



NOTAT

Dato
J. nr. 2011-2299

Høringsnotat

Vedrørende 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. Indledning

Transportministeriet sendte den 19. september 2012 udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen. Høringsfristen udløb den 17. oktober 2012.

Følgende organisationer m.v. er kommet med svar:

Brancheforeningen Dansk Luftfart, DALPA, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Erhverv, Dansk Flyvelederforening, Dansk Motor Flyver Union, Danske Svæveflyverunion, Dansk ultralet Flyveunion, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet, Jettime, Kongelig Dansk Aeroklub, Københavns Lufthavne A/S, SAS Region Danmark

Følgende organisationer m.v. er ikke kommet med svar:

Air Greenland A/S, AOPA, Arbejds miljørådet for Luftfart, Atlantic Airways A/S, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber A/S, Danish Business Travel Association, Dansk Industri, Danske Regioner, Esbjerg Lufthavn, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Foreningen af Autoriserede Danske Flyværksteder, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Grønlands Selvstyre, Grønlands Lufthavnsvæsen, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Karup Lufthavn, Kommunernes Landsforening, KZ & Veteranfly Klubben, Naviair, Primera Air, Scandinavian Airlines System, Starair, Sun Air, Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook, Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn.

2. Høringssvarene med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 16 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til nærværende høringsnotat.

Dato
J. nr.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Hvor det er relevant, er Transportministeriets bemærkninger anført efterfølgende i kursiv.

I afsnit 3 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

- a) Safety-bidrag
- b) Havarikommissionens undersøgelsespligt
- c) Beredskab på luftfartsområdet
- d) Generelle øvrige kommentarer

2.1 Safety-bidrag

Generelt er der bred opbakning til forslaget om indførelse af safety-bidrag. Safety-bidraget angår betaling for Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter med den civile luftfart, der hidtil er blevet betalt af danske luftfartsvirksomheder, og som fremadrettet skal betales af passagerer, der afrejser fra danske lufthavne. Der er fra nogle høringssvar fremsat bemærkninger i forbindelse hermed, bl.a. afgiftsordningen, modellen for opkrævning af safety-bidraget, om krydssubsidiering og om den fremtidige gebyrstruktur. Der er også kommet forslag til modifikationer af forslaget bl.a., hvordan opkrævningen af safety-bidraget bør ske.

Safety-bidraget:

Der fastsættes med safety-bidraget en ny og mere hensigtsmæssig model for betalingen af Trafikstyrelsens omkostninger til det løbende tilsyn med den civile luftfart, som nu betales via af årsgebyrer og årsafgifter. Tilsynet finansieres i dag af de danske luftfartsselskaber, lufthavne, flyvesikringstjenesten Naviair, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv. via deres betaling af afgifter og gebyrer. Med den nye model vil Trafikstyrelsens løbende tilsyn med den civile luftfart fremadrettet blive finansieret af ny afgift (safety-bidrag) på 6 kr., der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske flyvepladser til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske luftfartsselskaber. Årsgebyrer og årsafgifter for det løbende tilsyn vil således bortfalde med den nye model.

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.



Model for opkrævning:

Som det fremgår af flere hørings svar, var der bekymring for den oprindelige model for opkrævning af safety-bidraget, idet lufthavnene herefter skulle stå for opkrævningen og derfor i første omgang "hænge på de dårlige betalere". Trafikstyrelsen vil derfor genoverveje modellen, og efter dialog med branchen vælge den model, der både for branchen og styrelsen er administrativt mest hensigtsmæssig. Det forventes således enten at være Trafikstyrelsen eller lufthavnene, der skal stå for opkrævningen, og uanset hvem, der varetager opkrævningen, vil det i sidste ende være staten, der løber risikoen for dårlige betalere. Dette samt de lovtekniske bemærkninger medfører en justering af forslaget til § 148, stk. 3, som derfor fremadrettet bliver § 148, stk. 7, således at bestemmelserne om, hvordan opkrævningen skal ske, kan fastsættes administrativt af Transportministeren.

