



Fremsat den 12. december 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer

(Omlægning af model for betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, ændring af Havarikommissionens opgaver, indførelse af beredskabsbestemmelser samt navneændring af registreringsmyndighed)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 89 b, stk. 1, indsættes efter »flyvehavari eller en«: »alvorlig«.

2. I § 134, stk. 1, indsættes efter »flyvehændelser«: », jf. § 136,«.

3. § 135 affattes således:

»§ 135. Flyvehavari (havari), flyvehændelse (hændelse) og alvorlig flyvehændelse (alvorlig hændelse) skal i denne lov forstås i overensstemmelse med artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.«

4. § 136, stk. 1, affattes således:

»Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen tillige følgende havarier og hændelser:

- 1) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,
- 2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,

- 3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, samt
- 4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen.«

5. I § 137, stk. 1, indsættes efter »hændelse«: », jf. § 136,«.

6. I § 138, stk. 1, indsættes efter »hændelse«: », jf. § 136,«.

7. I § 138, stk. 2, indsættes efter »hændelser«: », jf. § 136,«.

8. I § 139, stk. 1, indsættes efter »havari«: », jf. § 136,«.

9. Efter § 147 indsættes:

»§ 147 a. Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Stk. 2. Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kan forpligtes til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition mod fuld erstatning i de situationer, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

Stk. 4. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 - 152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 4, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2.«

10. § 148 affattes således:

»§ **148.** For udførelse af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift på 6,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Afgiften nævnt i stk. 1 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

Stk. 3. Afgiften nævnt i stk. 1 reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Stk. 4. Årlige overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af afgiften nævnt i stk. 1 reguleres over en opsparingskonto.

Stk. 5. Hvis betalinger efter stk. 1 og efter regler fastsat i medfør af stk. 6 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

Stk. 6. Transportministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved øvrige opgaver, herunder offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 6, herunder regler om betaling for erindrings skrivelser.«

11. I § 149 a, stk. 1, indsættes efter: »flyvehavari eller en«: »alvorlig«.

§ 2

I lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986, som ændret ved § 14 i lov nr. 396 af 13. juni 1990, lov nr. 1088 af 23. december 1992 og § 13 i lov nr. 1082 af 20. december 1995, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, § 7, § 8, stk. 1, og § 11, stk. 1, ændres »Statens Luftfartsvæsen« til: »Trafikstyrelsen«.

2. I § 9, stk. 2, ændres »Statens Luftfartsvæsen« til: »Trafikstyrelsens«.

3. To steder i § 16 og et sted i henholdsvis § 31 og § 36 ændres »Trafikministeren« til: »Transportministeren«.

4. I § 18 ændres »Statens Luftfartsvæsen« til: »Trafikstyrelsen«, og to steder ændres »luftfartsvæsenets« til: »Trafikstyrelsens«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2013.

Stk. 2. Årsafgifter og årsgebyrer opkrævet i medfør af de hidtil gældende bestemmelser i luftfartslovens § 148, stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, stk. 3, nr. 2, stk. 4, nr. 2, stk. 5 og stk. 6, og regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 148, stk. 8, tilbagebetales, for så vidt angår årsafgift- og årsgebyrperioder, der strækker sig ud over lovens ikrafttræden. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om tilbagebetalingen.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Lovforslaget*
 - 3.1. *Omlægning af model for betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.1.2.1. *Den nuværende model*
 - 3.1.2.2. *Finansiering af tilsynsopgaver i andre lande*
 - 3.1.2.3. *Anbefalet ny model*
 - 3.2. *Ændring af Havarikommissionens opgaver*
 - 3.2.1. *Gældende ret*
 - 3.2.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.3. *Indførelse af beredskabsbestemmelser*
 - 3.3.1. *Gældende ret*
 - 3.3.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.4. *Navneændring af registreringsmyndighed*
 - 3.4.1. *Gældende ret*
 - 3.4.2. *Transportministeriets overvejelser*
4. *Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner*
5. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*
6. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*
7. *Administrative konsekvenser for borgerne*
8. *Miljømæssige konsekvenser*
9. *Forholdet til EU-retten*
10. *Høring*
11. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Forslaget indebærer en ændring af luftfartsloven, hvorefter der fastsættes en ny og mere hensigtsmæssig model for betalingen af Trafikstyrelsens omkostninger til det løbende tilsyn med den civile luftfart. Tilsynet finansieres i dag af de danske luftfartsselskaber, lufthavne, flyvesikringstjenesten Naviair, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv. via deres betaling af afgifter og gebyrer. De udenlandske luftfartsselskaber bidrager ikke til finansieringen af tilsynet, selvom de også har gavn af det.

Med den nye model vil Trafikstyrelsens løbende tilsyn med den civile luftfart fremadrettet blive finansieret af en ny afgift (safety-bidrag) på 6,00 kr., der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden (lufthavne) til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske luftfartsselskaber. Det betyder, at de udenlandske selskaber fremadrettet ligeledes kommer til at bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens løbende tilsyn. Lignende modeller anvendes i dag i fx Sverige og Finland.

Med den nye model afskaffes de nuværende afgifter, der opkræves efter luftfartslovens § 148.

Udstedelsesgebyrerne, som er dækningen af Trafikstyrelsens omkostninger til godkendelser, licenser, tilladelser mv. berøres som udgangspunkt ikke af omlægningen og vil derfor fortsat blive betalt af brugerne på baggrund af timebetaling eller faste gebyrer.

Den nye model med et safety-bidrag ændrer ikke ved, at Trafikstyrelsens tilsyn skal være fuldt ud brugerfinansieret. Der vil endvidere med den nye model ikke ske nogen samlet forøgelse af betalingen for tilsynet.

Endelig ændrer den nye model ikke ved, at Trafikstyrelsen kan anvende overskuddet fra afgifterne til at nedsætte betalingerne på det gebyrfinansierede område, således at tilsynsområdet hviler i sig selv set ud fra et økonomisk perspektiv.

Den nye model forventes at bidrage til:

- Forbedring af dansk luftfarts erhvervsmæssige rammebetingelser. Modellen opfylder anbefalingerne i Udvalget for Dansk Luftfarts redegørelse 'Dansk Luftfart' fra marts 2012, som tager sigte på at fremme en fortsat udvikling af et effektivt og konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv.

- En finansieringsmodel, der er mere enkel end den nuværende, hvilket dels betyder en større gennemsigtighed for brugerne, og dels medfører en væsentlig forenkling i Trafikstyrelsens administration af området, idet der ikke længere skal beregnes og opkræves et stort antal afgifter og gebyrer.
- Større robusthed i det samlede tilsyn. Med et generelt safety-bidrag pr. passager får Trafikstyrelsen en mere robust finansiering – uafhængig af årlige svingninger i antallet af danske aktører - til at gennemføre sit tilsyn, som i høj grad er bundet af internationale forpligtelser. En afgiftsfinansiering af tilsynsaktiviteten er i øvrigt i overensstemmelse med de finansieringsmodeller, der anvendes på jernbaneområdet, postområdet og luftfartsområdet andre steder i Europa.

Forslaget indebærer desuden en ændring af bestemmelserne om Havarikommissionens undersøgelsespligt, som tilpasses international lovgivning på området. Efter forslaget skal Havarikommissionen fremover undersøge havarier med nationalt registrerede luftfartøjer samt undersøge alvorlige hændelser med luftfartøjer med maksimal startvægt over 2.250 kg.

De hændelser, som ikke er alvorlige hændelser, og som hidtil har været indberettet og undersøgt af Havarikommissionen, foreslås fremover i stedet at skulle indberettes til Trafikstyrelsen i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden.

Forslaget indebærer endvidere, at der i selve luftfartsloven fastsættes bestemmelser om beredskab på luftfartsområdet, således at luftfartsselskaber og flyvepladser skal foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer, og at luftfartsselskaber og flyvepladser kan forpligtes til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition mod fuld erstatning i sådanne situationer. Desuden foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om disse forhold.

Dette er i overensstemmelse med sektoransvarsprincippet på beredskabsområdet, som bl.a. indebærer en forpligtelse for ministrene til at sørge for den nødvendige lovgivning mv. inden for egen sektor. Dette er gennemført på bl.a. jernbaneområdet, energiområdet og havneområdet.

Endelig indebærer forslaget en ændring af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer. Det fastslås således, at de opgaver, der i loven er henlagt til det tidligere Statens Luftfartsvæsen, nu varetages af Trafikstyrelsen, idet Statens Luftfartsvæsen pr. 1. november 2010 blev en del af Trafikstyrelsen.

2. Baggrund

Trafikstyrelsens finansiering af sine tilsynsaktiviteter med den civile luftfart sker i dag ved fuld brugerbetaling gennem opkrævning af afgifter og gebyrer hos de danske luftfartsselskaber, Naviair, lufthavne, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv. De nuværende afgifter er fastsat direkte i luftfartslovens § 148, og berører primært den store kommercielle luftfart. De nuværende afgifter genererer et provenu,

der overstiger Trafikstyrelsens samlede omkostninger ved tilsynet på disse områder. Dette overskud anvendes til at nedsætte gebyrbetalingen, som fastsættes administrativt med hjemmel i luftfartslovens § 148, for Trafikstyrelsens resterende opgaver på området.

I den nuværende model er det som nævnt alene de danske luftfartsselskaber, flyvesikringstjenesten Naviair, lufthavne, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv., der bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter. De udenlandske selskaber og deres passagerer, der anvender danske lufthavne, bidrager ikke hertil uanset at de også har gavn af Trafikstyrelsens tilsyn. Med den foreslåede nye model vil alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse, via safety-bidraget skulle bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn. Det gælder, uanset om de vælger at flyve med danske eller udenlandske selskaber. Dermed vil alle, der har gavn af tilsynet, fremover bidrage til finansieringen heraf, samtidig med at de danske luftfartsselskabers konkurrenceevne forbedres.

Efter den gældende luftfartslov skal Havarikommissionen undersøge havarier på eller over dansk territorium med alle luftfartøjer, også for så vidt angår luftfartøjer, som ikke har nationalitetsregistrering, hvilket blandt andet gælder de såkaldte ultralette luftfartøjer. Endvidere skal efter gældende luftfartslov ikke-alvorlige hændelser undersøges, og der er ikke nogen begrænsning i undersøgelsespligten for havarier og hændelser vedrørende luftfartøjets vægt eller kategori.

Det bemærkes i den forbindelse, at konventionen om international civil luftfart fra 1944, Chicago-konventionen og dens Annex 13, alene foreskriver, at der skal foretages undersøgelse af havarier med nationalt registrerede luftfartøjer og undersøgelse af alvorlige hændelser, hvor nationalt registrerede luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er involveret. Gældende EU-regler kræver, at der udover undersøgelse af havarier skal undersøges alvorlige hændelser, dog uden vægtbegrænsning. Undersøgelsespligten efter EU-reglerne gælder ikke for såkaldte bilag II luftfartøjer, som bl.a. omfatter historiske fly, fly opereret på national flyvetilladelse og visse mindre privatfly. Disse bilag II luftfartøjer er generelt ikke omfattet af EU-regulering, men er for så vidt angår havarier omfattet af Chicagokonventionen og dermed omfattet af Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse, såfremt de har en nationalitetsregistrering, og for så vidt angår alvorlige hændelser omfattet af undersøgelsesforpligtelsen, såfremt flyet har en maksimal startvægt over 2.250 kg.

