifølge SAS må forventes at fortsætte i årene fremover. SAS bemærker, at ud over at droner anvender luftrummet, har dronevirksomhed kun sjældent noget at gøre med den traditionelle luftfartsindustri, og at droner således anvendes i en lang række andre sektorer. Det er derfor ifølge SAS vanskeligt at se, at det kan være luftfartens opgave at finansiere tilsynet med denne virksomhed, som griber stadig mere om sig.

Niveauet for safety-bidraget blev ved lovændring i 2021 som følge af covid-19 fastsat for årene 2021-24 og blev således gjort uafhængig af passagerantallet. Det deraf følgende underskud forudsattes dækket af fremtidige afgiftsstigninger. Det er dette, som lovforslaget adresserer gennem forslag til stigende afgifter frem til og



med 2028, hvor der er tale om en stigning på 180 pct. i forhold til i dag.

Alle dele af luftfarten blev ramt af covid-19 og har været tvunget til at tilpasse deres virksomhed for at minimere tabene som følge af voldsomt reducerede indtægter. Trafikstyrelsen har ikke på tilsvarende vis tilpasset sin virksomhed efter aktivitetsniveauet, vurderer SAS.

Det forekommer ifølge SAS ikke rimeligt, at luftfarten skal bære omkostninger til tilsynsvirksomhed, som for store deles vedkommende ikke er gennemført under covid-krisen. SAS finder det derfor heller ikke rimeligt eller logisk, at luftfarten skal kompensere Trafikstyrelsens tab.

Det fremgår af bemærkningerne, at "I praksis forudsættes afgiften overvæltet på passagererne". SAS har tidligere gjort opmærksom på, at det ikke fungerer sådan på et marked, som er udsat for hård international konkurrence, hvor nationale afgifter rammer hårdest selskaber med forholdsmeæssigt størst produktion i Danmark. Prisen på flybilletter fastsættes af markedet, og sædvanligvis indebærer det, at luftfartsselskaberne må absorbere en del af sådanne omkostningsstigninger, hvilket ifølge SAS forholdsmeæssigt hårdt rammer selskaber med omfattende danske aktiviteter. Kun hvis priselasticiteten er 0, kan hele meromkostningen påføres billetprisen, og det er naturligvis ikke tilfældet, mener SAS.

SAS bemærker, at omkostningsstigninger på op til 180 pct. er særdeles uvelkomne ikke mindst i en tid, hvor den danske flybranche er ramt og rammes af en lang række betydelige nationale omkostningsstigninger i form af lufthavnsafgifter, passagerafgifter, en-route- og indflyvningsafgifter samt CO₂-afgifter, som alle er tilkommet efter det i 2021 forudsattes, at luftfarten skulle bære Trafikstyrelsens tab. Alt i alt sætter det SAS tilbage i den internationale konkurrence i en tid, hvor SAS har behov for konkurrencedygtige omkostninger for at opfylde selskabets ambitioner om en fremtidig udbygning af SAS' netværk i Københavns Lufthavn.

SAS bemærker endvidere, at safety-bidraget sikrer fuld omkostningsdækning af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter uden krav om øget produktivitet eller effektivitet. Der er således ingen incitamenter til at drive en omkostningseffektiv tilsynsvirksomhed, når alle omkostninger uden videre kan væltes over på passagererne. SAS oplyser, at SAS ved forskellige lejligheder i møder med Trafikstyrelsen uden held har efterlyst relevante nøgletal for udviklingen i Trafikstyrelsens omkostninger. Efter SAS' opfattelse må det være



rimeligt, at der, selv om der er tale om en myndighed, skabes fuld transparens om styrelsens omkostninger, således som det tilnærmelsesvis også sker på andre offentligt regulerede områder inden for luftfarten.

Ifølge bemærkningerne er der oparbejdet et underskud på 225 mio. kr. SAS bemærker, at der ikke er redegjort for, hvordan dette beløb er fremkommet. Det forekommer at være et meget højt tal i forhold til de beregninger, SAS kan foretage. Som en naturlig konsekvens heraf synes der ifølge SAS at være udtalt overdækning, medmindre omkostningerne til tilsynet er steget meget kraftigt.

På baggrund af de store stigninger, der er tale om, finder SAS, at det må være en forudsætning, at der nærmere redegøres for de bagvedliggende tal. Dette gælder udviklingen i omkostningerne til tilsynet historisk såvel som fremadrettet fordelt på de respektive tilsynsområder og de tilsvarende indtægter suppleret med nøgletal for udviklingen i produktivitet og effektivitet.

