



Dato 7. oktober 2020
J. nr. 2020-4701

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Fastlæggelse af safety-afgiften og regulering af erstatningsansvarsgrænser)

Transport- og Boligministeriet hørte den 13. juli 2020 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Fastlæggelse af safety-afgiften og regulering af erstatningsansvarsgrænser). Høringsfristen udløb den 21. august 2020.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Dansk Industri - DI Transport, Erhvervsflyvningens Sammenlutning og Institut for menneskerettigheder.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Færøernes Landsstyre og Flyvesikringstjenesten (Naviair).

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: AOPA DMU, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danish Business Travel Association, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Motorflyver Union, Dansk Transport og Logistik, Danske Regioner, Danske Speditører, Flyvebranchens Personaleunion, Forbrugerrådet, Foreningen Rejsearrangører i Danmark, , Grønlands Selvstyre, SMVDanmark, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Pakkerejse-Ankenævnet, Rejsearrangører i Danmark, Rejsegarantifonden.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til lovforslag samt Transport- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører udkastet til lovforslag, indgår ikke i notatet.



Transport- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport- og Boligudvalg.

1. Fastlæggelse af safety-afgiften

Dansk Industri - DI Transport bifalder intentionen om at afbøde de afledte negative økonomiske effekter på såvel Trafikstyrelsens indtægtsgrundlag (for finansieringen af kontrol- og tilsynsaktiviteten med luftfart) som de finansieringsmæssige byrder på luftfartsselskaberne.

Det anføres i den forbindelse, at passagerudviklingen frem mod 2025 er usikker, og derfor kan resultere i over- eller underdækning, når afgiftsfastfrysningen ifølge det foreslåede ophæves fra 2025.

I tilfælde af underdækning foreslår DI derfor, at en eventuel underdækning dækkes af staten, hvilket ifølge DI har været fremført af erhvervet flere gange siden krisens start. Det er kun i kraft af en sådan dækning, at høringsmaterialelets bemærkning om, at forslaget ikke har afledte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, kan være korrekt. Dette forhold bør fremgå af materialet (eller et høringsnotat).

DI anfører endvidere, at det flere steder af materialet fremgår, at afgiften i praksis overvæltet på passagererne. DI gør opmærksom på, at det er en forkert antagelse, idet afgifter i bedste fald kun kan overvæltet delvist. Det betyder således, at afgifter i praksis har konsekvens for et luftfartsselskabs indtjeningsgrundlag. Det forhold bør også fremgå af materialet, alternativt bør bemærkningerne om overvæltning slettes.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) noterer sig, at safety-afgiften foreslås ændret fra 4,75 kr. til 6,00 kr.

ES stiller imidlertid spørgsmålet, om det er nok for at sikre tilstrækkelig kvalificeret personale i TBSTs center for luftfarts tilsynsorganisation? ES ser gerne, at TBST kvalificeret luftfartspersonale ikke opsiges på grund af manglende ”indtægter” fra safety-afgiften.

Transport- og Boligministeriet skal til det anførte bemærke, at der ved forslaget om en ny fastlæggelse af safety-afgiften er lagt vægt på, at hele luftfartsbranchen står overfor endog ganske vanskelige forhold grundet COVID-19 pandemien. COVID-19 pandemien og dens påvirkning af luftfarten er også en af hovedårsagerne til at fastlåse niveauet for safety-afgiften, så der skabes øget forudsigelighed for dansk luftfart over de kommende år.

Safety-afgiften en fast afgift, der er ens for alle selskaber, der befordrer passagerer, der rejser fra danske flyvepladser. Afgiften er den samme uanset



rutens længe. Selskaberne kan vælge at overvælte afgiften fuldt ud på passagererne, hvorfor afgiften ikke kan udgøre et selvstændigt konkurrenceparameter ved fastsættelsen af billetpriserne.

Det forhold, at safety-afgiften kan overvæltes på passagererne fører endvidere til, at eventuel over- eller underskuddsdækning ved regulering af safety-afgiften, som vil foregå i perioden efter fastfrysning af safety-afgiften, ligeledes vil kunne henholdsvis overvæltes på passagererne i form af lidt højere billetpris, respektivt kunne føre til en reduktion af billetpriserne.

Transport- og Boligministeriet finder herefter ikke, at høringssvaret fra DI giver anledning til at ændre lovforslaget.

I forhold til det af ES anførte om vigtigheden af, at der er de nødvendige ressourcer til tilsynsførelse på luftfartsområdet skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at der ved fastlæggelse af safety-afgiften på 6,00 kr. pr. 1. januar 2022 er taget højde for, at der er de fornødne ressourcer til rådighed for tilsynet med henblik på at sikre et kontinuerligt højt niveau af luftfartssikkerheden. Den underdækning, der opstår som følge af COVID-19 pandemiens effekter på aktiviteten i luftfartssektoren og dermed for de samlede indtægter fra safety-afgiften, vil skulle indregnes i safety-afgiftssatsen, når der på et senere tidspunkt er større vished om konsekvenserne, således at der også på længere sigt er de fornødne ressourcer til rådighed for tilsynet.

Transport- og Boligministeriet finder herefter ikke, at høringssvaret fra ES giver anledning til at ændre lovforslaget.

2. Brug af kønsneutrale betegnelse

Institut for Menneskerettigheder tilkendegiver i sit høringssvar, at Institutet finder det positivt, at udkastet til lovforslag lægger op til at afskaffe de kønsdefinerende stedord som stadig findes i luftfartsloven.

Det er instituttets opfattelse, at disse ændringer sikrer, at luftfartsloven er i overensstemmelse med cirkulæreskrivelsen af 5. december 1980 om anvendelse af kønsneutrale betegnelser i dansk lovgivning.

Transport- og Boligministeriet noterer sig Instituttets tilkendegivelse, og finder herefter ikke, at høringssvaret giver anledning til at ændre lovforslaget.



Bilag 1 til høringsnotat

Side 4/4

Høringsliste

AOPA DMU
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Danish Business Travel Association
Danmarks Rederiforening
Danmarks Rejsebureau Forening
Dansk Erhverv
Dansk Erhvervsfremme
Dansk Industri, DI Transport
Dansk Motorflyver Union
Dansk Transport og Logistik
Danske Regioner
Danske Speditører
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Flyvebranchens Personaleunion
Flyvesikringstjenesten
Forbrugerrådet
Foreningen Rejsearrangører i Danmark
Færøernes Landsstyre
Grønlands Selvstyre
SMVdanmark
Institut for menneskerettigheder
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Kommunernes Landsforening
Kongelig Dansk Aeroklub
Pakkerejse-Ankenævnet
Rejsearrangører i Danmark
Rejsegarantifonden