Med lovforslaget vil de danske regler om undersøgelse af havarier og alvorlige hændelser svare til det, der følger af internationale bestemmelser, herunder Chicagokonventionen og EU-forordningen.

Bestemmelserne på beredskabsområdet vedrørende civil luftfart ud over den del af beredskabet, som vedrører foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (terrorhandlinger mm.), er i dag fastsat med hjemmel i den generelle beredskabslov og som vilkår i tilladelser til lufthavne og luftfartsselskaber. Beredskabsloven giver imidlertid ikke klar hjemmel til fastsættelse af generel-

le regler om beredskab, men alene til at meddele konkrete påbud. Det er på den baggrund og i lyset af den latente terrortrussel, klimaudviklingen mv., fundet hensigtsmæssigt, at der i luftfartsloven indføres klar hjemmel til, at transportministeren kan fastsættes generelle regler om beredskab på luftfartsområdet, ligesom det i dag er muligt på eksempelvis jernbaneområdet, energiområdet m.v. Hermed sikres bedre muligheder for, at transportministeren kan leve op til det såkaldte sektoransvarsprincip, som gælder på beredskabsområdet.

3. Lovforslaget

3.1. Omlægning af model for betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed

3.1.1. Gældende ret

Brugerfinansieringen af tilsynet med den civile luftfart er reguleret i luftfartslovens § 148, der fik sit nuværende indhold ved lov nr. 475 af 9. juni 2004. Finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart har - siden lovændringens udmøntning - været todelt, idet finansieringen både består af afgifter og gebyrer.

Af luftfartslovens § 148, stk. 1-6 fremgår, at der på tre områder skal betales afgifter. Det drejer sig om tilsynet med luftdygtighed for store og kommercielle luftfartøjer, tilsynet med teletekniske anlæg på lufthavne og tilsynet med flyvekontroltjeneste (Naviair). Afgifterne, som primært berører den store, danske kommercielle luftfart, genererer et overskud, der overstiger Trafikstyrelsens samlede omkostninger på disse områder. Dette overskud, anvendes til at nedsætte gebyrbetalingen for Trafikstyrelsens øvrige aktiviteter på luftfartsområdet.

Efter § 148, stk. 7 reguleres de nuværende afgifter en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent.

Gebyrerne fastsættes i overensstemmelse med Rigsrevisionens anvisninger, jf. Rigsrevisionens beretning fra 2002 (RB B301/102), således at gebyrerne på de enkelte gebyrområder afspejler Trafikstyrelsens medgåede omkostninger på det pågældende område.

Gebyrerne og de regulerede afgifter fastsættes årligt for det efterfølgende år i Trafikstyrelsens bekendtgørelse, Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 9-10. Den gældende bekendtgørelse indtil 31. december 2012 er nr. 9704 af 8. december 2011.

Inden bekendtgørelsen revideres, drøftes gebyrerne i et forum med branchen, hvor der er repræsentanter for såvel den kommercielle som den hobby- og fritidsorienterede del af dansk luftfart.

Den samlede brugerbetaling fra afgifter og gebyrer mv. på tilsynsområdet udgjorde i 2011 92,0 mio. kr., hvoraf 19 mio. kr. (21 %) vedrører udstedelsesgebyrer, mens 37 mio. kr. (40 %) vedrører årsgebyrer og 32 mio. kr. (35 %) afgifter. De resterende 4 mio. kr. (ca. 4 %) vedrører andre typer beta-

ling, herunder bl.a. betaling for kurser og inddrivelse af restancer mv.

Trafikstyrelsen forventer, at den samlede brugerbetaling i 2012 udgør ca. 85,5 mio. kr., hvoraf ca. 16,5 mio. kr. (ca. 20 %) vedrører udstedelsesgebyrer, mens 32 mio. kr. (ca. 37 %) vedrører årsgebyrer, 33 mio. kr. afgifter (ca. 39 %). De resterende ca. 4 mio. kr. (4 %) vedrører andre typer betaling herunder betaling for kurser og inddrivelse af restancer mv.

Et udstedelsesgebyr er betalingen for Trafikstyrelsens tiltrædelseskontrol, der skal sikre, at alle virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg, mv. (tilsynsobjekter) opfylder lovgivningens krav, inden de får adgang til at indgå i nogen form for operationel drift inden for luftfart.

Et årsgebyr er betalingen for Trafikstyrelsens løbende tilsyn, som har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen generelt har haft underskud på de aktiviteter, der er gebyrfinansieret. Dette underskud er blevet dækket af overskuddet fra afgiftsopkrævningen. Trafikstyrelsen havde i 2011 samlet set udgifter for 97 mio. kr. og indtægter på 92 mio. kr. I 2012 er der budgetteret med udgifter på ca. 82 mio. kr. og indtægter på ca. 85 mio. kr.

Brugerbetalingen, der vedrører afgifter fastsat i luftfartslovens § 148, udgjorde i 2011 ca. 32 mio. kr. Trafikstyrelsens omkostninger på det samlede afgiftsbelagte område udgjorde i 2011 ca. 4,5 mio. kr. Dette indebærer, at der blev genereret et overskud på ca. 27,5 mio. kr., som blev anvendt til nedsættelse af gebyrerne i forhold til de reelle omkostninger. I 2012 forventes brugerbetalingen i relation til afgifter fastsat i luftfartsloven at udgøre ca. 33 mio. kr. og Trafikstyrelsens omkostninger på de afgiftsbelagte områder forventes at være ca. 5 mio. kr. Overskuddet på ca. 28 mio. kr. anvendes til dækning af underskuddet på det gebyrfinansierede område.

Størrelsen af årsgebyrer og årsafgifter for den enkelte bruger, som får udstedt en tilladelse af Trafikstyrelsen, varierer meget. Det skyldes både kompleksitet og størrelse af sagerne samt variation i brugernes størrelse og kompleksitet. Trafikstyrelsen har få store brugere og mange små brugere.

I 2011 var den samlede betaling af årsgebyrer fra de i alt ca. 11.000 certifikatindehavere 9,6 mio. kr. Det giver en gennemsnitlig betaling på 880 kr. pr. certifikatindehaver. I 2012 forventes den samlede betaling fra de i alt ca. 11.800 certifikatindehavere at udgøre ca. 8 mio. kr. Det giver en gennemsnitlig betaling på ca. 735 kr. pr. certifikatindehaver. Til sammenligning udgør den samlede afgiftsbetaling fra brugere, der har erhvervsmæssige luftfartstøjer indregistreret i Danmark, 18,3 mio. kr. i 2011 og 18,8 mio. kr. i 2012, hvilket svarer til en gennemsnitlig betaling på ca. 40.000 kr.

De tre brugere, der i 2012 forventes at betale de største beløb i årsafgifter og -gebyrer (SAS, Københavns Lufthavn og Naviair), betaler i alt ca. 27 mio. kr. Det er ca. 30 pct. af den samlede brugerbetaling. Af dette beløb forventes SAS at be-

tale ca. 10,4 mio. kr., Naviair ca. 11,3 mio. kr. og Københavns Lufthavne A/S ca. 5,2 mio. kr.

3.1.2 Transportministeriets overvejelser

3.1.2.1 Den nuværende model

Transportministeriet har konstateret en række u hensigtsmæssigheder ved den nuværende model:

Efter den nuværende model er det alene de danske luftfartsselskaber mv., der bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter. De udenlandske selskaber, der anvender de danske lufthavne, har imidlertid også gavn af tilsynet. Eksempelvis fører Trafikstyrelsens tilsyn med flyvekontroltjenesten, der skal sørge for en sikker trafikafvikling i dansk luftrum og med lufthavnene, både med hensyn til flyvesikkerhed og security, dvs. de foranstaltninger, der træffes for at hindre ulovlige handlinger mod luftfartens sikkerhed.

Den nuværende model indebærer desuden, at danske luftfartsselskabers konkurrenceevne forringes, fordi det efter luftfartsloven alene er indehavere af en dansk tilladelse, der skal bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter ved betaling af afgifter og gebyrer. Finansieringen af tilsynsindsatsen i andre europæiske lande sker derimod helt eller delvis enten ved passagerafgifter mv. eller ved offentlige bevillinger.

Den nuværende model er endvidere sårbar i forhold til udsving i antallet af aktører, der betaler årsgebyrerne. Midlertidig nedgang i branchen fører til færre indtægter i årsgebyrer men uændrede omkostninger til tilsyn, fordi Trafikstyrelsens tilsyn med branchen ikke i samme omfang er aktivitetsafhængig, men er baseret på en analyse af risici samt overholdelse af nationale og internationale regler.

Hertil kommer, at Trafikstyrelsens beregning af gebyrer baserer sig på registrering af den tid, der er brugt på den enkelte tilsynsforretning og den deraf følgende fordeling af omkostninger. De gebyrer, der er fastsat i bekendtgørelse BL 9-10 (Bestemmelser for Civil Luftfart) er meget specificerede og er i hovedsagen opdelt i henholdsvis et udstedelses- og et årsgebyr. Den store specificering er en medvirkende årsag til omfattende og komplicerede prisberegninger af gebyrerne og afgifterne hos Trafikstyrelsen, som erfaringsmæssigt tillige er vanskelige at forstå og forklare for brugerne. Endelig er der meget administration forbundet med opkrævning af et stort antal gebyrer.

3.1.2.2 Finansiering af tilsynsopgaver i andre lande

Der er sket og foregår en fortsat harmonisering af regelgrundlaget og tilsynspraksis inden for EU. Der er ikke foretaget harmonisering og der er heller ikke planer om gennemførelse af en tilsvarende harmonisering af, hvordan finansieringen af tilsynene skal ske. Dette står i modsætning til de omfattende harmoniseringsbestrebelselser EU har udvist på lufttrafikjenesteområdet med fastsættelse af fælles regler for beregning og opkrævning af en route- (overflyvning) og indflyvningsafgifter, jf. Kommissionens forordning (EF) nr.

1794/2006 af 6. december 2006, som ændret ved forordning (EU) nr. 1191/2010 af 16. december 2010, om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester samt på lufthavnsområdet ved udstedelse af et direktiv om fastsættelse og opkrævning af lufthavnstakster, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 9110 af 8. marts 2011, BL 9-15, Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster), 3. udgave.

Der har derfor udviklet sig en meget stor variation i finansieringen af tilsynsopgaver inden for Europa, der går fra 100 pct. statslig finansiering, over statslig finansiering kombineret med brugerbetaling til 100 pct. brugerbetaling.

I Danmark anvendes, som det fremgår ovenfor, fuld brugerbetaling med omfordeling fra afgifterne til finansiering af tilsynsopgaverne. Omfordelingen sker ved, at overskuddet fra afgifterne fastsat i loven går til nedsættelse af nogle af gebyrerne, fortrinsvis inden for den private luftfart og den mellemstore, kommercielle luftfart.

I Storbritannien er der 100 pct. brugerbetaling af tilsynet via opkrævning af gebyrer.

I Frankrig finansieres dele af udgifter til tilsynet ved en kombination af en passagerafgift og en fragtafgift. Der betales ca. 32 kr. pr. afrejsende passager til lande i EU og ca. 57 kr. til lande uden for EU. Der betales ca. 9,5 kr. pr. tons fragt.

I de nordiske lande, gælder følgende: I Norge finansieres tilsynet ved brugerbetaling via opkrævning af gebyrer (priserne afhænger af ydelserne), mens tilsynet i såvel Sverige som Finland finansieres via en kombination af gebyrer og passagerafgifter. Passagerafgifterne pålægges alle afrejsende passagerer fra henholdsvis svenske og finske lufthavne.