Endelig foreslås den nuværende reguleringsmekanisme ændret således, at den fremover reguleres årligt på basis af den årlige pris- og lønindeksregulering. SAS bemærker, at da den hidtidige mekanisme med indregning af udviklingen i passagertallet tilsyneladende bortfalder, vil der ikke længere være en sammenhæng mellem de faktiske omkostninger og safetybidragets størrelse. Dette kan selvsagt i teorien betyde både en over- og en underdækning. Ved det ifølge SAS mest sandsynlige scenarie - nemlig overdækning - må det formodes, at det overskydende provenu går i statskassen, hvilket på urimelig vis bidrager til en unødvendig omkostningsordning for luftfarten.

Afslutningsvis bemærker SAS, at niveauet for safety-afgiften til og med 2028 indeholder dækning af historiske underskud, som angiveligt er endeligt afviklet samme år, og en pris- og lønregulering af safety-bidraget herefter vil således indebære en voldsom overdækning, hvilket næppe kan være hensigten.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget om forhøjelsen af safety-afgiften i kølvandet på covid-19-pandemien sker som led i en forventning om, at passagergrundlaget i 2025 vil være på niveau med 2019.

Det beskrives i lovforslaget, at underskuddet i safety-afgiftsordningen forventes at udgøre ca. 225 mio. kr. ved udgangen af 2024. Beløbet baserer sig på et årligt underskud i safety-afgiftsordningen på ca. 10 mio. kr. i 2019, på ca. 46 mio. kr. i 2020, ca.



31 mio. kr. i 2021 og mellem ca. 52-56 mio. kr. i årene 2022-2024. Omkostningerne til tilsynsområdet er i tilsvarende periode steget fra ca. 78 mio. kr. om året til ca. 127 mio. kr. om året.

Omkostningerne til tilsynet med den civile luftfart har været stigende over tid og forventes også at stige fremover. Dette skyldes, at de internationale krav til luftfart løbende skærpes. Der er eksempelvis kommet nye krav til implementeringen af safety-management-systemer hos luftfartsorganisationerne, som medfører, at Trafikstyrelsen skal vejlede, godkende og føre tilsyn på området på en anderledes måde end hidtil. Komplexiteten på de områder Trafikstyrelsen fører tilsyn med, har ændret sig, hvilket blandt andet forudsætter ændrede kompetencer hos de tilsynsførende. Trafikstyrelsen har endvidere skulle allokere yderligere ressourcer til området for at sikre overensstemmelse med kravene i EU-forordningerne. Det har konkret medført, at der har været behov for opnormering af antallet af tilsynsmedarbejdere på området, hvilket i sig selv har udgjort en ikke uvæsentlig ressourcebelastning i forbindelse med oplæringen af nye medarbejdere.

Som det anføres i flere høringsvar, oplevede branchen, at covid-19-pandemien havde en endog meget negativ påvirkning på luftfartsbranchen verden over. For manges vedkommende førte det til afskedigelse af personale og andre nødvendige nedskaleringer af virksomhederne. I luftfartsbranchen stod luftfartøjer og lufthavne i perioder delvis tomme hen. Ikke desto mindre var det fortsat nødvendigt, at piloter og flyveledere (om nødvendigt ved egenbetaling) vedligeholdte deres certifikater, at skoler relateret til luftfarten fortsatte med at uddanne luftfartspersonale, at luftfartøjerne blev vedligeholdt i overensstemmelse med reglerne, og at lufthavnene blev ved med at vedligeholde træning og uddannelse af personalet. Alt sammen for at branchen kunne genoptage driften efter pandemien.

Ministeriet skal understrege, at uanset at passagergrundlaget i de første år af covid-19-pandemien i perioder således var væsentligt lavere end hidtil, bestod en lang række af Trafikstyrelsens tilsynsopgaver fortsat. Ud over opgaver knyttet til udstedelse af certifikater og gennemførelse af tiltrædelseskontroller, gennemførte Trafikstyrelsen under covid-19 en lang række løbende tilsyn i overensstemmelse med kravene i såvel international som national lovgivning. Det bemærkes i den forbindelse, at styrelsen med visse i lovgivningen fastsatte intervaller er forpligtet til at føre tilsyn med de luftfartsoperatører, der i styrelsen er noteret som aktive. Derudover vil styrelsen være forpligtet til at udføre ad hoc-tilsyn, hvis der er indikationer på, at lovgivningen ikke efterleves til



fulde. Begrænset aktivitet i branchen fører således alene til en begrænsning i Trafikstyrelsens tilsynsopgaver i det omfang, en operatør ophører med at drive luftfartsvirksomhed. Det forhold, at en luftfartsvirksomhed gennem en kortere eller længere periode begrænser sin aktivitet, fører således ikke til, at Trafikstyrelsen kan undlade at føre tilsyn med luftfartsvirksomheden.

