



4. oktober 2023

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser, m.v.)

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 7. juli 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 17. august 2023.

Lovudkastet blev den 11. juli 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

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

Ud for hver høringssvar er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssvaret i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive



				hø- rings- svar
AdvoNordic Ad- vokatfirma				
Air Greenland A/S				
Ankenævnet for Bus, Tog og Me- tro				
AOPA DMU	X	X		
Arbejderbevæ- gelsens Er- hvervsråd				
Arbejds miljørå- det for Luftfart				
Arriva Danmark A/S				
Atlantic Airways A/S				



ATP				
ATP-ejendomme				
Billund Lufthavn				
Brancheforeningen Dansk Luftfart	X	X		
Cabin Attendants Union				
Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)	X		X	
CFL Cargo Danmark ApS				
COWI				
Dalpa				
Danmarks Meteorologiske Institut				
Danmarks Rejsebureau Forening				



Danmarks Stati- stik				
Dansk Arbejdsgi- verforening (DA)				X
Dansk Erhverv – Høringssager	X	X		
Dansk Erhvervs- fremme				
Dansk Fald- skærms Union				
Dansk Flyvele- derforening				
Dansk Handicap Forbund				
Dansk Hang- gliding og Para- gliding Union				
Dansk Industri (DI)				
Dansk Motorfly- verunion				
Dansk Ornitolo- gisk Forening				



Dansk Transport og Logistik – DTL				
Dansk UL Flyver Union				
Danske Handicaporganisationer				
Danske Regioner				
Dansk Mobilitet	X	X		
Dansk Svæveflyver Union				
Dataetisk Råd				
Det Centrale Handicapråd				
DI Transport				
DroneDanmark				
DTU Transport				
Erhvervsflyvningens Sammenlutning	X	X		
Esbjerg Lufthavn				



Fagligt Fælles Forbund – 3F				
Flyvebranchens Personaleunion				
Forbrugerrådet	X	X		
Foreningen af Rejsearrangører i Danmark				
Friluftsrådet				
Fritidshusejernes Landsforening				
Grønlands Luft-havnsvæsen				
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane				
HK Trafik og Jernbane				
International Air Transport Association (IATA)	X	X		
Ingeniørforeningen (IDA)				



Institut for Men- neskerettigheder				
Institut for miljø, samfund og rum- lig forandring – Roskilde Univer- sitet				
Institut for plan- lægning – Aal- borg Universitet				
ITD				
Jettime				
Karup Lufthavn				
Kommunal Tek- nisk Cheffor- ening				
Kommunernes Landsforening – KL				
Kongelig Dansk Aeroklub				
KZ & Veteranfly Klubben				



Københavns Kommune				
Københavns Lufthavne A/S				
Københavns Uni- versitet – Institut for Geovidenskab og Naturforvalt- ning				
Landdistrikter- nes Fællesråd				
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark				
Landsorganisati- onen i Danmark (LO)				
Ledernes Hoved- organisation				
Livet med Han- dicap (LEV)				
Midttrafik				
Movia				
Modelflyvning Danmark (MDK)				



Naviair	X		X	
NOAH-Trafik				
Nordjyllands Trafikselskab				
Offentligt Ansat- tes Organisatio- ner (OAO)				
Rambøll				
Rådet for Bære- dygtig Trafik				
Rådet for Sikker Trafik				
Sammenslutning af Danske Små- øer				
SAS				
Serviceforbundet				
SLD				
Starair				
Sun Air				



Sundhedskartellet				
Sydtrafik				
Sønderborg Lufthavn				
Teknisk Landsforbund				
Teknologisk Institut				
Trafikforbundet				
Trafikselskaberne i Danmark				
Transporterhvervets uddannelser, TUR				
UAS Danmark				
UlykkesPatientForeningen				
Aalborg Lufthavn				
Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning				



Aarhus Lufthavn				

2. Høringssvarene

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

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

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, 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. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Naviair stiller sig positive over for de foreslåede ændringer i lovforslaget.

2.2 Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Bemærkninger til ændring af bestemmelser om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område

AOPA DMU bemærker, at de finder det meget positivt, at der nu er taget initiativ til at bringe dansk lov i overensstemmelse med



EU-retten, særligt hvad angår regler om adgang til luftfart inden for dansk område. AOPA bemærker dog, at høringsudkastet ikke opfylder de krav, der er stillet fra EU-Kommissionens side for så vidt angår udenlandsk registrerede luftfartøjer.