I Sverige er Transportstyrelsens samlede udgifter til luftfartstilsynet fuldt ud finansieret via brugerbetaling. Brugerbetalingen består af opkrævning af gebyrer, der modsvarer de ydelser luftfartstilsynet yder til de enkelte brugergrupper inden for luftfarten (luftfartsselskaber, piloter etc.) og af en passagerafgift (en såkaldt myndighedsafgift) pr. afrejsende passagerer fra svenske lufthavne. Gebyrbetalingen i Sverige ligner den danske, jf. bekendtgørelse om gebyrer (Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 9-10) med et stort set tilsvarende antal opdelinger og gebyrer.

Passagerafgiften i Sverige betales af luftfartsselskaberne pr. afrejsende passager med luftfartøjer med mindst 20 sæder eller en startmasse på 10 ton eller mere. Afgiften udgør 9 SEK i 2012. Undtaget fra afgiften er transit- og transferpassagerer, børn under 2 år samt besætningsmedlemmer.

I Finland opkræves en passagerafgift pr. afrejsende passager fra finske lufthavne. Denne udgør i 2012 1,20 Euro pr. afrejsende passager – svarende til ca. 9 DKR. Denne afgift dækker dele af tilsynets omkostninger. De resterende omkostninger dækkes af gebyrer betalt af det finske luftfartserhverv

3.1.2.3 Anbefalet ny model

Flere europæiske lande har, som det fremgår ovenfor, etableret en brugerbetaling til delvis betaling af deres tilsynsudgifter ved at opkræve en passagerafgift for afrejsende passagerer fra landets lufthavne.

Formålet med at indføre et safety-bidrag til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved det løbende tilsyn med civil luftfart er, at Trafikstyrelsens omkostninger ved tilsynet bliver båret af alle, der har gavn af tilsynet med sikkerheden mv. Den nye model vil endvidere imødegå en række problemer med den nuværende model, som omtalt ovenfor under afsnit 3.1.2.1.

På denne baggrund foreslår Transportministeriet:

- At der indføres et safety-bidrag på 6,00 kr. pr. passage-rer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved det løbende tilsyn med civil luftfart.
- At de nuværende afgifter i luftfartslovens § 148 afskaffes.

Herved opnås en forenklet finansiering af Trafikstyrelsens løbende tilsyn med civil luftfart, der dels betyder en større gennemsigtighed for brugerne dels medfører en væsentlig forenkling i Trafikstyrelsens administration af området.

Udover safety-bidraget vil der fortsat blive opkrævet udstedelsesgebyrer for aktivitetsafhængige godkendelser, det vil sige Trafikstyrelsens tiltrædelseskontrol med virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg, mv., således at det sikres, at de opfylder lovgivningens krav inden de får adgang til at indgå i nogen form for operationel drift inden for luftfart.

Der vil med indførelsen af safety-bidraget ikke længere blive opkrævet gebyrer for den del af Trafikstyrelsens tilsyn, som har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse, og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Trafikstyrelsens indtægter ved safety-bidraget betyder, at gebyrerne på luftfartsområdet vil blive op- og nedjusteret afhængig af indtægternes størrelse. Hensigten med safety-bidraget er at hele tilsynsområdet skal hvile i sig selv set ud fra et økonomisk perspektiv.

Ved finansieringsomlægningen forventes fx Naviair at spare ca. 9 mio. kr. i afgifter og 0,6 mio. kr. i gebyrer og Københavns Lufthavn forventes at spare ca. 0,5 mio. kr. i afgifter og 5,4 mio. kr. i gebyrer.

Safety-bidraget på 6,00 kr. foreslås opkrævet hos alle luftfartsselskaber for afrejsende flypassagerer fra danske lufthavne. Transportministeren fastsætter nærmere regler om betalingen mv.

3.2. Ændring af Havarikommissionens opgaver

3.2.1. Gældende ret

De gældende regler om undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (her-

efter benævnt forordningen) samt i luftfartslovens §§ 134-144 b.

Forordningen finder anvendelse på sikkerhedsundersøgelser af havarier og alvorlige hændelser, der

- a) er indtruffet på de områder i medlemsstaterne, hvor traktaterne finder anvendelse, i henhold til medlemsstaternes internationale forpligtelser, eller
- b) er indtruffet uden for de områder i medlemsstaterne, hvor traktaterne finder anvendelse, og som involverer luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat, eller som opereres af et foretagende, der er etableret i en medlemsstat, når sådanne undersøgelser ikke gennemføres af en anden stat.

Efter forordningen skal der i hver medlemsstat være en permanent national sikkerhedsundersøgelsesmyndighed inden for civil luftfart, som er i stand til uafhængigt at gennemføre en fuld sikkerhedsundersøgelse af de af forordningen omfattede havarier og alvorlige hændelser. Undersøgelsespligten for undersøgelsesmyndigheden i en medlemsstat omfatter efter forordningen ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse i pågældende medlemsstat, der involverer luftfartøjer ud over dem, der er nævnt i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.

Forordningen finder således ikke anvendelse på sikkerhedsundersøgelser af:

- Ikke-alvorlige hændelser.
- Havarier og alvorlige hændelser indtruffet i Grønland eller på Færøerne.
- Havarier og alvorlige hændelser, uden for Danmark, når undersøgelse ikke gennemføres af en anden stat og luftfartøjer hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne er involveret, da disse luftfartøjer ikke er omfattet af forordningen, uanset de er dansk indregistreret, fordi Grønland og Færøerne ikke er omfattet af Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsområde.

Desuden er der ikke efter forordningen pligt til at undersøge de såkaldte bilag II luftfartøjer, da disse luftfartøjer generelt ikke er omfattet af EU-regulering, men overladt til national lovgivningskompetence.

De luftfartøjer, der er omfattet af bilag II i forordning nr. 216/2008 af 20. februar 2008, er følgende:

- a) historiske luftfartøjer, som opfylder følgende kriterier:
 - i) ikke-komplekse luftfartøjer
 - hvis oprindelige konstruktion er udformet før den 1. januar 1955, og
 - hvis produktion ophørte før den 1. januar 1975
 - ii) luftfartøjer med en klar historisk relevans, der knytter sig til:
 - deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed, eller
 - et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten, eller
 - en vigtig rolle i en medlemsstats væbnede styrker

- b) luftfartøjer, der er specifikt konstrueret eller ændret til forsknings-, forsøgs eller videnskabelige formål, og som kun ventes fremstillet i meget begrænset antal
- c) luftfartøjer, hvor mindst 51 % er bygget af en amatør eller en nonprofitsammenslutning af amatører til eget formål og uden kommercielt sigte
- d) luftfartøjer, der har tilhørt de væbnede styrker, medmindre luftfartøjet er af en type, for hvilken agenturet har fastlagt en konstruktionsstandard
- e) flyvemaskiner, helikoptere og motordrevne faldskærme med højst to sæder, en maksimalt tilladt startmasse (MTOM) ifølge indberetning fra medlemsstaterne, som ikke overstiger
- i) 300 kg for ensædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller
 - ii) 450 kg for tosædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller
 - iii) 330 kg for ensædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/-helikoptere, eller
 - iv) 495 kg for tosædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/-helikoptere, forudsat at luftfartøjet, når det anvendes både som pontonflyvemaskine/helikopter og som landflyvemaskine/helikopter, ligger under begge relevante MTOM-grænseværdier
 - v) 472,5 kg for tosædede landflyvemaskiner med et »Total Recovery Parachute System« monteret på skroget
 - vi) 315 kg for ensædede landflyvemaskiner med et »Total Recovery Parachute System« monteret på skroget og for flyvemaskiners vedkommende med en stallhastighed eller en mindste stabil flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS)
- f) en- eller tosædede gyroplaner med en højst tilladt startmasse, der ikke overstiger 560 kg
- g) svæveplaner med en tommasse på højst 80 kg, når de er ensædede, eller 100 kg, når de er tosædede, herunder dem, som løbestartes
- h) efterligninger af luftfartøjer, der opfylder kriterierne i litra a) eller d), og hvis strukturelle konstruktion svarer til det originale luftfartøjs
- i) ubemandede luftfartøjer med en operativ masse på højst 150 kg
- j) alle andre luftfartøjer med en samlet tommasse inklusive brændstof på højst 70 kg.

De ovenfor nævnte havarier og hændelser, som ikke er omfattet af forordningen, samt de luftfartøjer, som er undtaget fra forordningens undersøgelsespligt, er i stedet omfattet af de gældende bestemmelser i luftfartsloven. Luftfartsloven indeholder således ikke nogen begrænsning vedrørende ikke- alvorlige hændelser eller vedrørende luftfartøjets vægt eller kategori. Endvidere er der ikke nogen begrænsning mht. luftfartøjer uden national registrering, som eksempelvis ultralette luftfartøjer, for så vidt angår undersøgelse af havarier og hændelser på eller over dansk territorium. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af konventionen om international civil luftfart fra 1944, Chicago-konventionen, jf. artikel 26 og Annex 13 til konventionen, at der alene er en international forpligtelse til at foretage undersøgelse af havarier med nationalt registrerede luftfartøjer og undersøgelse af alvorlige hændelser, hvor nationalt registrerede luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er involveret.

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen), er efter luftfartsloven undersøgelsesmyndighed for såvel de havarier og alvorlige hændelser, der er omfattet af forordningen, som for de havarier og hændelser, der er omfattet af luftfartsloven.

Selv om der efter gældende EU-regler ikke er en pligt til undersøgelse af ikke- alvorlige hændelser, er der dog i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF om indberetning af hændelser inden for civil luftfart, en pligt til at sådanne hændelser skal indberettes til de kompetente myndigheder. Direktivet er gennemført i Danmark ved Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 8-10, Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, 3. udgave af 10. februar 2009, jf. luftfartslovens § 89 b, og bekendtgørelse nr. 17156 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, jf. luftfartslovens § 137.

Efter de danske regler er indberetningen af ikke- alvorlige hændelser todelt. Således gælder, at de såkaldte *flyvesikkerhedsmæssige begivenheder*, som efter EU's terminologi også er ikke- alvorlige hændelser, indberettes til Trafikstyrelsen og de øvrige ikke- alvorlige hændelser indberettes til Havarikommissionen.

Gældende regler i relation til omfanget af Havarikommissionens undersøgelsespligt				
	EU-forordning 996/2010	Chicago- konventionen Art. 26 Annex 13	Luftfartsloven (nugældende)	EU-direktiv 2003/42
Havarier i Danmark	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering excl. bilag II luftfartøjer	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering	Alle luftfartøjer	Ej reguleret heraf
Havarier i Grønland/ Færøerne	Ej omfattet	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering	Alle luftfartøjer	Ej reguleret heraf

Havarier uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Dansk registrerede luftfartøjer excl. bilag II luftfartøjer og Grønlandske/-Færøske	Alle dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Alle dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Ej reguleret heraf
Alvorlige hændelser i Danmark	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering excl. bilag II luftfartøjer	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering over 2.250 kg	Alle luftfartøjer	Ej reguleret heraf
Alvorlige hændelser i Grønland /Færøerne	Ej omfattet	Alle luftfartøjer med nationalitetsregistrering over 2.250 kg	Alle luftfartøjer	Ej reguleret heraf
Alvorlige hændelser uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Dansk registrerede luftfartøjer excl. bilag II luftfartøjer og Grønlandske/-Færøske	Alle dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske) over 2.250 kg	Alle dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Ej reguleret heraf
Ikke- alvorlige hændelser i Danmark og Grønland/Færøerne	Ej omfattet	Ej omfattet	Alle luftfartøjer	Indberettes til Trafikstyrelsen (flyvesikkerhedsmæssige be-givenheder) og til Havarikommissionen (øvrige ikke-alvorlige hændelser)
Ikke-alvorlige hændelser uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Ej omfattet	Ej omfattet	Alle dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Indberettes til Trafikstyrelsen (flyvesikkerhedsmæssige be-givenheder) og til Havarikommissionen (øvrige ikke-alvorlige hændelser)

3.2.2. Transportministeriets overvejelser

Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at Havarikommissionens undersøgelsespligt med hensyn til de havarier og hændelser, der ikke er omfattet af gældende EU-regler, jf. ovennævnte forordning, fremover følger internationale regler.