Tilbagebetaling af allerede betalte årsgebyrer og årsafgifter:

Det følger af lovforslaget, at Trafikstyrelsen vil undlade at opkræve årsgebyrer og årsafgifter fra 1. juli 2013 og i stedet vil opkræve safety-bidrag. Der vil i forlængelse af lovforslagets ikrafttræden ske en forholdsvis tilbagebetaling af årsgebyrer og årsafgifter, hvilket skyldes, at årsgebyrer og årsafgifter betales for et år frem.

Fx vil et årsgebyr betalt den 1. april 2013 efter den nugældende luftfartslov løbe frem til den 30. marts 2014. Med vedtagelse af nærværende udkast til ændring af luftfartsloven skal der ske forholdsvis tilbagebetaling af $\frac{3}{4}$ af årsgebyret.

Den samlede tilbagebetaling af årsgebyrer og årsafgifter i 2013 forventes at blive på 28,6 mio. kr., hvoraf der vil skulle betales ca. 8 mio. kr. tilbage for årsafgifter og årsgebyrer, der er betalt i andet halvår af 2012. Der vil være en del sagsbehandlingstid i forbindelse med tilbagebetalingen, hvorfor tilbagebetalingen vil ske løbende frem til udgangen af 2013.

HØRINGSSVAR

DMI bemærker, at den foreslåede bestemmelse i § 148 om et safety-bidrag er formuleret sådan, at safety-bidraget betales for Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart. DMI bemærker, at dette omfatter tilsynet med DMIs tjenester til civil luftfart, selv om dette i dag er gebyrfinansieret, jf. BL 9-10 tabel 8F.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at alle årsafgifter, som i dag opkræves efter luftfartsloven, og som fremgår af Trafikstyrelsens bekendtgørelse BL 9-10, tillige med de årsgebyrer, der opkræves i henhold til BL 9-10, opfattes som betaling for tilsyn med civil luftfart. Det gælder derfor også årsgebyret i tabel 8 F, som betales af DMI. Eftersom årsgebyrer og årsafgifter med lovforslaget vil blive erstattet af et safety-bidrag, der vil blive betalt af afrejsepassagerer, vil DMI således ikke længere skulle betale det nævnte årsgebyr.



Det skal dog bemærkes, at for at loven kan komme til at gælde for Færøerne og Grønland, skal den for disse områder sættes i kraft ved kongelig anordning, og hvorvidt Færøerne og Grønland ønsker at dette sker, er endnu uvist. Dette betyder, at få så vidt angår Færøerne og Grønland, så skal DMI fortsat betale for tilsynet i henhold til BL 9-10.

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) mener, at forslaget om at indføre et safety-bidrag til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved tilsynet med civil luftfart er velafbalanceret og fremover, såfremt det vedtages, fordeler byrderne ved sikkerhedskontrollen i danske lufthavne mere ligeligt end tidligere på alle flyselskaber, der beflyver Danmark. DRF har derfor ingen yderligere kommentarer til lovforslaget.

Dansk Svæveflyver Union (DSvU) konstaterer, at gebyrerne i forbindelse med tiltrædelseskontrol ikke er fritaget for særskilte gebyrer. DSvU er enige i, at tiltrædelseskontrol principielt skal betales af dem, som anmoder om en ydelse, men finder dog, at de nuværende satser nøje bør gennemgås. DSvU finder stadig at udgifterne til udstedelse af radiobeviser, certifikater, førstegangsbrevsmedicals er for store, og at de ikke afspejler det reelle tidsforbrug i forbindelse med udstedelsen af beviserne.

Som også nævnt ovenfor, så er hensigten med lovforslaget udelukkende at omlægge afgifterne og gebyrerne for så vidt angår det løbende tilsyn med den civile luftfart. De eksisterende afgifter til luftdygtighedsbeviser, tilsyn med teletekniske anlæg og tilsyn med flyvekontrolltjeneste erstattes af et safety-bidrag, der betales for alle afrejssende passagerer fra danske lufthavne.