AOPA bemærker, at lovforslaget alene giver rettigheder til udenlandske luftfartøjer, der er registreret i EU- eller EØS-lande, og at EU-Kommissionens krav både gælder EU-registrerede luftfartøjer og luftfartøjer registreret uden for EU, når disse opereres af en operatør i EU, jævnfør EU's Infringement Newsletter, april 2022, hvori det fremgår, at *“The Regulation is applicable to aircraft registered in the Union, as well as aircraft registered in a third country but which are operated by an operator established, residing, or with a principal place of business in a territory to which the Treaties apply.”*

AOPA bemærker, at ikke-kommercielt opererede luftfartøjer er undtaget for krav om særlig tilladelse, og at EU-Kommissionen skriver, at kravet om undtagelse fra krav om særlig tilladelse gælder alle ikke-kommercielt opererede luftfartøjer, der er omfattet af EU Regulativ 2018/1139 med henvisning til citatet: *“The Commission today decided to send a reasoned opinion to Denmark (INFR(2020)4056), requesting that it stops requiring aircraft operated for non-commercial purposes, falling under the scope of Regulation (EU) 2018/1139, and already registered in other Member States or in third countries, to re-register in Denmark before they can be permanently based there.”*

AOPA bemærker, at EU-lovgivningen også omfatter tredjelandsluftfartøjer, der opereres af en EU-operatør. AOPA henviser til, at grundforordningen (EU) 2018/1139 omfatter på fuldstændig parallel vis såvel EU-registrerede fly samt luftfartøjer registreret i tredjeland, som er opereret af en EU-operatør. AOPA oplyser, at disse to grupper af fly beskrives i henholdsvis artikel 2(1)(b)(i) og artikel 2(1)(b)(ii):



*“(b) the design, production, **maintenance and operation of aircraft**, as well as their engines, propellers, parts, noninstalled equipment and equipment to control aircraft remotely, where the aircraft is or will be:*

***registered in a Member State**, unless and to the extent that the Member State has transferred its responsibilities pursuant to the Chicago Convention to a third country and the aircraft is operated by a third country aircraft operator;*

*(ii) **registered in a third country** and operated by an aircraft operator established, residing or with a principal place of business in the territory to which the Treaties apply;”*

AOPA bemærker, at grundforordningen regulerer, på helt parallel vis, begge disse to grupper af fly for såvel angår både luftdygtighed, krav til besætning og de operationelle krav.

AOPA henviser til, at for så vidt angår airworthiness, så er de nærmere krav til luftdygtighed for "artikel 2(1)(b)-fly" angivet i artikel 9 Essential Requirements, hvoraf det følger, at *“1. Aircraft referred to in points (a) and (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, and their engines, propellers, parts and non-installed equipment shall comply with the essential requirements for airworthiness set out in Annex II to this Regulation”*

AOPA henviser til, at for så vidt angår aircrew, så er kravene ligeledes for "artikel 2(1)(b)-fly" reguleret i Artikel 20 Essential Requirements ved følgende: *“Pilots and cabin crew involved in the operation of aircraft referred to in point (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, as well as flight simulation training devices, persons and organisations involved in the training, testing, checking or medical assessment of those pilots and cabin crew, shall comply with the essential requirements set out in Annex IV.”*



AOPA henviser dernæst til, at for så vidt angår air operations, så er kravene til også defineret i *Article 31 Implementing acts regarding air operations*, der også omfatter artikel 2(1)(b) luftfartøjer.

AOPA forholder sig også til hensynet til flyvesikkerheden og bemærker, at for så vidt angår luftdygtighed, skal et fly registreret i et tredjeland og opereret af en EU-operatør opfylde EU's essentielle krav for luftdygtighed, som svarer til eller overgår de internationale ICAO-krav. AOPA bemærker, at pågældende fly derfor som minimum lever op til sikkerhedsstandarden for de fly registreret i et tredjeland, som Danmark allerede i dag accepterer, i henhold til sine forpligtelser under Chicagokonventionen.

AOPA bemærker, at kravene til besætning i praksis medfører, at en pilot bosiddende i EU normalt vil være tvunget til at opretholde både et EASA-certifikat og et certifikat udstedt eller accepteret af det tredjeland, hvor flyet er registreret.