Ministeriet kan derudover oplyse, at det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA) i samme periode tilkendegav, at der i Trafikstyrelsen ikke var det nødvendige antal medarbejdere til at løfte de til stadighed mere komplekse myndighedsopgaver, herunder tilsynet inden for den civile luftfart, hvilket i samme periode førte til ændringer i Trafikstyrelsens organisation og en vis opmanding med tilsynsførende medarbejdere.

Det er på den baggrund ministeriets vurdering, at der ikke var mulighed for at nedskalere arbejdsopgaverne i Trafikstyrelsen under covid-19-pandemien i noget betydende omfang.

Ministeriet vurderer således ikke, at underskuddet skyldes manglende tilpasning til ændringer i opgavemængden, men derimod at passagerantallet under covid-19-pandemien faldt i meget betydeligt omfang, og at safety-afgiften netop er bundet op på antallet af afrejsende passagerer fra en dansk lufthavn.

Trafikstyrelsens vurderinger af bl.a., hvor mange medarbejdere og hvilke kompetencer medarbejderne skal have for, at de kan løfte tilsynsopgaverne i overensstemmelse med lovgivningen, vil have betydning for omkostningerne til det løbende tilsyn og dermed indflydelse på safety-afgiftssatsen. Trafikstyrelsen er i den forbindelse opmærksom på, at der skal være balance mellem det forudsatte ressourcetræk til tilsynsarbejdet og antallet af medarbejdere til at løfte opgaverne. Heri indgår også effektivitetsbetragtninger. Det bemærkes i den forbindelse, at styrelsen i efteråret 2020, og dermed under covid 19-pandemien, gennemførte en personaletilpasning, hvor også medarbejdere på luftfartsområdet var omfattet. Personaletilpasningen skyldtes blandt andet en forventning om nedgang i antallet af tilsynsobjekter (luftfartsselskaber, flyveskoler, værksteder, registrerede luftfartøjer, m.v.), som følge af covid-19-pandemien. Det kan i den forbindelse oplyses, at et fald i antallet af tilsynsobjekter ikke indtrådte som forventet, hvilket formentlig til dels skyldes de støtteordninger, der under covid-19 blev udformet til gavn for erhvervet.



Oplysninger om den løbende opbygning af underskuddet i safety-afgiftsordningen som følge af en ikke omkostningsdækkende safety-afgiftssats, har løbende kunne findes i relevante aktstykker, hvori Finansudvalget har skulle give tilslutning til, at Trafikstyrelsens egenkapital kunne hæves som følge af underskuddet i ordningen. Der henvises bl.a. til aktstykke nr. 100 af 6. december 2023 og senest aktstykke nr. 236 af 19. juni 2024 vedrørende EMPIC-systemet. Derudover er det fremgået af Finansloven for 2022 og 2023, at styrelsens underskud er væsentligt forøget i perioden.

For så vidt angår de foreslåede afgiftsforhøjelser frem mod 2028 og en forventet udligning af underskuddet i ordningen over en 6-årig periode er der regnet med de passagertal, der ligger til grund for passagerafgiften fra regeringsinitiativet om Grøn luftfart. Det er således lagt til grund, at passagergrundlaget i 2025 vil være som i 2019. Passagergrundlaget for 2026-2030 er beregnet ved at fremskrive passagertallet for 2025 med den forventede vækstrate for flytrafikken fra Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023. Der er endvidere tillagt skønsmæssigt 300.000 betalende passagerer for Grønland og Færøerne. Der er i fremskrivningen af passagergrundlaget ikke beregnet en evt. negativ adfærdseffekt af forøgelsen af safety-afgiften på antallet af passagerer, da det er vurderet, at safety-afgiften ikke i sig selv vil påvirke passageradfærden.