Forslaget har derimod ikke til hensigt at ændre på de eksisterende gebyrer for udstedelse af certifikater m.v. Trafikstyrelsen har noteret sig DSvU's bemærkninger vedrørende størrelsen på udstedelsesgebyrerne, men bemærker i øvrigt, at gebyrerne er fastsat med udgangspunkt i de omkostninger som Trafikstyrelsen har i forbindelse med at løse opgaverne, det drejer sig bl.a. om løn, overhead og omkostninger forbundet med opgaverne. Trafikstyrelsen skal desuden tilføje, at Trafikstyrelsen kontinuerligt følger sammenhæng mellem omkostninger og gebyrernes størrelse.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) er meget tilfreds med forslaget om et safety-bidrag, og støtter derfor forslaget. De høje gebyrer for ES' medlemmer, som omfatter alle kategorier indenfor den erhvervsmæssige luftfart, har altid været et emne, som ES har fremført i Gebyrudvalget. Derfor kan ES anbefale forslaget om safety-bidrag og tilslutter sig bemærkningerne til lovforslaget.

DANSAM anbefaler, at principperne omkring inddrivelsen af afgiften ikke indebærer, at lufthavnene kommer til at lægge ud for evt. dårlige betalere.



Det ville være ganske uacceptabelt for lufthavnene. Heri ligger også, at DANSAM ikke på statens vegne kan påtage sig at bruge ressourcer på at forfølge sådanne debitorer. Lufthavnene vil desuden få en ny administrativ opgave, hvilket DANSAM finder de bør kompenseres for. I øvrigt kan DANSAM gå helt ind for de foreslåede nye principper, som de finder helt rimelige, ikke mindst når der sammenlignes med visse andre lande.

Angående problematikken om opkrævningen af safety-bidraget, henvises til de generelle bemærkninger herom ovenfor.

SAS støtter forslaget ud fra en samlet omkostningsbetragtning. SAS skal dog knytte følgende supplerende bemærkninger hertil.

SAS bemærker, at de større kommercielle luftfartsvirksomheder, herunder primært Naviair, CPH og SAS, historisk har været med til at finansiere de mindre erhvervsvirksomheder inden for luftfartsbranchen såvel som private udøvere af luftfart. De senere år er dette sket gennem en overbetaling via de afgifter, som har været opkrævet i henhold til luftfartslovens § 148, som vedtoges den 9. juni 2004. Overskuddet herfra er herefter blevet anvendt til at finansiere Trafikstyrelsens omkostninger for herved at kunne nedsætte diverse gebyrer for øvrige mindre operatører.

Baggrunden var ifølge SAS, at de mindre luftfartsvirksomheder og private udøvere angiveligt ikke var i stand til at betale de omkostninger, som Trafikstyrelsen (daværende SLV) genererer ved tilsynet med disse. Med begrundelsen, at de bredeste skuldre skal bære de største byrder, pålagde man herefter den større kommercielle luftfart at bære en del af Trafikstyrelsens omkostninger ved tilsynet med de øvrige operatører. SAS argumenterede imod dette i sin tid ved lovforslagets fremsættelse.

Det nu fremsatte lovforslag fortsætter ifølge SAS denne praksis, idet det dog nu er de kommercielle luftfartsselskabers passagerer, hovedsageligt SAS', der ved opkrævning via billetterne direkte kommer til at bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens omkostninger til tilsynet med de mindre operatører. I tillæg vil luftfartsselskaberne også næsten fuldt ud finansiere Trafikstyrelsens omkostninger til tilsynet med Naviair med MDKK 10 og de større lufthavne med MDKK 11.

SAS anfører, at finansieringen af de øvrige operatører i hovedsagen sker gennem afskaffelse af alle årsgebyrer, som opkræves for det løbende tilsyn med alle brugere. Det betyder, at de kommercielle luftfartsselskaber i videre omfang end hidtil kommer til at finansiere Trafikstyrelsens omkostninger til øvrige brugere.

SAS er af den opfattelse, at alle operatører må bære egne omkostninger. Det er SAS og deres passagerer uvedkommende, at visse operatører er ude af stand til



at betale Trafikstyrelsens omkostninger. Som ved fremsættelsen af forslaget om indførelse af afgifter som nu er der bestemt heller ikke tale om, at de kommercielle luftfartsselskaber har bredere skuldre end den øvrige del af erhvervet – tværtimod. Konkurrencen har aldrig været hårdere, og der har været flere konkurser i de senere år, ligesom eksempelvis SAS har haft vanskeligheder med indtjeningen de sidste mange år.