AOPA påpeger endvidere, at operationelle krav er identiske.

AOPA ser på den baggrund ikke, at der er noget sikkerhedsmæssigt belæg for ikke at acceptere disse fly i Danmark.

AOPA bemærker dernæst, at når det gælder tilsyn, er Danmark ifølge grundforordningen forpligtet til at føre tilsyn med de pågældende fly, eftersom flyene er omfattet af grundforordningen, jf. artikel 62:

To ensure compliance with this Regulation and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, the Agency and the national competent authorities shall:

[..]



*(b) perform oversight of holders of certificates, of natural and legal persons that made declarations, and of products, parts, equipment, ATM/ANS systems and ATM/ANS constituents, flight simulation training devices and aerodromes **subject to this Regulation**;*

AOPA henviser til, at ifølge præambel 52 hviler tilsynsforpligtelsen som udgangspunkt på medlemsstaten, medmindre andet udtrykkeligt fremgår: *Under the institutional system of the Union, implementation of Union law is **primarily the responsibility of the Member States**. Certification, oversight and enforcement tasks required by this Regulation, and by the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, should therefore, in principle, be carried out at national level by one or more competent authorities of the Member States.*

AOPA bemærker, at manglende tilsynsmulighed derfor ikke kan være en begrundelse for at nægte de pågældende fly ophold i Danmark, og at Danmark som medlemsland er klart forpligtet til at føre tilsyn med fly, der er omfattet af grundforordningen og altså herunder fly registeret i et tredjeland og opereret af en EU-operatør.

AOPA bemærker, at hvorledes tilsynet i praksis tilrettelægges, så det lever op til tilsynsforpligtelsen, er op til den kompetente myndighed at afgøre, og at det f.eks. kan ske gennem rampeinspektioner, og som lovforslaget lægger op til for EU-registrerede fly: meddelelsespligt. Begge dele giver ifølge AOPA Trafikstyrelsen mulighed for at have indblik i, hvilke fly der opererer i Danmark, så Trafikstyrelsen kan sikre at reglerne overholdes.

AOPA konkluderer, at der ikke kan være tvivl om, at luftfartøjer registreret i lande uden for EU og opereret af en EU-operatør er omfattet og reguleret af grundforordningen 2018/1139, hvorfor Danmark ikke kan nægte disse fly at operere i Danmark eller stille krav om forudgående tilladelse. AOPA bemærker, at når Danmark med



den foreslåede lovændring nu anerkender EU-registrerede luftfartøjers rettighed til at operere uden forudgående tilladelse (artikel 2(1)(b)(i)-luftfartøjer), så følger det helt parallelt, og i tråd med EU Kommissionens krav, at artikel 2(1)(b)(ii) luftfartøjer også må accepteres, da EU-grundforordningen behandler de to grupper af fly helt parallelt, så en dansk anerkendelse af kun den ene af de to grupper nødvendigvis må være fejlagtig.

AOPA påpeger, at grundforordningen stiller krav til både flyets luftdygtighed, flyvebesætningens certificering og de operationelle krav, og at manglende flyvesikkerhed således ikke kan anvendes som begrundelse for ikke at efterleve EU's grundforordning. Endelig kan manglende tilsynsmuligheder ifølge AOPA heller ikke være en gyldig begrundelse for at afvise de pågældende fly, da det er Danmarks forpligtelse at føre det nødvendige tilsyn, da flyene er reguleret af EU-grundforordningen.

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet bemærker, at de er meget positive overfor, at Transportministeriet sørger for, at den danske lovgivning på luftfartsområdet er i overensstemmelse med EU-retten.

Forbrugerrådet Tænk bemærker til § 2, stk. 2, hvorefter der først er anmeldelsespligt til Trafikstyrelsen for et luftfartøj, der primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område, når perioden overstiger to måneder, at der også kan ske noget i forbindelse med et luftfartøj inden for to måneder, hvor man har brug for at kunne identificere fartøjet, såsom ulykker eller lovovertrædelser som f.eks. krænkelse af privatlivets fred.