De forudsatte omkostninger er baseret på Trafikstyrelsens nuværende forventninger til 2024-2027. Fra 2027 indregnes en årlig stigning på 4 pct. fra det foregående år. Dertil er der tillagt 10 mio. kr. årligt til finansiering af implementering af styrelsens nye it-understøttelsessystem til tilsyn og godkendelser på luftfartsområdet, EMPIC. Dette svarer samlet til et omkostningsniveau på henholdsvis 140 mio. kr. i 2025, ca. 143 mio. kr. i 2026, ca. 153 mio. kr. i 2027, ca. 164 mio. kr. i 2029 og ca. 170 mio. kr. i 2030.

Den faktiske udvikling i antal afrejsende passagerer og omkostningerne til tilsynet vil have betydning for afviklingen af det oparbejdede underskud i ordningen.

Transportministeriet kan i forlængelse heraf afkræfte, at der er tale om overdækning i safety-afgiftsordningen. Det har fra safety-afgiftsordningens indførelse været hensigten, at ordningen skulle balancere økonomisk. Af samme årsag blev safety-afgiften også sænket både i 2016 og 2018 i forbindelse med, at indtægtsgrundlaget i ordningen i de umiddelbart forudgående år var højere end omkostningsniveauet. Som beskrevet i lovforslaget vil sa-



fety-afgiftssatsen på samme vis kunne sænkes til et omkostningsdækkende niveau i forhold til de løbende tilsynsudgifter, under forudsætning af, at underskuddet i ordningen er udlignet med de tiltag, der følger af lovforslaget.

For så vidt angår forslaget om ændring af reguleringsmekanismen er dette, som det er beskrevet i lovforslaget, baseret på, at forholdene under covid-19-pandemien har 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 uhensigtsmæssige udsving i afgiftssatsen, som alene kan korrigeres ved lovændring i tilfælde af større udsving i passagertallet. Foruden dette har de seneste års pris- og lønudvikling vist, at afgiftsprovenuet løbende udhules, når der ikke foretages en egentlig pris- og lønindeksregulering (PL-regulering) på samme måde, som det f.eks. er tilfældet for afgifterne på den del af jernbaneområdet, der vedrører Trafikstyrelsen og Jernbanenævnet. Formålet med PL-reguleringen er således at undgå en udhuling af afgiftsprovenuet i safety-afgiftsordningen generelt, uanset opbygget underskud i safety-afgiftsordningen eller ej. Med forslaget bringes den årlige regulering af safety-afgiften på linje med øvrige afgiftsområder. Høringssvarene har givet anledning til en præcisering af dele af bemærkningerne til lovforslaget med henblik på at tydeliggøre samspillet mellem ændringer i safety-afgiftssatsen og reguleringsmekanismen.

Såfremt pris- og lønindeksreguleringen i fremtiden måtte bidrage til en overdækning i safety-afgiftsordningen, vil dette – med henvisning til, at ordningen skal balancere økonomisk – give anledning til en formindskelse af safety-afgiftssatsen.

For så vidt angår den forespurgte fremtidige transparens i forhold til Trafikstyrelsens tilsynsudgifter med den civile luftfart, oplyser Trafikstyrelsen, at branchen også fremadrettet vil blive præsenteret for kommende reguleringer på møder med branchen. På den måde vil branchen have mulighed for at indrette sig på de regulerede afgifter så tidligt på året som hidtil.

I flere af høringssvarene lægges dernæst op til en omlægning af safety-afgiftsordningen i forhold til passagerluftfartens finansiering af tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Der lægges således i høringssvarene op til, at safety-afgiften, der pålægges luftfartspassagererne, ikke også skal finansiere tilsynet med i særdeleshed droner og luftfragt. Hertil bemærker ministe-



riet, at det bærende hensyn bag safety-afgiften er luftfartspassagerernes sikkerhed. Formålet med Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart er at sikre, at luftfart i dansk luftrum sker i overensstemmelse med gældende lovgivning for herigennem at sikre luftfartspassagerernes sikkerhed. Af den årsag finansierer safety-afgiften også Trafikstyrelsens tilsyn med aktører, der ikke betaler afgiften, men som har en betydning for sikkerheden i dansk luftrum. Det bemærkes i den forbindelse, at langt størstedelen af luftfarten i dansk luftrum – og derfor også langt den største hertil tilknyttede tilsynsaktivitet – udgøres af passagertransport. Som det bemærkes i flere af høringssvarene, forudsættes safety-afgiften i praksis overvæltet på passagererne. For så vidt angår bemærkningen om, at det er en forkert antagelse, at safety-afgiften lægges oven i billetpriserne, og at safety-afgiften dermed påvirker konkurrencen til ulempe for danske luftfartsselskaber, bemærker ministeriet, at ca. 15 pct. af indtægterne fra safety-afgiften vedrører passagerer, der flyver med danske luftfartsselskaber, mens ca. 85 pct. af indtægterne vedrører passagerer, der flyver med udenlandske luftfartsselskaber. Såvel de danske som de udenlandske luftfartsselskaber kan i praksis vælge fuldt ud at overvælte afgiften på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften. Lovforslagets bemærkninger er forud for supplerende offentlig høring over det reviderede lovudkast blevet tilrettet i overensstemmelse hermed.