SAS finder, at konsekvensen af, at de mindre selskaber ser sig ude af stand til at bære Trafikstyrelsens omkostninger, må derfor enten være, at Trafikstyrelsen reducerer omkostningerne eller reducerer gebyrerne via egne midler.

Til trods for disse åbenbart urimelige virkninger af lovforslaget, finder SAS imidlertid de overordnede omkostningsmæssige konsekvenser af forslaget så positive, at krydssubsidieringen ikke bør være til hinder for lovforslagets vedtagelse. Imidlertid forudsætter SAS, at Trafikstyrelsen inden for de herefter gældende rammer arbejder for, at krydssubsidieringen afvikles.

SAS anfører, at i henhold til gældende regulering og praksis betaler den kommercielle luftfart via afgifter for Naviairs og de større lufthavnes omkostninger. Lovforslaget indebærer, at de kommercielle luftfartsselskaber overtager betydelige omkostningsposter fra Naviair og de større lufthavne. En forudsætning må derfor være, at de af Naviair og de større lufthavne realiserede omkostningsbesparelser umiddelbart reflekteres i reducerede afgifter for den kommercielle luftfart. Hvis dette ikke er tilfældet, går SAS ud fra, at årsgebyrerne for Naviair og lufthavnene opretholdes.

SAS noterer i øvrigt, at Trafikstyrelsen gennem den senere tid har været i stand til at reducere det samlede omkostningsniveau for tilsynet med luftfarten, og at der vil ske yderligere omkostningsreduktioner i de kommende år. Det finder SAS særdeles positivt.

Trafikstyrelsen har noteret sig SAS's synspunkter. Trafikstyrelsen henviser i øvrigt til de fordele ved afgiftsomlægningen, som er beskrevet i lovforslagets bemærkninger og, at omlægningen i øvrigt sker efter anbefaling fra udvalget om dansk luftfart, jf. udvalgets redegørelse fra marts 2012.

Som også SAS selv nævner, så er krydssubsidiering indført ved lov i 2004 efter princippet om, at de bredeste skuldre bærer de tungeste byrder. Med nærværende lovforslag vil størrelsen af krydssubsidieringen formindskes. Dette sker både fordi Trafikstyrelsens omkostninger falder og dermed kommer de betalende aktører på de subsidierede områder tættere på at betale de reelle omkostninger. Det sker også fordi den danske del af den kommercielle luftfart samlet set kommer til at betale mindre med safety-bidraget end de gør med de nuværende årsgebyrer og –afgifter idet safety-bidraget kan opkræves hos passagererne, og fordi de udenlandske selskabers passagerer kommer til at bidrage.



Spørgsmålet om krydssubsidiering bliver løbende drøftet i gebyrudvalget, der sorterer under Trafikstyrelsen, og hvor både CPH og SAS deltager.

Trafikstyrelsen har i øvrigt oplyst, at styrelsen i første halvår 2013 vil tage initiativ til en gebyrreform, der bl.a. også vil se på krydssubsidieringen.

Transportministeriet er opmærksomt på, at de omkostningsbesparelser som visse aktører i branchen med lovforslaget vil opleve kan videreføres som reducerede afgifter for den kommercielle luftfart.

Se hertil hørings svar som modtaget fra CPH.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har noteret sig Trafikstyrelsens ønske om at overgå fra den nuværende struktur med cirka 2/3 gebyrer og 1/3 afgifter pålagt danske luftfartsselskaber, danske lufthavne, Naviair, certifikatindehavere og øvrige betalere til en struktur med cirka 1/4 gebyrer primært pålagt øvrige betalere og danske luftfartsselskaber og cirka 3/4 pålagt passagerer, der flyver såvel med danske som udenlandske luftfartsselskaber, jf. side 5 i notat af 19. september 2012 fra Trafikstyrelsen (i det følgende benævnt "Notatet").