Dette indebærer i første omgang et forslag om, at Havarikommissionen, udover havarier, alene skal undersøge alvorlige hændelser. Dette følger principperne i forordningen og er i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser i Chicago-konventionens Annex 13.

De ikke-alvorlige hændelser foreslås fremover indberettet til Trafikstyrelsen i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, jf. luftfartslovens § 89 b (flyvesikkerhedsmæssige begivenheder), og vil således blive omfattet af systemet for obligatorisk, fortrolig og straffri indberetning.

Endvidere foreslås der for havarier indsat en begrænsning i undersøgelsespligten, der følger afgrænsningen i Chicago-Konventionen og dens Annex 13, således, at der alene skal undersøges havarier over eller på dansk territorium, hvis der er tale om luftfartøjer, som er registreret i Danmark eller fremmed stat (nationalitetsregistrering). Dette indebærer bl.a., at Havarikommissionen fremover ikke skal undersøge havarier over eller på dansk territorium med ultralette luftfartøjer, idet de ikke har nogen nationalitetsregistrering.

Desuden foreslås for alvorlige hændelser indsat en vægtbegrænsning i undersøgelsespligten, der følger afgrænsningen i Annex 13, således at Havarikommissionen alene skal undersøge alvorlige hændelser, hvis det drejer sig om luftfartøjer med maksimal startvægt over 2.250 kg. Luftfartøjer under denne vægtgrænse omfatter bl.a. de ovenfor omtalte ultralette luftfartøjer, som altså heller ikke vil skulle undersøges af Havarikommissionen fremover i tilfælde af alvorlige hændelser. Desuden vil en del mindre privatfly være under vægtgrænsen og vil heller ikke skulle undersøges.

De ultralette luftfartøjer, som foreslås undtaget fra Havarikommissionens undersøgelsespligt er små enkle luftfartøjer (maksimal startvægt under knap 500 kg og højst to sæder), der hovedsagelig anvendes til fritidsflyvning. Ultralette luftfartøjer udgør en delmængde af de såkaldte bilag II fly, som er omtalt ovenfor under afsnit 3.2.1, og som generelt er undtaget fra EU-lovgivning. Det er dog ikke muligt generelt at undtage alle bilag II luftfartøjer fra undersøgelse i luftfartsloven. Danmark er således internationalt forpligtet efter Chicago-konventionens artikel 26 og konventionens Annex 13 til at foretage undersøgelser heraf, hvis der er tale om havarier med nationalitetsregistrerede luftfartøjer eller hvis der er tale om alvorlige hændelser med luftfartøjer med maksimal startvægt over 2.250 kg. Det bemærkes dog i den forbindelse, at der er ganske få (under 10) bilag II luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg.

Det er Havarikommissionen, der i henhold til luftfartslovens § 138, stk. 1, bestemmer omfanget af de undersøgelser, der skal foretages i anledning af et havari eller en hændelse. Herved kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, havariets eller hændelsens omfang, undersøgelsens forventede flyvesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende. Det er således muligt efter gældende ret eksempelvis at begrænse omfanget af de undersøgelser, der skal foretages af havarier og hændelser med bilag II luftfartøjer.

Det anses for hensigtsmæssigt generelt at indføre en sådan administrativ begrænsning i omfanget af undersøgelser af havarier og alvorlige hændelser med bilag II luftfartøjer.

Det bemærkes, at det også efter EU-reglerne (forordningen) er Havarikommissionen, der fastlægger omfanget af sikkerhedsundersøgelsen under hensyn til de erfaringer, den forventer at høste af disse undersøgelser med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden, herunder for luftfartøjer med en maksimalt tilladt startmasse på 2.250 kg eller derunder.

Der foretages med lovforslaget ikke øvrige ændringer i Havarikommissionens opgaveportefølje og transportministeren vil fortsat have mulighed for at udpege Havarikommissionen til at varetage specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte og foranlediget af et forhold af væsentlig betydning efter luftfartslovens § 144 b.

Forslag til ændring af regler i relation til omfanget af Havarikommissionens undersøgelsespligt for havarier og hændelser, der ikke er omfattet af EU-regler		
	Luftfartsloven (nugældende)	Luftfartsloven (lovforslaget)
Havarier i Danmark	Alle luftfartøjer	Alle luftfartøjer registreret i Danmark (herunder grønlandske/færøske) eller fremmed stat (nationalitetsregistrering)
Havarier i Grønland/Færøerne	Alle luftfartøjer	Alle luftfartøjer registreret i Danmark (herunder grønlandske/færøske) eller fremmed stat (nationalitetsregistrering)
Havarier uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)
Alvorlige hændelser i Danmark	Alle luftfartøjer	Alle luftfartøjer med maksimal startvægt over 2.250 kg.
Alvorlige hændelser i Grønland/Færøerne	Alle luftfartøjer	Alle luftfartøjer med maksimal startvægt over 2.250 kg.
Alvorlige hændelser uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske) med maksimal startvægt over 2.250 kg
Ikke-alvorlige hændelser i Danmark + Grønland/Færøerne	Alle luftfartøjer	Ikke omfattet
Ikke-alvorlige hændelser uden for noget lands territorium eller hvor der ikke er pligt til at foretage undersøgelse	Dansk registrerede luftfartøjer (herunder grønlandske/færøske)	Ikke omfattet

3.3 Indførelse af beredskabsbestemmelser

3.3.1. Gældende ret

De gældende bestemmelser på beredskabsområdet vedrørende civil luftfart er i dag fastsat med hjemmel i den generelle beredskabslov og som vilkår i tilladelser til luftfartsselskaber og flyvepladser.

I beredskabslovens §§ 24-28, jf. lovbekendtgørelse nr. 660 af 10. juni 2009, fastlægges, hvilke myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner, der skal planlægge for eller yde bistand til planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab.

Det fremgår af beredskabslovens § 24, stk. 1, at de enkelte ministre hver inden for deres område skal planlægge for opretholdelse og videreførelse af samfundets funktioner i tilfælde af ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger. Denne forpligtelse afspejler det sektoransvarsprincip, der gælder inden for den civile sektors beredskab.

Beredskabsarbejdets grundelementer er forebyggelse, håndtering og genopretning i forbindelse med ekstraordinære situationer, herunder ulykker, katastrofer, terrorhandlinger etc. I luftfartslovens §§ 70-70 c samt i det Danske Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP) udstedt med hjemmel heri, er allerede reguleret de forhold, der vedrører sikring af luftfarten mod ulovlige handlinger, herunder terrorhandlinger (security). Bestemmelserne pålægger

også lufthavne og luftfartsselskaber at være politiet behjælpelig i tilfælde af unormale situationer, men luftfartsloven indeholder i dag ikke en generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet i øvrigt på luftfartsområdet.

Ministeren har dog i et vist omfang mulighed for at give de enkelte virksomheder konkrete påbud efter beredskabslovens § 28, stk. 1 og 2. Vedkommende minister kan pålægge offentlige og private virksomheder og institutioner at yde bistand ved planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab jf. stk. 1, og pålægge offentlige myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner at træffe foranstaltninger, for så vidt angår varer, tjenesteydelser, produktionsmidler m.v. inden for deres normale virksomhed, hvis dette er påkrævet af hensyn til udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab jf. stk. 2.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser

Den latente terrortrussel samt klimaudviklingen har aktualiseret et øget fokus på beredskabet på luftfartsområdet.

Behovet for at indføre en ny bestemmelse om beredskab skyldes, at beredskabslovens § 28 kun kan anvendes ved udstedelse af egentlige påbud i konkrete situationer og tilmed kun har en begrænset anvendelse, jf. ovenfor. Bestemmelsen kan således ikke benyttes som hjemmel til at fastsætte generelle regler. Hertil kommer, at der i den gældende luftfartslov ikke er regler om beredskab ud over den del af beredskabet, som vedrører foranstaltninger til forebyggelse af forbrudelser mod luftfartens sikkerhed (terrorhandlinger mm.).

Lignende regulering af beredskabsforhold i sektorlovgivningen er sket på energiområdet ved lovændring i 2002 (lov nr. 316 af 22. maj 2002 om ændring af lov om elforsyning og visse andre energilove). Også på havneområdet er der sket tiltag ved lovændring i 2003 (lov nr. 1221 af 27. december 2003 om ændring af lov om havne og om ophævelse af visse love om anlæg af havne). Tilsvarende gælder jernbaneområdet ved en lovændring i 2007 (lov nr. 477 af 30. maj 2007 om ændring af lov om jernbane). Det anses på den baggrund for hensigtsmæssigt, at regulering af beredskabet på luftfartsområdet lovfæstes i hovedloven inden for sektoren – dvs. i luftfartsloven. Dette stemmer også overens med synspunktet om, at sektoransvarsprincippet bl.a. indebærer en forpligtelse for ministrene til at sørge for den nødvendige lovgivning m.v. på beredskabsområdet inden for egen sektor.

Som nævnt findes der allerede bestemmelser på beredskabsområdet vedrørende civil luftfart fastsat med hjemmel i den generelle beredskabslov og som vilkår i tilladelser til flyvepladser og luftfartsselskaber. Forslaget indebærer således ikke indholdsmæssige ændringer i beredskabsarbejdet inden for civil luftfart i forhold til dette, men der skabes med lovforslaget klare og samlede regler for luftfartsselskabers og flyvepladsers forpligtelser samt klar hjemmel til fastsættelse af administrative regler på området.

3.4 Navneændring af registreringsmyndighed

3.4.1. Gældende ret

De gældende regler for registrering af rettigheder over luftfartøjer er indeholdt i lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986, som ændret ved § 14 i lov nr. 396 af 13. juni 1990, lov nr. 1088 af 23. december 1992 og § 13 i lov nr. 1082 af 20. december 1995.

Det fremgår heraf, at det er det tidligere Statens Luftfartsvæsen, der fører et fælles rettighedsregister for hele riget til registrering af rettigheder over luftfartøjer samt varetager en række opgaver i tilknytning hertil. Registreringen svarer til tinglysning af fx panterrettigheder i fast ejendom.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser

Statens Luftfartsvæsen ophørte pr. 1. november 2010 med at eksistere som en selvstændig styrelse, da den blev en del af Trafikstyrelsen. Alle de opgaver, der ifølge lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer er henlagt til det tidligere Statens Luftfartsvæsen, varetages derfor nu af Trafikstyrelsen.