Forbrugerrådet Tænk finder det derfor vigtigt, at Trafikstyrelsen har en reel mulighed for at i relevante tilfælde få oplyst ejerforhold mv. for et givet luftfartøj fra de omfattede lande i disses registre for luftfartøjer. Forbrugerrådet Tænk oplyser, at det er deres indtryk, at myndighedssamarbejdet mellem forskellige lande om udveksling af informationer vedrørende produktrelaterede forhold ikke i



alle tilfælde foregår lige gnidningsfrit. Forbrugerrådet Tænk skal derfor opfordre til, at det overvejes, om disse muligheder med hensyn til luftfartøjer i dag er tilstrækkelig gode og i modsat fald bør enten bestemmelsen genovervejes, eller der bør gøres en indsats for at sikre effektive muligheder for informationsudveksling.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet i den verserende traktatkrænkelssag har været i løbende dialog med Europa-Kommissionen om den danske holdning til spørgsmålet om, hvorvidt tredjelandsregistrerede fly med en EU-operatør er omfattet af grundforordningen. Ministeriet er i den forbindelse ikke enig i, at kravet om dansk registrering af ikke-kommercielle luftfartøjer er i strid med TEUF artikel 34 og 56 for så vidt angår ikke-kommercielle luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland.

Louforslagets indhold for så vidt angår luftfartslovens § 2 er meddelt Europa-Kommissionen i forbindelse med drøftelser vedrørende åbningsskrivelsen.

Der henvises desuden til TRU Alm. del - Bilag 306 - Orientering om den danske regerings svar på Kommissionens begrundede udtalelse nr. 2022/1618 vedr. Danmarks manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til forordning (EU) 2018/1139 ved at kræve, at luftfartøjer, der anvendes til ikke-kommercielle formål, og som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/1139, og som allerede er registreret i andre medlemsstater eller i tredjelande, skal omregistreres i Danmark, før de kan have permanent base dér.

For så vidt angår bemærkningerne til den foreslåede § 2, stk. 2, der indebærer, at der først er anmeldelsespligt til Trafikstyrelsen for et luftfartøj, der primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område, når perioden overstiger to måneder, bemærker ministeriet, at det altid af et luftfartøjs registreringsmærker vil fremgå, hvilket land der er tilsynsførende med luftfartøjet.



Det er således altid muligt for relevante danske myndigheder at rette henvendelse til en anden luftfartsmyndighed i EU i tilfælde af behov herfor. Det bemærkes endvidere, at der allerede i dag findes en forpligtelse til gensidig udveksling af informationer af betydning for et andet medlemslands opgaver på luftfartsområdet. Forpligtelsen følger af 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, artikel 72.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.1.2. Bemærkninger til ny bestemmelse om delegation af afgørelsesbeføjelser på droneområdet til private

Brancheforeningen Dansk Luftfart henviser til, at det fremgår af lovbemærkningernes afsnit 3 (Økonomiske konsekvenser mv.), at omkostningerne til det løbende tilsyn vedrørende drone-reglernes efterlevelse, herunder især vedrørende efterlevelse i forbindelse med den foreslåede delegation af opgaver til eksterne, skal finansieres via den såkaldte safety-afgift, der betales af passagerluftfartsselskaberne, og at det oplyses samme sted, at der derfor kan blive tale om, at afgiften skal forhøjes.

Dansk Luftfart bemærker i den sammenhæng, at uagtet sympati for dronesektorens udviklingsperspektiver, finder de det helt uholdbart, at den civile passagerluftfart via safety-afgiften skal finansiere tilsynsaktiviteterne for en anden sektor. Dansk Luftfart bemærker, at luftfartsloven efter deres opfattelse heller ikke lægger op til krydssubsidiering fra civil passagerluftfart til andre sektorer,



idet lovens tekst taler om ”...opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart”. Droneflyvning er efter Dansk Luftfarts opfattelse ikke at betragte som ”civil luftfart” i denne kontekst.

Dansk Luftfart bemærker, at det er deres opfattelse, at omkostningerne til dronetilsyn ikke skal dækkes af den civile passagerluftfart, og de anmoder derfor om, at man på det punkt finder en anden finansieringsmodel. For det mere langsigtede perspektiv opfordrer Dansk Luftfart desuden til, at finansieringsmodellen angående den civile luftfart ved passende lejlighed evalueres.

Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet bemærker, at de støtter, at transportministeren sætter fokus på, at droneområdet får det fornødne fokus, og at på droneområdet længe har ligget i dvale, men er et sted, hvor Danmark har en styrkeposition.