Ministeriet har derudover noteret sig branchens kritik af, at den foreslåede forhøjelse af safety-afgiften falder sammen med øvrige nye afgifter og omkostningsstigninger, men må henvise til bemærkningerne om normalisering af passagergrundlag, hensigten med safety-afgiftsordningens balancering økonomisk mv.

Afslutningsvis har ministeriet noteret sig opfordringen til at tænke omkostningseffektivitet i forhold til safety-afgiften ind i en bredere kontekst. Ministeriet har noteret sig det konkrete forslag, men bemærker, at dette ligger uden for lovforslaget, hvorfor det ikke giver anledning til ændringer af lovforslaget. Trafikstyrelsen har over for ministeriet oplyst, at styrelsen er opmærksom på konklusionerne i rapporten fra Udvalget for forberedelse af ny flerårsaftale for domstolene, og at styrelsen indgår i en løbende dialog med Justitsministeriet herom. Ministeriet har endvidere noteret sig opfordringen til at tage initiativ til at påvirke i særdeleshed EU-lovgivning i en nytteværdibaseret frem for en kvantitetsbaseret retning.

2.1.2. Øvrige dele af lovforslaget



Brancheforeningen Dansk Luftfart har ingen bemærkninger til udkastet om ophævelse af lov om det skandinaviske luftfarts-samarbejde.

Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) bemærker, at lovforslaget har betydning for fremme af ultralet flyvning i Danmark, selvom DULFU kun er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget.

DULFU håber, at lovændringen vil udvikle og fremme ultralet flyvning i Danmark, ligesom i de fleste EU/EØS-lande.

DULFU har en bemærkning til følgende tekstpassage i lovforslaget (til nr. 12, side 42 i udkastet):

”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.”

Hertil bemærker DULFU, at

- Alle ultralette luftfartøjer i EU/EØS-lande, er ikke omfattet af EU-reguleringen. De er nationalreguleret, jævnfør EASA Grundforordning 2018/1139.
- Bilag 1-luftfartøjer (ultralette luftfartøjer) er ikke CS certificerede ICAO-luftfartøjer.
- For at ultralette luftfartøjer kan leve op til de krav, der stillet til luftdygtighed, skal disse luftfartøjer have en typegodkendelse, der er udstedt af luftfartsmyndigheden i det pågældende land, hvor flyet er produceret.
- Luftfartsmyndigheden kontrollerer, at det ultralette luftfartøj kan leve op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO.
- Efter aftale med Trafikstyrelsen har DULFU tilladelse til at flyve i ultralette luftfartøjer, der har en typegodkendelse fra følgende landes luftfartsmyndighed: Tjekkiet, Slovakiet, Tyskland, Sverige og England.



- Ultralette luftfartøjer, der importeres til Danmark med en typegodkendelse fra et af ovennævnte lande, skal registreres og godkendes af en flykontrollant fra DULFU, før luftfartøjet kan få en flyvetilladelse.
- Flykontrollanten skal kontrollere, at det ultralette luftfartøj lever op til typegodkendelseskravet og luftdygtighed, før luftfartøjet kan registreres i DULFUs register over ultralette luftfartøjer.

I forhold til EASA-deklarerede fly bemærker DULFU endvidere, at luftfartøjer til maksimalt to personer og en MTOM på 1.200 kg., som blev indført af EASA i 2023, reguleres inden for forordningen, jævnfør Part 21 Light. DULFU bemærker, at disse EASA-deklarerede luftfartøjer ikke er CS-certificerede ICAO-luftfartøjer.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at lovforslagets øvrige ændringer af teknisk karakter i luftfartsloven ud over ændringen af safety-afgiften, som fastsættelse af regler vedrørende luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, at præcisere bestemmelserne om registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregisteret samt territorialbestemmelse ændret for så vidt angår Grønland, ikke giver Erhvervsflyvningens Sammenslutning anledning til bemærkninger. Erhvervsflyvningens Sammenslutning har heller ikke bemærkninger til udkastet til lovforslagets indhold om erstatningsansvarsgrænserne.