CPH finder, at den foreslåede fremtidige struktur derved i højere grad kommer til at ligne en struktur, med kombination af gebyrer og passagerafgifter, som man ser i en række lande i Europa, jf. side 10 i bemærkninger til lovforslaget.

CPH anfører om forslagens betydning for CPH, at CPH's betaling af gebyrer/afgifter til Trafikstyrelsen vil blive reduceret med knap DKK 6 mio. om året. Denne reduktion vil med næstkommende takstafte (pr. 1.4.2015) indgå som en besparelse ved opgørelsen af de aeronautiske omkostninger, og derved komme luftfartsselskaberne til gode. I henhold til den overordnede takstafte 2009-2015, der er indgået mellem luftfartsselskaberne og CPH, er det aftalt, at CPH i den periode, hvor takstafte gælder, bærer risikoen for myndighedsafledte mer- eller mindre omkostninger, indenfor en nærmere aftalt grænse. Besparelsen ved Trafikstyrelsens omlægning af gebyrer/afgifter frem til 1.4.2015 opvejes af andre myndighedsafledte omkostninger, som er pålagt CPH i perioden siden takstafte fra 2009 (f.eks. etablering af SRA (security) i Cargo-området, ændring af ind-/udkørsel til CSRA området, CPH's overtagelse af Nordvagten, udvidelse af rulleveje mv., certificering af teknisk personale, forbedring af grænsesikring mv.).

Ifølge CPH vil omlægningen af strukturen for CPH på sigt være neutral. Det samme gør sig gældende for Naviair, idet Naviair efter det oplyste vil skulle indregne de reducerede Trafikstyrelse afgifter i fremtidige afgifter overfor luftfartsselskaberne.

CPH bemærker, at i følge forslaget skal danske lufthavne fremover på vegne af Trafikstyrelsen opkræve safety-bidrag fra luftfartsselskaberne, mens Trafikstyrelsen fortsat selv opkræver gebyrer. Lufthavnenes omkostninger til opkrævning af safety-bidrag vil indgå i de aeronautiske omkostninger, som for



CPH's vedkommende fra den næstkommende takstafte pr. 1.4.2015 vil blive dækket af trafiktaksterne.

Side 8/21

CPH finder, at det af lovteksten bør fremgå, at lufthavnene efter sædvanlig rykkeprocedure kan overdrage ikke betalte safety-bidrag til opkrævning hos Trafikstyrelsen, således at lufthavnene ikke belastes med debitortab som følge af luftfartsselskabernes manglende betaling af safety-bidrag.

CPH mener videre, at den omfordeling, der følger af ændringen af strukturen for opkrævning af gebyrer/afgifter medfører (i) en generel meromkostning for den kommercielle luftfartstrafik i Danmark og (ii) i særdeleshed en meromkostning for en række udenlandske luftfartsselskaber, som i de forløbne år har bidraget betydeligt til trafikvæksten og turismen i Danmark, og som forventes at bidrage yderligere i de kommende år, hvis rammevilkårene fortsat opfattes som attraktive af de pågældende luftfartsselskaber.

CPH bemærker, at de udenlandske luftfartsselskaber hidtil har bidraget med en mindre andel til Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter, dels via betaling af trafiktakster til lufthavne, dels via betaling af Naviairs afgifter. Ifølge lovforslaget skal udenlandske og danske luftfartsselskaber fremover ligestilles i relation til safety-afgiften.

CPH bemærker, at Trafikstyrelsen på side 3 i Notatet anfører at finansieringen af tilsynsindsatsen i andre europæiske lande sker helt eller delvist enten ved passagerafgifter m.v. (herunder gebyrer) eller ved offentlige bevillinger. På side 1 i Notatet anfører Trafikstyrelsen endvidere, at der ikke længere skal opkræves årsgebyrer fra luftfartsskolerne med henblik på at fremme uddannelser indenfor luftfarten.