I den sammenhæng fremhæver Dansk Erhverv og Dansk Mobilitet, at det nylige svar fra transportministeren, hvor det tydeligt fremgår, at en ny dronestrategi og et fornyet fokus på at arbejde på at få lavet et nationalt UTM-system er blevet modtaget meget positivt hos Dansk Erhvervs medlemmer.

International Air Transport Association (IATA) bemærker, at det fra et mere generelt perspektiv er vigtigt at slå fast, at siden tilsynet med luftfartssikkerheden er et statsansvar, er statsfinansiering den antagne metode til at finansiere sådan et tilsyn. IATA og dets medlemsluftfartsselskaber har forståelse for, at det for stater med begrænsede finansielle ressourcer ikke altid er muligt eller praktisk at statsfinansiere et sådan tilsyn, og at en afgift for luftfartssikkerhedstilsyn kan komme i spil. IATA bemærker, at dette dog ikke er tilfældet for et udviklet land som Danmark, og at det ud fra dette synspunkt er problematisk med en tilsynsafgift for den kommercielle luftfart. IATA anerkender, at det dog i tilfældet med en tilsynsafgift er forståeligt, at indtægten heraf bliver brugt til tilsyn med luftfarten relateret til den kommercielle luftfart.



IATA bemærker, at de nye tilsynsfunktioner, der skabes med det konkrete lovforslag – og dermed tilsynet, der opstår som konsekvens af uddelegering af beføjelser på droneområdet – ikke er direkte relateret til kommercielle luftfartsaktiviteter, men til droneaktiviteter. IATA påpeger, at safety-afgiften, der skal finansiere de nye tilsynsfunktioner, alene betales af den kommercielle luftfart, hvorfor IATA ikke kan bakke op om dette.

IATA henviser til, at ifølge ICAO's opkrævningsprincipper skal en droneoperatør selv bære finansieringen af de yderligere omkostninger, der er forbundet med disses operation, licensering, registrering osv. IATA mener derfor ikke, at den kommercielle luftfart skal bære sådanne udgifter i form af en safety-afgift, der overvælttes på passageren.

Endeligt bemærker IATA, at det er uklart, om den foreslåede struktur (private virksomheder med delegerede beføjelser plus de ekstra udgifter forbundet med statsligt tilsyn) er mere økonomisk end status quo (staten, der leverer services direkte). IATA ønsker dette yderligere beskrevet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at droner – det vil sige ubemandede luftfartøjer – både i international og dansk ret anses for luftfartøjer. Som luftfartøj defineres en indretning, der bæres oppe i atmosfæren ved luftens påvirkning, bortset fra indretninger, der bæres oppe alene ved direkte luftpåvirkning på jordens overflade.

På samme måde som det er tilfældet for øvrige luftfartøjer, er det selve anvendelsen af luftfartøjet, der definerer, om der er tale om civil eller militær luftfart, eller om luftfartøjet anvendes til statsflyvning. I det omfang en drone anvendes til civile formål, anses dronen således også for et civilt luftfartøj, og flyvningen med dronen skal overholde reglerne i henholdsvis Chicagokonventionen



(Konventionen om International Civil Luftfart), EU's grundforordning om fælles regler for civil luftfart (forordning 2018/1139¹) og luftfartsloven, hvor reglerne om droner fremgår af lovens afsnit om civil luftfart.

Flyvning med droner sker i vidt omfang i samme luftrum som den øvrige civile luftfart, dog flyver droner ofte i det nedre luftrum (under 120 meter). Dermed får droner direkte indflydelse på luftfartssikkerheden for de kommercielle passagerflyvninger, da fejlagtig eller ulovlig anvendelse af en drone kan influere på sikkerheden for de øvrige flyvninger i luftrummet.

For så vidt angår spørgsmålet om anvendelsen af safety-afgiften til at dække tilsynsomkostninger i relation til droneområdet bemærker Transportministeriet, at det fremgår direkte af luftfartslovens § 148, stk. 2, at safety-afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af § 148, stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at afgiften dækker Trafikstyrelsens omkostninger i forbindelse med tilsynet med den civile luftfart i bred forstand, herunder tilsyn med aktører, der ikke betaler afgiften, f.eks. luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, dronedeførere m.v.

¹ 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



IATA anfører, at ICAO's opkrævningsprincipper bevirker, at en droneoperatør selv bør betale de omkostninger, der knytter sig til f.eks. certificering, registrering og operation af en drone.