Med lovforslaget bringes loven i overensstemmelse hermed.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Forslaget om indførelse af et safety-bidrag kan indebære mindre besparelser for de lufthavne, der er ejet af kommunerne. Endvidere vil der være visse administrative lettelser for Trafikstyrelsen i forbindelse med den forenkledte betalingsmodel. Desuden vil der være en engangsudgift for Trafikstyrelsen i forbindelse med overgangsordningen, hvor Trafikstyrelsen tilbagebetaler årsafgifter/årsgebyrer, som er opkrævet forud for 12 måneders perioder, der også strækker sig udover ikrafttrædelsen af safety-bidraget. Dette er estimeret til ca. 8 mio. kr. i 2012 og ca. 28,6 mio. kr. for 2013. Derudover skønnes forslaget ikke at indebære væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen eller det offentlige i øvrigt.

For forslaget om Havarikommissionens opgaver gælder, at Havarikommissionen, medmindre der er tale om et havari eller hændelse omfattet af EU-regler, fremover ikke skal undersøge ikke- alvorlige hændelser, havarier over eller på dansk territorium med luftfartøjer uden nationalitetsregistrering og alvorlige hændelser med luftfartøjer med maksimal startvægt på eller under 2.250 kg. samt begrænse omfanget af undersøgelse af havarier og alvorlige hændelser med de såkaldte bilag II luftfartøjer. Det vurderes, at dette vil give nogen administrative og økonomiske besparelser for staten i størrelsesorden ét årsværk.

De ikke- alvorlige hændelser, som hidtil har skullet indberettes til Havarikommissionen, vil efter forslaget fremover skulle indberettes til Trafikstyrelsen i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, jf. luftfartslovens § 89.

Det vil også fremover være Trafikstyrelsen, der som udgangspunkt skal foretage en indledende vurdering af, om en hændelse, der er indberettet til Trafikstyrelsen, reelt er en ikke-almindelig hændelse eller en alvorlig hændelse. Det forudsættes, at dette sker i tæt samarbejde med Havarikommissionen.

Derudover vil der skulle foretages nogle justeringer i de administrative bestemmelser fastsat i medfør af luftfartsloven om henholdsvis meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser og om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder.

Da forslaget om beredskab ikke indebærer nogen indholdsmæssige ændringer i beredskabsarbejdet i forhold til situationen i dag, forventes der heller ikke at være nogen væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen eller det offentlige i øvrigt.

5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget om indførelse af et safety-bidrag skønnes ikke i nævneværdigt omfang at medføre administrative byrder eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget om Havarikommissionens opgaver skønnes ikke at have særlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, udover at luftfartsselskaber og flyvepladser og certifikatindehavere mm. fremover skal indberette ikke-almindelige hændelser, til Trafikstyrelsen i stedet for til Havarikommissionen.

Forslaget om beredskab forventes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet, da luftfartsselskaber og flyvepladser allerede i dag er forpligtet til at have beredskabsplaner.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Den foreslåede model for betaling af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart betyder, at den store, kommercielle luftfart i Danmark vil blive bedre stillet end i dag, da det hovedsagelig er denne, der i dag betaler afgifter til Trafikstyrelsen, eftersom alle afrejsepassagerer skal bidrage til tilsynet og dermed ikke kun de danske luftfartsselskaber. Den mellemstore og mindre, kommercielle luftfart samt privatflyvningen i Danmark vil dermed ikke blive ringere stillet. Samlet set vurderes det, at en ændret finansieringsmodel vil forbedre dansk luftfarts rammebetingelser og konkurrenceevne.

Forslaget om Havarikommissionens opgaver skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget om indførelse safety-bidrag kan indebære mindre besparelser for de luft-	Ingen

Forslaget om beredskab forventes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da luftfartsselskaber og flyvepladser allerede i dag er forpligtet til at have beredskabsplaner.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Finansiering af tilsynsaktiviteter samt beredskabsarbejdet i forbindelse med civil luftfart er ikke EU-reguleret og henhører således under medlemslandenes nationale regulering.

For så vidt angår forslaget til ændring af bestemmelserne om Havarikommissionen, bemærkes, at disse ændringer alene vedrører de undersøgelser, som ikke er omfattet af gældende EU-regler.

10. Høring

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer, mv.:

Air Greenland A/S, AOPA, Arbejds miljørådet for Luftfart, Atlantic Airways A/S, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Cabin Union Denmark, Cimber A/S, Dalpa, Danish Business Travel Association, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Rejsebureau Forening, DANSAM, Dansk Erhverv, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, Dansk Motorflyverunion, Danske Regioner, Danske Svæveflyverunion, Dansk ultralet Flyveunion, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Autoriserede Danske Flyværksteder, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Grønlands Selvstyre, Grønlands Lufthavnsvæsen, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, København Lufthavn A/S, KZ & Veteranfly Klubben, Naviair, Primera Air, SAS Region Danmark, Scandinavian Airlines System, Starair, Sun Air, Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook, Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn.

	havne, der er ejet af kommunerne. Derudover skønnes forslaget ikke at indebære væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen eller det offentlige i øvrigt. Forslaget om Havari-kommissionens opgaver vurderes, at indebære visse økonomiske besparelser	
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Endvidere vil der være visse administrative lettelser for Trafikstyrelsen i forbindelse med den forenkledte betalingsmodel. Forslaget om Havari-kommissionens opgaver vurderes, at indebære visse administrative besparelser	Trafikstyrelsen vil i forbindelse med overgangsordningen administrere tilbagebetaling af årsafgifter/årsgebyrer (disse er opkrævet for 12-måneders perioder, hvorfor den del af betalingen, der strækker sig udover ikrafttrædelsen af safety-bidraget, skal tilbagebetales til virksomhederne).
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Den nye model for betaling af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart vil medføre, at danske luftfartsselskaber, lufthavne, flyejere, flyveelever og flyskoler under ét får nedsat deres nuværende betaling til Trafikstyrelsen. En ændret finansieringsmodel vil således forbedre dansk luftfarts rammebetingelser og konkurrenceevne.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	For så vidt angår forslaget til ændring af bestemmelserne om Havarikommissionen, reguleres alene de forhold, som ikke er omfattet af gældende EU-regler.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der foreslås i luftfartslovens § 89 b, stk. 1, en udvidelse af transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde skal gives indberetning til Trafikstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. Med forslaget vil der således også kunne fastsættes regler om indberetning til Trafikstyrelsen af de ikke-almindelige hændelser, som i dag indberettes til Havarikommissionen. Ændringen er en konsekvens af forslaget om, at Havarikommissionen fremover alene skal undersøge alvorlige hændelser, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. Der henvises i den forbindelse nærmere til lovforslagets almindelige bemærkninger og til bemærkningerne til § 1, nr. 3 og 4.

Til nr. 2, 5, 6, 7 og 8

Der foreslås i luftfartslovens § 134, stk. 1, § 137, stk. 1, § 138, stk. 1, § 138, stk. 2 og § 139, stk. 1, indsat henvisnin-

ger til § 136, som indeholder bestemmelser om Havarikommissionens undersøgelsespligt, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. § 134, stk. 1, vedrører oprettelsen af Havarikommissionen og hvilke undersøgelser, den har til formål at undersøge. § 137, stk. 1, vedrører underretningspligten overfor Havarikommissionen. § 138, stk. 1, vedrører Havarikommissionens mulighed for at bestemme omfanget af undersøgelserne og stk. 2 vedrører aftalen mellem Havarikommissionen og de militære myndigheder om, hvordan der skal forholdes ved havarier og hændelser, hvor også militære luftfartøjer er indblandet, eller som indtræffer på militært område. Endelig fastslår § 139, stk. 1, hvordan der i forbindelse med et havari skal forholdes i forhold til et luftfartøj, dets dele eller indhold eller spor. Der er udelukkende tale om konsekvensmæssige og lovtekniske præciseringer af hvilke flyvehavarier og flyvehændelser, disse bestemmelser vedrører.

Til nr. 3

Det foreslås i luftfartslovens § 135, at definitioner for flyvehavari, havari, flyvehændelse, hændelse, alvorlig flyvehændelse og alvorlig hændelse skal forstås i overensstemmelse med artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgel-

se og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

I forhold til gældende definitioner, foretages herved ikke væsentlige indholdsmæssige ændringer, men der foretages nogle præciseringer og desuden introduceres begrebet »alvorlig hændelse«.

Forslaget har alene betydning i det omfang EU-reglerne på området ikke finder direkte anvendelse, jf. herom de almindelige bemærkninger.

Definitionerne foreslås derfor præciseret, således at disse svarer til forordningens definitioner, som er følgende:

Definitioner for flyvehavari, flyvehændelse og alvorlig flyvehændelse, jf. forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010

Ved »havari« forstås: En begivenhed i forbindelse med operation af et luftfartøj, der for et bemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig med det formål at flyve, og indtil det standser ved flyvningens afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned, og hvor:

- a) en person kvæstes dødeligt eller alvorligt som følge af
 - at være i luftfartøjet
 - direkte berøring med en hvilken som helst del af luftfartøjet, herunder dele, som har løsnet sig fra luftfartøjet, eller
 - direkte udsættelse for lufttrykket fra en jetmotor undtagen hvis skaderne har naturlige årsager, er påført af personen selv eller af andre personer, eller hvis skaderne rammer blinde passagerer, der har skjult sig uden for de områder, som passagerer og besætning normalt har adgang til,
- b) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, som nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets ydeevne eller flyveegenskaber, og som normalt vil nødvendiggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, bortset fra motorfejl eller motorskade, når skaden er begrænset til en enkelt motor (herunder dennes motorskærme eller tilbehør), til propeller, vingespids, antenner, følere, ventiler, dæk, brems, hjul, skærme, paneler, hjullemme, forruder, luftfartøjets beklædning (såsom mindre buler eller huller) eller til mindre skader på hovedrotorblade, halerotorblade, landingsstel samt mindre skader efter hagl eller sammenstød med fugle (herunder huller i radomen), eller
- c) luftfartøjet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.

Ved »hændelse« forstås: En begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med operation af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne have indflydelse på sikkerheden i forbindelse med operationen.

Ved »alvorlig hændelse« forstås: En hændelse, der rummer omstændigheder, som viser tegn på, at der var stor sandsynlighed for et havari, og som havde forbindelse med

operationen af et luftfartøj, der for et bemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor en person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, eller for et ubemannet luftfartøjs vedkommende indtræffer fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet er klart til at flytte sig i den hensigt at flyve, og indtil det standser ved flyvningens afslutning, og det primære fremdriftssystem er lukket ned.

I bilaget til forordningen er anført en række hændelser, som er typiske eksempler på hændelser, som sandsynligvis er alvorlige hændelser. Listen er ikke udtømmende, og den tjener kun som vejledning for så vidt angår definitionen af udtrykket »alvorlig hændelse«:

- En aktuel kollisionsrisiko, der kræver en afværgemanøvre for at undgå et sammenstød eller en farlig situation, eller hvor en afværgemanøvre ville have været på sin plads.
- Kontrolleret flyvning imod terræn, hvor kollision kun undgås med nød og næppe.
- Afbrudt start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Start på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Landinger eller landingsforsøg på en lukket eller optaget bane, på en rullevej, bortset fra tilladte helikopteroperationer, eller fra en bane, der ikke er tildelt.
- Alvorlige svigt med hensyn til at nå op på den forventede ydeevne under start eller indledende stigning.
- Brand eller røgudvikling i passagerkabine, lastrum eller motorer, også selv om disse brande slukkes med brandslukningsudstyret.
- Hændelser, hvor flyvebesætningen har akut behov for at bruge iltmaske.
- Strukturel skade på luftfartøjet eller motorskade, herunder motorhavarier i turbinemotorer, der ikke er klassificeret som et havari.
- Flere forskellige funktionsfejl i et eller flere af luftfartøjets systemer, der har alvorlig indvirkning på operationen af luftfartøjet.
- Flyvebesætningsmedlemmers uarbejdsdygtighed under flyvningen.
- En brændstofbeholdning, som gør det påkrævet for piloten at melde, at der foreligger en nødsituation.
- Indtrængen på start- og landingsbanen med alvorlighedsklassificering A i henhold til Incursions (ICAO Doc 9870) indeholder oplysninger om alvorlighedsklassificering.
- Hændelser i forbindelse med start og landing. Hændelser som for lav indflyvning og kørsel ud over landingsbanens slutpunkt eller sider.
- Systemsvigt, vejrphenomener, flyvning uden for det tilladte flyveområde, eller andre tildragelser, der vil kunne gøre det vanskeligt at bevare kontrollen over luftfartøjet.
- Svigt i mere end ét system inden for et flerstrengt system, der er obligatorisk for styring og navigering af luftfartøjer.