Københavns Lufthavne A/S har ikke bemærkninger til lovforslagets øvrige indhold udover safety-afgiften.

SAS oplyser, at selskabet ikke har bemærkninger til de tekniske ændringer i lovforslaget.

Transportministeriet har noteret sig, at DULFU i sit høringssvar er opmærksom på, at de nationale bestemmelser, der vil blive fastsat i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vil være relevante for de ultralette luftfartøjer, der sorterer under DULFU, da disse ikke er omfattet af de EU-retlige regler om civil luftfart. Beføjelsen til at fastsætte nærmere regler i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser forventes overladt til Trafikstyrelsen, der også i dag udsteder nationale regler i form af Bestemmelser for Civil Luftfart. Ved udstedelse af nye Bestemmelser for Civil Luftfart vil et udkast blive sendt i høring, hvor der vil være mulighed for, at DULFU kan kommentere konkret på de foreslåede regelsæt, herunder i forhold til de emner, der nævnes i DULFU's høringssvar.



2.1.3. Ikraftsættelse af regelændringerne på Færøerne

Vágar Lufthavn bemærker, at lufthavnen noterer sig, at i medfør af § 5, stk. 1, i lovforslaget, så gælder dette ikke for Færøerne og Grønland. Det fremgår dog samtidig af lovforslagets § 5, stk. 2, at loven ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Vágar Lufthavn noterer sig derfor, at der er nogle forskelle i de paragraffer i den danske ”*Lov om luftfart jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024*” og den tilsvarende lov, som er sat i kraft for Færøerne med ”*Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart*”.

Vágar Lufthavn bemærker, at såfremt loven sættes i kraft for Færøerne, jf. § 5, stk. 2, skal der tages højde for disse forskelle, og at Vágar Lufthavn derfor har følgende bemærkninger til lovforslaget.

Til § 1, nr. 14, bemærker Vágar Lufthavn, at det fremgår, at i § 146 a, stk. 1, og § 148, stk. 5, ændres »fællesskabsretlige« til: »EU-retlige«, men at ordet »fællesskabsretlige« ikke indgår i § 146 a, stk. 1, i ”*Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart*”.

Til § 1, nr. 19, bemærker Vágar Lufthavn, at det fremgår, at i § 149 a, stk. 1 og 2 ændres »områder omfattet af loven« til: »luftfartsområdet«, men at ordene »områder omfattet af loven« ikke indgår i § 149 a, stk. 1, i ”*Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart*”.

Transportministeriet har noteret sig Vágar Lufthavns bemærkninger. Ved en ikraftsættelse af regelændringerne ved anordning gældende for Færøerne vil dette ske med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger, herunder tilpasning til luftfartsloven, som den gælder for Færøerne.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- Høringssvarene har givet anledning til en præcisering af lovforslagets bemærkninger for så vidt angår spørgsmålet om overvæltning af safety-afgiften på passagererne. Lov-



forslaget er ændret, således at det fremgår, at luftfartsselskaberne i praksis kan vælge fuldt ud at overvælte afgiften, der er ens for alle danske og udenlandske selskaber, på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften.

- I lovforslagsudkastet indgår den årlige pris- og lønindeksregulering af safety-afgiften som led i de foreslåede ændringer af luftfartslovens § 148. I høringsudkastet fremgik det, at pris- og lønindeksreguleringen ville ske årligt ved tekstanmærkning på finansloven. Ændringen er foretaget på ministeriets egen foranledning.
- Høringssvarene har givet anledning til en præcisering af dele af bemærkningerne til lovforslaget med henblik på at tydeliggøre samspillet mellem ændringer i safety-afgiftssatsen og reguleringsmekanismen.
- Af høringsudkastet fremgik det, at safety-afgiftssatsen foresloges pris- og lønindeksreguleret første gang pr. 1. januar 2025. Dette er ændret til den 1. januar 2026. Ændringen er foretaget på ministeriets egen foranledning.
- Lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt er ændret fra den 1. januar 2025 til den 28. december 2024 for at tage højde for Danmarks folkeretlige forpligtelser i forbindelse med implementeringen af ændrede erstatningsansvarsgrænser. De dele af loven, der ikke vedrører de ændrede erstatningsansvarsgrænser, foreslås fortsat sat i kraft den 1. januar 2025. Ændringen er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.