Hertil skal Transportministeriet bemærke, at ICAO's opkrævningsprincipper primært vedrører betaling for brug af lufthavne og lufttrafikstyring, og at principperne ikke forholder sig til muligheden for, at de enkelte stater opkræver gebyrer og afgifter til finansiering af andre opgaver relateret til den civile luftfart.

Der sondres i Danmark mellem gebyrer og safety-afgift. Gebyrer betales af den enkelte operatør, og dækker de offentlige udgifter til udstedelse af f.eks. certifikat, registrering, godkendelse mv. Safety-afgiften finansierer som nævnt oven for det løbende tilsyn med hele den civile luftfartsbranche, da tilsynet med luftfartssikkerheden ikke hensigtsmæssigt kan begrænses til dem, der foretager passagerflyvninger, men nødvendigvis må omfatte alle, der udgør en del af den samlede civile luftfart.

Det er Transportministeriets vurdering, at en model, hvor de droneopgaver, der beskrives i lovforslaget, uddelegeres til private, er mere økonomisk hensigtsmæssig end en model, hvor Trafikstyrelsen selv skal varetage opgaverne. Det vurderes, at det løbende tilsyn med de uddelegerede opgaver vil kræve mindre end 1/2 årsværk. Hvis Trafikstyrelsen selv skulle stå for afholdelsen af de opgaver, der uddelegeres, vurderes dette at forudsætte et langt større ressourcetræk, idet der ville skulle afsættes såvel personale ressourcer (forventeligt 1 årsværk), som ressourcer til leje af lokaler og udstyr på forskellige lokationer.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.3. Bemærkninger til ændring af bestemmelser om brug af digitale selvbetjeningsløsning på luftfartsområdet



Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at det foreslåede stk. 1 i § 153 b ikke ses at indeholde en specifik henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 261/2004. Erhvervsflyvningens Sammenslutning ser dog ikke problemer hermed og kan støtte den foreslåede udvidede anvendelse af digitale løsninger.

International Air Transport Association (IATA) bemærker, at det bør eksplicit nævnes i det sammenfattende skema, at det er dem, der benytter sig af den digitale løsning, der bærer udgiften for løsningen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at for så vidt angår den foreslåede nyaffattelse af luftfartslovens § 153 b, hvor der lægges op til, at der ikke længere skal henvises særskilt til 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, udspringer af, at der med lovforslaget lægges op til at fastsætte en generel hjemmel til at stille krav om brug af digitale løsninger, på samtlige sagsområder inden for luftfart. Krav om obligatorisk brug af digital løsninger ved klager omfattet af den pågældende forordning vil således være omfattet af denne generelle hjemmel.

For så vidt angår bemærkningen om, at der i det sammenfattede skema under "Administrative konsekvenser for borgerne" bør skrives ind, at dem, der benytter sig af den digitale løsning, også bærer udgiften for løsningen, bemærker Transportministeriet, at denne rubrik i det sammenfattende skema alene relaterer sig til de rent administrative konsekvenser for borgerne. Der henvises til Justitsministeriets Vejledning om lovkvalitet, afsnit 2.8.7.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.



2.1.4. Bemærkninger til ændring af bestemmelser om rammerne for Havarikommissionens undersøgelsespligt mv.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at de støtter forslaget om i § 136, stk. 1, at indsætte nyt nr. 5 om havarier med luftfartøjer med maksimal startvægt på 2.250 kg. eller derunder.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser til, at det anføres specifikt, at det ikke gælder havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet, og gør opmærksom på, at det er nødvendigt at behandle havarier med disse typer luftfartøjer som med svævefly og UL-fly, og at der er en ansvarlig organisation, som kan behandle alle disse havarier med henblik på at uddrage læring både i Danmark og i EASA.

Forbrugerrådet Tænk bemærker, at de synes, det er positivt, at Havarikommissionens ansvarsområde udvides til at omfatte droner.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der med nærværende lovforslag ikke lægges op til en ændring af Havarikommissionens ansvarsområde for så vidt angår droner, men derimod ultralette luftfartøjer, som ikke er registreret i nationalitetsregisteret, men hos en af Trafikstyrelsen godkendt union, og som i den forbindelse er påført nationalitets- og identifikationsbetegnelse.