Til nr. 4

Det foreslås præciseret i luftfartslovens § 136, stk. 1, at Havarikommissionen efter luftfartsloven undersøger havarier og hændelser, som ikke er omfattet af gældende EU-regler. Der foreslås desuden en indskrænkning i undersøgelsespligten vedrørende disse havarier og hændelser i bestemmelsens nr. 1 -4.

I nr. 1 foreslås, at havarier med civile luftfartøjer, der finder sted på dansk territorium, fremover kun skal undersøges, når der er tale om et luftfartøj med registrering i Danmark eller fremmed stat (nationalitetsregistrering). Det betyder, at ultralette luftfartøjer fremover ikke skal undersøges ved havarier, da de ikke har nationalitetsregistrering.

I nr. 2 foreslås den gældende bestemmelse videreført, idet der alene er foretaget en sproglig justering af bestemmelsen. Efter bestemmelsen skal der således fortsat ske undersøgelse af havarier med dansk registreret civile luftfartøjer uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse.

I nr. 3 og nr. 4 foreslås, at hændelser, hvor civile luftfartøjer er indblandet, der finder sted over eller på dansk territorium samt hændelser uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er indblandet, fremover kun skal undersøges, når der er tale om alvorlige hændelser med luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg. Under denne vægtgrænse er bl.a. ovennævnte ultralette luftfartøjer, som altså fremover heller ikke skal undersøges ved hændelser.

Formålet med forslaget til ændring af bestemmelsen, er at tilpasse Havarikommissionens opgaveportefølje til gældende internationale regler jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF samt Chicago-konventionen.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger vil der endvidere administrativt efter luftfartslovens § 138 generelt ske en begrænsning i omfanget af undersøgelserne af bilag II luftfartøjer.

Forslaget har alene betydning for de undersøgelser, der ikke i forvejen er omfattet direkte af EU-reglerne på området. Som nævnt under de almindelige bemærkninger drejer det sig om:

- Ikke-alvorlige hændelser
- Havarier og hændelser indtruffet i Grønland eller Færøerne samt
- Havarier og hændelser, uden for Danmark, hvor grønlandske eller færøske luftfartøjer er involveret.
- Havarier og hændelser med de såkaldte bilag II luftfartøjer.

De ikke-alvorlige hændelser, der undtages fra Havarikommissionens opgaveportefølje vil i stedet skulle indberettes til Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 89 b, stk. 1. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

Med hensyn til de havarier og alvorlige hændelser, som Havarikommissionen efter forslaget ikke længere skal undersøge, dvs. havarier med luftfartøjer uden nationalitetsregistrering og alvorlige hændelser med luftfartøjer med maksimal startvægt under 2.250 kg, bemærkes, at disse fortsat vil være underlagt Trafikstyrelsens flyvesikkerhedsmæssige tilsyn for så vidt angår luftfart over dansk område og danske luftfartøjer. I et vist omfang er dette tilsyn delegeret fra Trafikstyrelsen til private organisationer, fx for ultralette flyvemaskiner.

Det bemærkes, at transportministeren fortsat vil have mulighed for at udpege Havarikommissionen til at varetage specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte og foranlediget af et forhold af væsentlig betydning efter luftfartslovens § 144 b. Endvidere kan Havarikommissionen af egen drift til en hver tid undersøge havarier og hændelser inden for sine egne rammer.

Til nr. 9

Der foreslås indsat nye bestemmelser i luftfartslovens § 147 a, som har til formål at samle reglerne om beredskab indenfor luftfart i luftfartsloven.

Det foreslås i § 147 a, stk. 1, at luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Det indebærer, at der skal udarbejdes og ajourføres beredskabsplaner i tilfælde af ulykker og katastrofer samt ske afprøvning heraf. Ved andre ekstraordinære situationer forstås fx forhold i forbindelse med afviklingen af større internationale topmøder i EU- eller FN-regi og lignende. Bestemmelsen vedrører udelukkende transportberedskabet, dvs. sikring af kontinuiteten i luftfarten, og afspejler det sektoransvarsprincip inden for den civile sektors beredskab, som er fastlagt i beredskabslovens § 24, stk. 1. Der er med forslaget ikke tale om yderligere krav, end de der allerede følger af beredskabslovens § 24, stk. 1.

Det foreslås endvidere i § 147 a, stk. 2, at luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kan forpligtes til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition mod fuld erstatning i de situationer, der er nævnt i det foreslåede stk. 1.

Det foreslås herudover i § 147 a, stk. 3, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed. Den overordnede koordinering af beredskabsarbejdet vedrører både beredskabsarbejdet imellem de forskellige transportformer og i relation til koordinering med andre myndigheder i det statslige beredskab. Trafikstyrelsens tilsyn vedrører tilsyn med, om de pågældende luftfartsselskaber og flyvepladser har udarbejdet beredskabsplaner, idet luftfartsselskaberne og flyvepladserne selv har ansvaret for selve indholdet heraf.

I § 147 a, stk. 4, foreslås, at personer, der deltager i beredskabsarbejdet, under ansvar efter straffeloven, er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med bered-

skabsarbejdet, herunder statshemmeligheder og NATO-for-
trolige oplysninger. Denne bestemmelse er en standardbe-
stemmelse i sektorlovgivning om beredskab.

I § 147 a, stk. 5, foreslås, at de fortrolige oplysninger, der er omfattet af det foreslåede stk. 4, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser. Den foreslåede undtagelse fra tavshedspligten er nødvendig for at Danmark kan deltage i internationalt beredskabsarbejde – både på operativt plan og på myndighedsplan.

I § 147 a, stk. 6, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i det foreslåede stk. 1 og 2, altså beredskabsplanlægning og forpligtelsen til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition. De mere detaljerede og tekniske bestemmelser om beredskabsarbejdet kan således fastsættes i en bekendtgørelse. Dette kan relatere sig til beredskabsplaner, risiko- og sårbarhedsvurdering, øvelser og koordination af beredskabsarbejdet mellem luftfartsselskaber og flyvepladser.

Der er som nævnt i de almindelige bemærkninger ikke tale om indholdsmæssige ændringer i beredskabsarbejdet i forhold til i dag, da både luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, er forpligtet til at have beredskabsplaner.

Til nr. 10

Formålet med forslaget til ændring af luftfartslovens § 148, er, som anført i de almindelige bemærkninger, at afskaffe de eksisterende afgifter vedrørende tilsynet med luftdygtighed for store og kommercielle luftfartøjer, med tele-tekniske anlæg på lufthavne og med flyvekontroltjeneste og erstatte disse afgifter med et safety-bidrag (afgift) på 6,00 kr. pr. afrejsende passager.

Det har som konsekvens, at der, udover safety-bidraget, fortsat opkræves udstedelsesgebyrer for aktivitetsafhængige godkendelser, det vil sige Trafikstyrelsens tiltrædelseskontrol med virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg, mv., således at det sikres, at de opfylder lovgivningens krav inden de får adgang til at indgå i nogen form for operationel drift inden for luftfart.

Der vil med indførelsen af safety-bidraget ikke længere blive opkrævet årsgebyr for den del af Trafikstyrelsens løbende tilsyn, som har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse, og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt.

Trafikstyrelsens indtægter ved safety-bidraget betyder, at gebyrerne på luftfartsområdet vil blive op- og nedjusteret afhængig af indtægternes størrelse. Hensigten med safety-bidraget er at hele tilsynsområdet skal hvile i sig selv set ud fra et økonomisk perspektiv.

Det foreslås i § 148, stk. 1, at et luftfartsselskab skal betale safety-bidrag for hver passager, som selskabet beforder. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben

for offentligheden. Det følger heraf, at der ikke skal betales safety-bidrag for passagerer, der transporteres i forbindelse med taxaflyvning i mindre fly. Dette svarer til det system, hvorefter lufthavnene opkræver brugerbetaling for passagerer i henhold til deres takstregulativer.

Endvidere foreslås i § 148, stk. 2, at der ikke skal betales safety-bidrag for passagerer under 2 år på tidspunktet for flyvningen, hvilket skyldes, at disse passagerer typisk ikke optager et selvstændigt sæde under flyvningen, men er placeret med et særligt bælte oven på en voksen person. Som følge heraf, opkræves der ikke betaling for disse. Dette svarer i øvrigt til, at luftfartsselskaberne typisk heller ikke forlanger fuld billetpris for passagerer under 2 år.

Det foreslås desuden, at der ikke skal betales safety-bidrag for transit- og transferpassagerer. Transitpassagerer er passagerer, der efter et kort stop i lufthavnen enten fortsætter flyrejsen med samme fly og samme rutenummer eller med et andet fly med samme rutenummer. Transferpassagerer er passagerer, der er ankommet til lufthavnen med fly og inden for 24 timer enten afrejser fra samme lufthavn med andet fly eller med samme fly blot med andet rutenummer. Fælles for transit- og transferpassagerer er imidlertid, at de ikke starter deres rejse i pågældende lufthavn, og derfor ikke skal betale afgiften. Denne ordning sikrer samtidig, at der fx ikke skal betales safetybidrag to gange for en passager, der starter sin rejse i en dansk lufthavn og via Københavns Lufthavn, Kastrup, skal videre på en sammenhængende flyrejse. To flyrejser anses for sammenhængende, når der forefindes en sammenhængende billet for de to flyrejser.

Herudover foreslås det i bestemmelsen, at der ikke skal betales safety-bidrag for luftfartsselskabers personale på tjenesterejse, idet det ikke anses for rimeligt at pålægge en afgift for arbejdende personale. Det bemærkes i den sammenhæng, at luftfartsselskabernes personale også er undtaget fra brugerbetaling i lufthavnenes takstregulativer.

I § 148, stk. 3, foreslås den regulering der hidtil er sket af de lovbestemte afgifter i forhold til tilpasningsprocenten videreført, således at den nu blot i stedet gælder for safety-bidraget, jf. forslaget til § 148, stk. 1. I tilknytning til denne regulering foreslås dog også foretaget en regulering af safety-bidraget, der tager højde for passagerudviklingen, således at de samlede indtægter for safety-bidraget ikke ændres væsentligt fra år til år. Ved en positiv passagervækst fratrækkes passagerudviklingsprocenten, mens en negativ passagervækst betyder at den tillægges.