Hvis man overordnet ser på omfordelingen af gebyrer/afgifter, jf. den opstillede tabel på side 5 i Notatet, får man ifølge CPH det indtryk, at "Certifikatindehavere" (ekskl. luftfartsselskaber, lufthavne og Naviair) og "Øvrige betalere" (værksteder, skoler, DMI, privat personer med eget fly m.v.) fremover skal betale DKK 21,5 mio. mindre end under den nuværende struktur, mens den kommercielle luftfart skal betale et tilsvarende beløb mere. Heri er ikke taget i betragtning, at Trafikstyrelsen fremover forventer at spare DKK 6,9 mio. p.a. (eller 7,5 %) på de samlede omkostninger til tilsyn m.v. som følge af effektiviseringer.

Det kan ifølge CPH være hensigtsmæssigt at "lette" afgiftstrykket for udvalgte dele af den ikke kommercielle luftfart i Danmark, herunder for aeronautiske skoler, uddannelse af piloter m.v. men man kan stille spørgsmål ved, om det er hensigtsmæssigt at blande dette sammen med fastsættelse af gebyrer og afgifter for den kommercielle del af luftfarten i Danmark.



CPH mener, at det bør overvejes at opdele omlægningen af gebyrer/afgifter i en (a) kommerciel luftfartsdel og en (b) ikke kommerciel luftfartsdel, og endvidere at vurdere, om der - som i visse andre lande - bør inddrages offentlige bevillinger i forbindelse med fastsættelse af afgifter/gebyrer for den ikke kommercielle del.

En sådan fremgangsmåde vil ifølge CPH også stemme overens med det generelle princip om, at fastsættelse af luftfartsmæssige afgifter skal være omkostningsrelaterede, transparente og ikke diskriminerende.

Trafikstyrelsen har noteret CPHs bemærkninger. Trafikstyrelsen henviser i øvrigt til de fordele ved finansieringsomlægningen, som er beskrevet i lovforslagets bemærkninger, og at omlægningen i øvrigt sker efter anbefaling fra udvalget om dansk luftfart, jf. udvalgets redegørelse fra marts 2012.

Trafikstyrelsen kan tilslutte sig det generelle princip om, at luftfartsmæssige afgifter ikke skal være diskriminerende. Det er netop også den konkurrenceforvridende effekt for de danske luftfartsselskabers konkurrenceevne, der forbedres med omlægningen.

Angående det generelle princip om at af luftfartsmæssige afgifter skal være omkostningsrelaterede og transparente, er Trafikstyrelsen enig i, at gebyrerne så vidt muligt skal være transparente og omkostningsrelaterede.

Angående problematikken om opkrævningen af safety-bidraget, henvises til kommentarerne herom ovenfor.

Det skal i forlængelse heraf understreges, at hele hensigten med lovforslaget er at forbedre den kommercielle civile luftfarts konkurrenceevne, hvilket bl.a. også ligger til grund for Luftfartsudvalgets anbefaling vedrørende omlægning af Trafikstyrelsens gebyrsystem. Reflekteres CPHs besparelser som følge af indførelsen af safety-bidraget ikke i de aftaler, CPH indgår med luftfartsselskaberne efterfølgende, vil det således stride mod hele grundtanken bag indførelsen heraf, som CPH også er bekendt med.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) hilser dette forslag velkomment og henviser til at KDA m.fl. i gebyrudvalget ved flere lejligheder har påpeget, at den nuværende model for beregning af gebyrer er uigennemskuelig og svær at forstå for menigmand og at KDA m.fl. netop har foreslået en opkrævningsmetode, som indeholdt i udkastet til lovforslag.

Motorflyvningens Fællessekretariat – Dansk Motor Flyver Union støtter forslaget om den nye model for betalingen af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart.



Forbrugerrådet opfatter den fremsendte høring som en udmøntning af anbefalingerne fra udvalget om dansk luftfart, som forbrugerrådet selv deltog i. Forbrugerrådet har derfor ikke yderligere bemærkninger til udkastet.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) kan tilslutte sig den foreslåede ændring, der i øvrigt er i fuld overensstemmelse med Luftfartsudvalgets anbefalinger. Ændringen vil overordnet set medvirke til en forbedring af det danske luftfartserhvervs konkurrencebillede. BDL finder det i øvrigt positivt, at Trafikstyrelsen i den seneste tid har været i stand til at reducere de samlede omkostninger, herunder også at denne positive udvikling ser ud til at fortsætte.