Lovforslaget tilsigter at udvide Havarikommissionens undersøgelsespligt til havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst. Formålet med udvidelsen er, at bringe reglerne i overensstemmelse med de tilpasninger, der har været af EU-retlige og internationale forskrifter. Lovforslaget har ikke til formål at gå videre end hvad de internationale forskrifter og anbefalinger fastsætter.



Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2. Bemærkning, der ikke relaterer sig til de bestemmelser, der foreslås ændret eller indsat med det konkrete lovforslag

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at Erhvervsflyvningens Sammenslutning ved flere lejligheder har foreslået, at luftfartslovens bestemmelser vedrørende klageadgang bør ændres. Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser til, at det i dag følger af luftfartslovens § 152 a, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages, hvorfor luftfartsloven således giver mulighed for, at ministeren kan afskære klageadgangen.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser dernæst til, at denne bestemmelse i luftfartsloven er udmøntet i delegationsbekendtgørelsens § 25, hvoraf det følger, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter § 6 i denne bekendtgørelse og efter luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på luftfartsområdet ikke kan påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning ønsker, at klageadgangen som princip løftes til transportministeren, og at luftfartsloven ændres til, at sager kan påklages transportministeren. Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at situationen i dag med Trafikstyrelsen er, at både den lovgivende (BL), udøvende (Audit / inspektion) og dømmende (sanktioner m.m.) ligger hos Trafikstyrelsen, hvilket Erhvervsflyvningens Sammenslutning af de velkendte årsager med magtens tredeling ikke finder acceptabel.



Erhvervsflyvningens Sammenslutning anerkender imidlertid transportministerens beslutning efter møde med Erhvervsflyvningens Sammenslutning den 27. april 2023 om at oprette en "klagepostkasse" i departementet og lade Trafikstyrelsen meddele dette til branchen. Erhvervsflyvningens Sammenslutning har dog imidlertid ikke set nogen information fra Trafikstyrelsen herom indtil datoen for afgivelsen af deres høringssvar.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning henviser til, at der i transportministerens analyse af klageadgang, udarbejdet af Trafikstyrelsen, som er sendt til Folketingets Transportudvalg bl.a. anføres, at etablering af en særskilt klageinstans vil være dyr (beløbe sig op mod næsten 17 mio. kr.) og forudsætte ansættelse af diverse eksperter.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at de ikke ser dette behov og foreslår en mere pragmatisk tilgang til "klageinstansen" i form af, at når en sag påklages transportministeren, sendes den til udtalelse hos Trafikstyrelsen, som godt nok har foretaget den afgørelse, som påklages.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder, at en hvilken som helst embedsmand i departementet som generalist vil kunne sagsbehandle klagen og foretage sin generalistvurdering med efterfølgende konklusion og anbefaling, og at der behov for det, kan klagen naturligvis inddrages.

I forlængelse heraf påpeger Erhvervsflyvningens Sammenslutning, at der således ikke er behov for en særskilt klageinstans, da departementets og styrelsens eksisterende personale anvendes til sagsbehandlingen. Anbefalingen er derfor, at luftfartsloven ændres til, at sager kan påklages transportministeren, hvorved klageadgangen som princip løftes til transportministeren.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet i samarbejde med Trafikstyrelsen har igangsat et større og målrettet arbejde med informationsudbredelse og klagevejledning, som følge af branchens ønske om at undersøge klageadgangen nærmere. Branchens henvendelse har således givet anledning til, at Transportministeriet igangsætter en række initiativer med henblik på at forbedre de eksisterende klagemuligheder.

Branchepanelet for Luftfart er på et møde i august 2023 blevet informeret om, at der fremover i afgørelser efter luftfartsloven, hvor der ikke er givet fuldt ud medhold, vil blive udtrykkeligt informeret om genoptagelsesmuligheden.

Derudover vil information om muligheden for anmode om genoptagelse fremgå af Trafikstyrelsens hjemmeside.

Endeligt henledes opmærksomheden på, at Transportministeriet som led i deres tilsynsforpligtelse altid kan forholde sig til om en sag er håndteret forvaltningsmæssigt korrekt. Ved oprettelsen af postkassen, vil departementet fremover mere målrettet følge op på verserende problemstillinger og vurdere de forvaltningsmæssige forhold af eventuelle klagesager.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, er der alene foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.