Passagerudviklingen for pågældende finansår kendes først ved afslutningen af finansåret. Det er derfor nødvendigt at tage udgangspunkt i den passagervækstprocent, der kendes i god tid inden det tidspunkt, hvor pågældende finansår begynder. Af budget- og regnskabsmæssige samt praktiske årsager kan dette senest være passagerudviklingsprocenten mellem de to 12 månedersperioder, der begynder hhv. 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det betyder eksempelvis, at hvis passagerudviklingen fra 2010 til 2011 fx udgør +7 procent og pl-reguleringen for 2013 er +4 procent, vil safety-bidraget i 2013 blive reguleret med -3 procent (4 % -7 %) svarende til - 0,135 kr. som vil blive afrundet til

-0,25 kr., jf. afrundingsreglen omtalt nedenfor. Hvis passagerudviklingen i stedet er negativ fra 2010 til 2011 (fx -5 %), skal safety-bidraget reguleres med +9 % (4 % + 5 %) svarende til +0,405 kr., som vil blive afrundet til +0,50 kr.

Det er således hensigten at tilstræbe, at den samlede indtægt fra safety-bidraget skal fastholdes på et forholdsvis konstant niveau (reguleret for pris- og lønudviklingen) relativt i forhold branchens aktivitetsniveau.

Selve beregningen af passagervækstprocenten sker på helt objektivt grundlag på baggrund af statistiske indberetninger til Trafikstyrelsen fra større og mellemstore danske lufthavne vedrørende afrejsende passagerer. Der er således ikke overladt noget skøn til transportministeren vedrørende reguleringen.

De omfattede lufthavne i beregningen vil være Københavns Lufthavne (Kastrup og Roskilde), Billund Lufthavn, Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Karup Lufthavn, Bornholms Lufthavn, Sønderborg Lufthavn og Esbjerg Lufthavn.

Passagerstatistikken offentliggøres på Trafikstyrelsens hjemmeside (stat.trafikstyrelsen.dk) hvert kvartal ca. 1 måned efter kvartalets udløb. Statistik for et afsluttet år vil således være tilgængeligt primo februar det følgende år. De statistiske oplysninger videreføres fra Trafikstyrelsen til Danmarks Statistik og Eurostat.

Beregningen af passagervækstprocenten sker ved at trække antallet af afrejsende passager for den første 12 måneders periode fra antallet af afrejsende passager for den seneste 12 måneders periode og dividere med førstnævnte tal og gange med 100. Hvis eksempelvis passagertallet i den første 12 måneders periode er 10 mio. og i den seneste måneders periode 11 mio., bliver passagervækstprocenten 10 % ((11 mio. - 10 mio.)/10 mio. x 100).

Med den foreslåede bestemmelse foretages der endvidere en ændring i forhold til gældende bestemmelse om afrunding, således at afrundingen af reguleringen er tilpasset det nye safety-bidrag, som beløbsmæssigt er meget mindre end de gældende afgifter. Der foreslås derfor en afrunding til hver hele 25øre i stedet for til nærmeste med 5 delelige beløb. Dette indebærer, at hvis safety-bidraget er beregnet til at stige eller falde med 0,12 kr. eller derunder, vil der ikke ske nogen regulering. Viser beregningen en stigning eller et fald på 0,13 kr., reguleres bidraget med 0,25 kr. i op- eller nedadgående retning. En eventuel over- eller underdækning i forhold til øreafrundingen modregnes eller tillægges i efterfølgende års regulering af safety-bidraget.

Endelig videreføres i bestemmelsen den gældende hjemmel til, at ministeren kan bekendtgøre reguleringen hvert år, idet dette sker i Trafikstyrelsens bekendtgørelse, BL 9-10.

I § 148, stk. 4, foreslås oprettet en opsparingskonto. Et eventuelt overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af safety-bidraget vil kunne håndteres via en sådan opsparingskonto, således at der tilstræbes en balance over en 4-årig periode.

Hvis Trafikstyrelsen eksempelvis det første år får et overskud, vil beløbet blive indsat på opsparingskontoen til brug for dækning af eventuelt underskud året efter osv.

Formålet med en opsparingskonto er at sikre, at udsving i passagertal og volumenmæssige ændringer inden for luftfarten samt Trafikstyrelsens omkostninger i øvrigt kan udjævnes og tilpasses over tid, og at luftfartsbrugerne kan følge udviklingen i indtægterne og udgifterne ved tilsynet.

Hvis der over en 4-årig periode ikke kan forventes en balance, eksempelvis hvis passagertallet fortsætter med at stige så Trafikstyrelsens indtægter fra safety-bidraget stiger væsentligt, vil der være behov for at ændre størrelsen af safety-bidraget med henblik på, at den andel af omkostningerne, de direkte brugere skal betale, ikke over tid ændres væsentligt i forhold til udgangspunktet. Dette vil i givet fald indebære en lovændring.

Tilsvarende vil eksempelvis et fald i Trafikstyrelsens tilsynsomkostninger kunne føre til en nedsættelse af både gebyrer betalt af de direkte brugere og safety-bidraget betalt af passagererne og omvendt i tilfælde af en stigning i Trafikstyrelsens omkostninger. Ændring af gebyrerne vil kunne ske administrativt, men en ændring af safety-bidraget, kræver som ovenfor anført, en lovændring.

I § 148, stk. 5, foreslås, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område, hvis betalingerne efter stk. 1 og regler fastsat i med af stk. 6, ikke sker rettidigt.

Gældende luftfartslov indeholder regler om inddrivelsen af skyldige beløb med påløbne renter, men der er med lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lov nr. 1333 af 19. december 2008 med senere ændringer, ikke behov for at videreføre disse bestemmelser, hvorfor de ikke er medtaget i lovforslaget. Efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, inddrives skyldige beløb med påløbne renter af restanceinddrivelsesmyndigheden efter denne lov og restanceinddrivelsesmyndigheden kan inddrive skyldige beløb ved udpantning, indeholdelse i løn m.v. samt ved modregning i overskydende skat samt eftergive skyldige beløb. Endvidere kan restanceinddrivelsesmyndigheden efter loven tillade afdragsvis betaling eller henstand med betalingen.

I § 148, stk. 6, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af betalingerne, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser. Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 9. Der er tale om en generel hjemmel, der vedrører opkrævning af betalingerne i henhold til § 148, stk. 1 og stk. 5. I forbindelse med indførelse af safety-bidraget, jf. stk. 1, vil hjemmelen blandt andet blive udnyttet til nærmere at fastsætte, hvordan opkrævningen af safety-bidraget skal ske, og der vil kunne fastsættes bestemmelser om indhentning af oplysninger om opkrævningsgrundlaget hos luftfartselskaber og lufthavne.

I § 148, stk. 7, foreslås videreført den eksisterende bestemmelse i den gældende luftfartslovs § 148, stk. 8, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved de øvrige opgaver, herunder offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet. Efter denne bestemmelse vil der fremover

fortsat blandt andet blive fastsat udstedelsesgebyrer, altså gebyrer for tilladelser og godkendelser til luftfartselskaber og lufthavne samt for certifikater til piloter og flyveledere mm.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Der foreslås i luftfartslovens § 149 a, en udvidelse af de forhold, for hvilke man ved anmeldelse kan opnå straffrihed for overtrædelse af pågældende forhold. Forslaget er en konsekvens af forslaget til § 1, nr. 1, om at udvide området for den obligatoriske indberetning til Trafikstyrelsen i luftfartslovens § 89 b, stk. 1, til også at omfatte ikke- alvorlige hændelser. Den der foretager anmeldelse af sådanne ikke- alvorlige hændelser, vil dermed ifølge forslaget ikke kunne straffes for det pågældende forhold således som det i forvejen gælder for anmeldelse af driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, som ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse.

Til § 2

Til nr. 1, 2 og 4

Der foreslås i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer en række navneændringer, som har til formål at fastslå, at de opgaver, der i loven er henlagt til det tidligere Statens Luftfartsvesen, nu varetages af Trafikstyrelsen. Der henvises i den forbindelse til de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Der foreslås i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer nogle ændringer af betegnelsen for den ansvarlige minister. Formålet med forslaget har alene til formål at bringe den tidligere betegnelse for trafikministeren i overensstemmelse med kongelig resolution af 23. november 2007, hvorefter betegnelsen nu er transportministeren.

Til § 3

Det foreslås i § 3, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juli 2013.

Det foreslås i § 3, stk. 2, at årsafgifter og årsgebyrer opkrævet i medfør af de hidtil gældende bestemmelser i luftfartslovens § 148, stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, stk. 3, nr. 2, stk. 4, nr. 2, stk. 5 og stk. 6, og regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 148, stk. 8, tilbagebetales, for så vidt angår årsafgift- og årsgebyrperioder, der strækker sig ud over lovens ikrafttræden. Endvidere foreslås, at Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om tilbagebetalingen.

Dette er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 10, som blandt andet indebærer, at årsafgifter for luftdygtighedsbeviser, for tilsyn med teletekniske anlæg samt for tilsyn med flyvekontrolltjeneste pr. denne dato erstattes med et safetybidrag pr. afrejsende passagerer. Ligeledes vil de administrativt fastsatte årsgebyrer for det løbende tilsyn ikke længere blive opkrævet som følge heraf.

I den forbindelse bemærkes, at Trafikstyrelsen i medfør af den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 9, (som foreslås videreført, jf. forslaget til ny 148, stk. 8), har fastsat bestemmelser om opkrævning m.v. af betalingerne, jf. Bestemmelser for civil luftfart, BL 9-10, 10. udgave af 8. december 2011, hvoraf det fremgår, at årsafgifter og årsgebyrer betales forud ved begyndelsen af den nye 12 måneders periode (i forhold til udstedelsestidspunktet) efter de afgifter og gebyrer, der er gældende på dette tidspunkt. Da udstedelsestidspunktet er individuelt og typisk ikke følger kalenderåret, er årsafgifts- og årsgebyrperioderne for de forskellige afgifts- og gebyrobjekter spredt ud over hele året.

Det betyder, at når den foreslåede lovændring træder i kraft, vil der i stort omfang være betalt årsafgifter og årsgebyrer efter de hidtil gældende regler for 12 måneders perioder, der også strækker sig ud over ikrafttrædelsesdatoen.

For at undgå, at Trafikstyrelsen herved får betaling både efter de hidtil gældende regler og de nye foreslåede regler, vil der skulle foretages en efterregulering umiddelbart efter at loven er trådt i kraft, således at den afgift eller det gebyr, der er opkrævet forud for ikrafttrædelsesdatoen og efter de hidtidige gældende regler, vil blive betalt tilbage efter lovens ikrafttræden. Trafikstyrelsen drager omsorg for, at tilbagebetalingen finder sted, og kan fastsætte nærmere regler herom.

Eksempelvis vil proceduren for efterreguleringen for et luftfartøj med en afgiftsperiode fra 1. oktober 2012 til 30. september 2013 være følgende:

- 1) Der betales årsafgift forud efter nugældende regler for perioden 1. oktober til 30. september 2013.
- 2) Da der reelt kun skal betales for perioden 1. oktober 2012 til 30. juni 2013 (9 mdr.), hvor de nye regler foreslås trådt i kraft, tilbagebetales 3 måneder af den nugældende afgift.

Det samme vil være gældende for alle andre objekter, hvor der betales årsafgift eller årsgebyr.

Tilbagebetalingerne vil som nævnt først ske efter lovens ikrafttræden, men vil påvirke trafikstyrelsens regnskab for såvel 2012 som 2013. Den samlede tilbagebetaling af årsgebyrer og årsafgifter for 2012 forventes at blive på ca. 8 mio. kr. og for 2013 forventes den at blive på 28,6 mio. kr. Der vil være en del sagsbehandlingstid i forbindelse med tilbagebetalingen, hvorfor tilbagebetalingen vil ske løbende frem til udgangen af 2013.