Indførelsen af safety-bidraget løser dog ifølge BDL ikke den grundlæggende problemstilling, der har været knyttet til den hidtidige finansieringsmodel, nemlig at aktørerne i den erhvervmæssige del af luftfartens passagersegment subsidierer tilsynsaktiviteterne for den ikke-erhvervmæssige del og for andre segmenter end de passagervendte. Reelt set betyder den foreslåede ændring, hvor årsgebyrerne bortfalder, at denne krydssubsidiering øges. BDL er af den opfattelse, at enhver modtager af Trafikstyrelsens ydelser må afholde egne omkostninger, og vi henstiller derfor til, at denne skævvridning fjernes i en efterfølgende revision af reglerne.

BDL henviser til, at det fremgår af § 148, stk. 3 i forslaget, at lufthavnene skal stå for opkrævningen af safety-bidraget hos luftfartsselskaberne. Der er i den forbindelse tale om en administrativ service, som lufthavnene skal udføre på vegne af myndigheden. Det er i den forbindelse vigtigt, at det entydigt klarlægges, at ansvaret for inddrivelse af restancer mv. ikke pålægges lufthavnene. BDL forudsætter, at dette sikres gennem henvisningen til restanceinddrivelsesmyndigheden i forslagets § 148, stk. 8.

Trafikstyrelsen har noteret sig BDL's synspunkter.

Angående problematikken om opkrævningen af safety-bidraget, henviser Trafikstyrelsen til sine kommentarer herom ovenfor.

Som også SAS's høringssvar er besvaret, så er krydssubsidiering indført ved lov i 2004 efter princippet om, at de bredeste skuldre bærer de tungeste byrder. Med nærværende lovforslag vil størrelsen af krydssubsidieringen formindskes. Dette sker både fordi Trafikstyrelsens omkostninger falder, og dermed kommer de betalende aktører på de subsidierede områder tættere på at betale de reelle omkostninger. Det sker også fordi den danske del af den kommercielle luftfart samlet set kommer til at betale mindre med safety-bidraget end de gør med de nuværende årsgebyrer og -afgifter, idet safety-bidraget kan opkræves hos passagererne, og fordi de udenlandske selskabers passagerer også kommer til at bidrage.



Opmærksomheden skal i øvrigt henledes på, at spørgsmålet om krydssubsidiering løbende drøftes i gebyrudvalget, der sorterer under Trafikstyrelsen, og hvor både CPH og SAS deltager. Trafikstyrelsen har i øvrigt oplyst, at styrelsen i første halvår 2013 vil tage initiativ til en gebyrreform, der bl.a. vil se på krydssubsidieringen. Transportministeriet er i øvrigt opmærksomt på, at de omkostningsbesparelser som visse aktører i branchen med lovforslaget vil opleve kan videreføres som reducerede afgifter for den kommercielle luftfart.

Dansk Erhverv finder forslaget afbalanceret og kan således støtte det.

Jet Time har beregnet effekten af lovforslaget for selskabet, og må desværre konstatere, at ændringen vil medføre en stigning af selskabets safety-bidrag på ca. 46 %. Lovforslaget vil altså ikke bidrage til en forbedring af Jet Times konkurrenceevne – tværtimod.

Jet Time henviser til, at ifølge bl.a. pressens omtale af lovforslaget vil flere danske luftfartsselskaber opleve reduktioner i bidraget, hvilket stemmer overens med Trafikstyrelsens bemærkninger til lovforslaget.

I den forbindelse undrer det Jet Time, at afgiften for Jet Time vil stige samtidig med, at flere udenlandske selskaber kommer til at bidrage, uden at de samlede bidrag til Trafikstyrelsen øges væsentligt. Det må nødvendigvis være fordi de danske selskaber, der tjener på lovforslaget, vil opleve meget væsentlige omkostningsreduktioner, hvilket betyder, at lovforslaget vil medføre en betydelig konkurrenceforvridning mellem de danske selskaber.