De nuværende udstedelses- og årsgebyrer fastsat i BL-9-10 (gebyrsatserne) opdateres en gang årligt med ikrafttrædelse 1. januar. Da loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2013, vil reduktionen/evt. fjernelse af udvalgte gebyrer, først ske i forlængelse heraf.

Til § 4

Bestemmelsen i § 4 vedrører lovens territoriale gyldighed og det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men at den ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011, foretages følgende ændringer:

§ 89 b. Transportministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende flyve-sikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafikstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Stk. 2.

Stk. 3.

Stk. 4.

§ 134. Transportministeren opretter en havari-kommission, der har til formål at undersøge flyvehavari og flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne.

Stk. 2.

Stk. 3.

§ 135. Ved flyvehavari (havari) forstås i denne lov en begivenhed, der indtræffer i forbindelse med anvendelse af et luftfartøj fra det tidspunkt, hvor nogen person går om bord i luftfartøjet i den hensigt at flyve, og indtil alle er gået fra borde, og hvor:

1) nogen afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af at være i eller på luftfartøjet eller ved direkte berøring med luftfartøjet eller noget, der hører til dette, eller

2) luftfartøjet udsættes for skade eller strukturelle fejl, der nedsætter strukturens styrke eller luftfartøjets flyveegenskaber, og som normalt vil nødven-

1. I § 89 b, stk. 1, indsættes efter »flyvehavari eller en«: »alvorlig«.

2. I § 134, stk. 1, indsættes efter »flyvehændelser«: », jf. § 136,«.

3. § 135 affattes således:

»§ 135. Flyvehavari (havari), flyvehændelse (hændelse) og alvorlig flyvehændelse (alvorlig hændelse) skal i denne lov forstås i overensstemmelse med artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havari og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.«

diggøre en større reparation eller udskiftning af de pågældende dele, eller

3) flyet savnes eller er fuldstændig utilgængeligt.

Stk. 2. Ved flyvehændelse (hændelse) forstås i denne lov en begivenhed, som ikke er et havari, men som indtræffer i forbindelse med anvendelsen af et luftfartøj, og som har indflydelse på eller vil kunne få indflydelse på sikkerheden, forbundet med luftfartøjers anvendelse.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte ændringer i stk. 1 og 2.

§ 136. Havarikommissionen undersøger følgende havarier og hændelser:

1) havarier, hvor civile luftfartøjer er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,

2) havarier, hvor dansk registrerede, civile luftfartøjer er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,

3) hændelser, hvor civile luftfartøjer er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, samt

4) hændelser uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen.

Stk. 2.....

Stk. 3.....

§ 137. Når et havari eller en hændelse er indtruffet over eller på dansk territorium eller med dansk registreret, civilt luftfartøj, skal havarikommissionen snarest underrettes herom.

Stk. 2.

Stk. 3.

4. § 136, stk. 1, affattes således:

»Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen tillige følgende havarier og hændelser:

1) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,

2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,

3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, samt

4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen.«

5. I § 137, stk. 1, indsættes efter »hændelse«: », jf. § 136,«.

Stk. 4.

§ 138. Havarikommissionen bestemmer omfanget af de undersøgelser, der skal foretages i anledning af et havari eller en hændelse. Herved kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, jf. § 134, stk. 1, havariets eller hændelsens omfang, undersøgelsens forventede flyvesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende.

Stk. 2. Det bestemmes ved aftale mellem havarikommissionen og de militære myndigheder, hvorledes der skal forholdes ved havarier og hændelser, hvori også militære luftfartøjer er indblandet, eller som indtræffer på militært område.

§ 139. Når et havari er indtruffet over eller på dansk territorium, må luftfartøjet, dets dele eller indhold eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før havari-kommissionen har tilendebragt sine undersøgelser, medmindre der af politiet i forståelse med kommissionen gives tilladelse dertil.

6. I § 138, *stk. 1*, indsættes efter »hændelse«: », jf. § 136,«.

7. I § 138, *stk. 2*, indsættes efter »hændelser«: », jf. § 136,«.

8. I § 139, *stk. 1*, indsættes efter »havari«: », jf. § 136,«.

9. Efter § 147 indsættes:

»§ 147 a. Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Stk. 2. Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kan forpligtes til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition mod fuld erstatning i de situationer, der er nævnt i *stk. 1*.

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

Stk. 4. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 152e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog *stk. 5*.

Stk. 5. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af *stk. 4*, kan videregives til udenlandske myndig-

§ 148. For luftdygtighedsbevis til luftfartøjer til og med 300 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales

- 1) 1.280 kr. i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. i årsafgift.

Stk. 2. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 300 kg til og med 2.730 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales

- 1) 1.280 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 205 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 300 kg i årsafgift.

Stk. 3. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 2.730 kg til og med 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales

- 1) 15.475 kr. plus 575 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 9.335 kr. plus 370 kr. pr. påbegyndt 100 kg over 2.800 kg i årsafgift.

Stk. 4. For luftdygtighedsbeviser til luftfartøjer på over 5.700 kg, som ikke udelukkende anvendes privat, betales

- 1) 32.515 kr. plus 2.215 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i udstedelsesafgift og
- 2) 19.925 kr. plus 1.060 kr. pr. påbegyndt 1.000 kg over 6.000 kg i årsafgift.

Stk. 5. For tilsyn med teletekniske anlæg inkl. betaling for kontrol af måleresultater betales i årsafgift

- 1) 45.815 kr. for ILS kategori I, II og III inkl. markers,
- 2) 26.185 kr. for localizer eller VOR,
- 3) 13.095 kr. for DME,
- 4) 9.825 kr. for radar,
- 5) 6.550 kr. for VDF,
- 6) 1.745 kr. for kommunikationsanlæg og
- 7) 6.550 kr. for NDB eller locator.

heder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2.«

10. § 148 affattes således:

»§ 148. For udførelse af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift på 6,00 kr. for hver passager, som selskabet beforder. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Afgiften nævnt i stk. 1 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

Stk. 3. Afgiften nævnt i stk. 1 reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begynder henholdsvis 36 og 24 måneder før pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Stk. 4. Årlige overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af afgiften nævnt i stk. 1 reguleres over en opsparingskonto.

Stk. 5. Hvis betalinger efter stk. 1 og efter regler fastsat i medfør af stk. 6 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

Stk. 6. Transportministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved øvrige opgaver, herunder offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 6, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser.«

Stk. 6. For tilsyn med flyvekontrolltjeneste (en route), herunder teknisk tilsyn med en route-systemet, betales i årsafgift 7.135.650 kr.

Stk. 7. De i stk. 1-6 anførte beløb reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 5 delelige beløb. Transportministeren bekendtgør reguleringerne hvert år.

Stk. 8. Transportministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved de øvrige offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

Stk. 9. Hvis betalingerne i stk. 1-6 og 8 ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område. Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af betalingerne, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser.

Stk. 10. Det skyldige beløb med påløbne renter kan inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden efter lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat.

Stk. 11. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer.

§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven.

11. I § 149 a, stk. 1, indsættes efter »flyvehavari eller en«: »alvorlig«.

§ 2

I lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986, som ændret ved § 14 i lov nr. 396 af 13. juni 1990, lov nr. 1088 af 23. december 1992 og § 13 i

lov nr. 1082 af 20. december 1995, foretages følgende ændringer:

§ 1. Rettigheder over luftfartøjer, som er indført i det i luftfartsloven omhandlede nationalitetsregister, skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om luftfartøjet og mod retsforfølgning. Registreringen sker ved indførelse i et for hele riget fælles rettighedsregister, der føres af Statens Luftfartsvæsen.

§ 7. Dokumenter, der indleveres til registrering, indføres samme dag, som de anmeldes, i en dagbog med oplysning om, hvilket luftfartøj anmeldelsen vedrører - herunder dets registreringsmærke rettens art samt anmelderens navn og bopæl. Statens Luftfartsvæsen skal afvise dokumenter, der ikke opfylder de i medfør af § 16 fastsatte betingelser for at blive registreret. Dokumentet forsynes med påtegning om, hvornår indførelsen har fundet sted.

§ 8. Efter indførelsen i dagbogen undersøges, hvorvidt dokumentet kan registreres. Angår dokumentet en ret, som ikke kan registreres i medfør af de foranstående bestemmelser, eller har anmelderen ikke tilvejebragt de fornødne bevisligheder for sin ret til at kræve registrering, afvises det fra registret og slettes i dagbogen. Statens Luftfartsvæsen kan dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de nævnte bevisligheder, således at afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist. Dokumentet indføres da i registret med angivelse af den fastsatte frist.

§ 11. Hvis et i nationalitetsregistret indført luftfartøj sælges ved tvangsauktion eller overtages ved en umiddelbar fogedforretning, skal fogeden straks sende Statens Luftfartsvæsen meddelelse herom til notering i registret. Tages ejerens bo under konkursbehandling eller anden offentlig skiftebehandling, påhviler det skifteretten (eksekutor) at foranledige dette noteret i registret.

§ 9

.....

Stk. 2. Er luftfartøjet ikke optaget i rettighedsregistret eller et tilsvarende register i udenlandsk konventionsstat, kan registrering af ejendomsretten

1. I § 1, stk. 1, § 7, § 8, stk. 1, og § 11, stk. 1, ændres »Statens Luftfartsvæsen« til: »Trafikstyrelsen«.

2. I § 9, stk. 2, ændres »Statens Luftfartsvæsens« til: »Trafikstyrelsens«.

ske på grundlag af bevis for, at den, hvis ret begæres registreret, har ladet luftfartøjet bygge for sin regning eller, hvis luftfartøjet er erhvervet på anden måde, en efter Statens Luftfartsvæsens skøn tilstrækkelig dokumentation for, at luftfartøjet er erhvervet på den angivne måde.

§ 16. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om førelsen af rettighedsregistret og om offentliggørelse af det registrerede, om, hvilke oplysninger om luftfartøjet der skal meddeles, forinden registrering kan finde sted, og hvilke bevisligheder der i øvrigt skal medfølge ved et dokumentes anmeldelse til registrering. Trafikministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om dokumenternes form og om, hvilke krav der skal stilles med hensyn til beviset for udstederens identitet og myndighed og beviset for ægtheden af dokumentet og de forelagte bevisligheder.

§ 31. Trafikministeren kan fastsætte, at de omkostninger, der er forbundet med førelsen af det i § 1, stk. 1, 2. pkt., nævnte rettighedsregister, skal betales af den, i hvis interesse forretningen udføres.

§ 36. Trafikministeren kan for Grønlands vedkommende fastsætte sådanne ændringer i de foranstående bestemmelser, som måtte være hensigtsmæssige under hensyn til de særlige forhold i denne landsdel.

§ 18. Statens Luftfartsvæsen er pligtig på begæring at meddele udskrifter af registret og dagbogen eller udskrifter af de registrerede og til dagbogen anmeldte dokumenter. Rigtigheden af sådanne udskrifter og afskrifter skal være bekræftet ved luftfartsvæsenets underskrift. Indtil udskriftens eller afskriftens urigtighed godtgøres, angiver luftfartsvæsenets underskrift bevis for dens rigtighed.

3. To steder i § 16 og et sted i henholdsvis § 31 og § 36 ændres »Trafikministeren« til: »Transportministeren«.

4. I § 18 ændres »Statens Luftfartsvæsen« til: »Trafikstyrelsen«, og to steder ændres »luftfartsvæsenets« til: »Trafikstyrelsens«.