Jet Time anfører, at de selskaber, der slipper billigere, er selskaber, der opererer med små passagerbelægningsprocenter, ligesom i øvrigt selskaber, der ikke transporterer passagerer, f.eks. cargoselskaber, vil blive fritaget for at betale safety-bidrag. Luftfartsselskaber som Jet Time, der flyver med fulde, eller næsten fulde fly, vil blive ramt af øgede omkostninger, og må, sammen med et antal udenlandske selskaber, bære omkostningerne ved en forbedring af konkurrenternes konkurrenceevne.

Udover at bidragsomlægningen således påfører Jet Time, og sandsynligvis enkelte andre danske luftfartsselskaber, konkurrenceforvridende ekstraomkostninger, vil Jet Time ikke undlade at påpege, at afgiftsomlægningen trækker i den forkerte retning i relation til en af de store udfordringer for international luftfart, nemlig miljøet.

Jet Time opfordrer derfor til at lovforslaget ændres, således at ingen danske luftfartsselskaber oplever en omkostningsstigning som følge af omlægning af bidraget, og således at der ikke sker en forvridning af konkurrencen mellem danske luftfartsselskaber, hvilket bør være muligt, når omkostningerne fremover skal fordeles på flere bidragsydere, end i dag.



Jet time udregner deres stigning i omkostninger til 46 pct. Det er ikke umiddelbart muligt for Trafikstyrelsen at genskabe de beregninger ud fra de oplysninger, Trafikstyrelsen har kendskab til. Ifølge Trafikstyrelsens beregninger, som er baseret på et gennemsnit af omkostninger i perioden 2009-2011, vil Jet Time med safety-bidraget have omkostninger, der ligger 18 pct. højere end deres nuværende afgifter og gebyrer. Jet time vil således sammen med SAS samlet set komme til at betale mere efter den nye model. Men det er excl. Jet Times indirekte besparelser i form af lavere takster fra lufthavne og Naviair mv. Hertil kommer – hvilket ikke er uvæsentligt - at safety-bidraget, i modsætning til de nuværende afgifter og årsgebyrer, vil fremgå eksplicit af flybilletterne.

Der henvises i øvrigt til de fordele ved finansieringsomlægningen – herunder konkurrencefordelene i forhold til udenlandske selskaber, som er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget.

Trafikstyrelsen skal slutteligt bemærke, at en afskaffelse af årsgebyrer og årsafgifter alt andet lige vil betyde en besparelse samlet set for de danske luftfartsselskaber. Og at de 6 kr. opkræves på billetten, hvilket gør omkostningerne meget mere gennemskuelige for passagerne, samtidig med at ændringen samlet set vil forbedre de danske luftfartsselskabers konkurrenceevne.

2.2 Havarikommissionens undersøgelsespligt

Generelt er der blandt høringsparterne en betænkelighed ved forslaget, som opfattes som en tilbagegang for flyvesikkerheden. Der ses dog også at være tale om nogle misforståelser mht. hvad lovforslaget indebærer.

Lovforslaget indebærer følgende:

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)
<i>Havarier i Danmark</i>	Alle luftfartøjer	Alle luftfartøjer registreret i Danmark (herunder grønlandske/færøske) eller fremmed stat (nationalitetsregistrering)
<i>Havarier i Grønland/Færøerne</i>	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 + Grøn-land/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

Trafikstyrelsen bemærker vedrørende forslaget betydning for flyvesikkerheden, at forslaget alene har betydning for de undersøgelser, som ikke er omfattet af gældende EU-regler, at forslaget tilvejebringer en lovgivning, som er i overensstemmelse med internationale regler, og at Transportministeriet har ønsket en sådan tilpasning af regelsættet.

Havarikommissionens undersøgelsespligt fremadrettet:

Havarikommissionen skal fremadrettet undersøge havarier for nationalt registrerede fly, og dermed ikke bl.a. ultralette fly, samt alvorlige hændelser for fly, der er nationalt registrerede og vejer over 2.250 kg.

For så vidt angår de ikke-alvorlige hændelser, vil disse fremadrettet skulle indberettes til Trafikstyrelsen og indgå i Trafikstyrelsens flyvesikkerhedsmæssige analysearbejde og tilsyn.

De alvorlige hændelser under 2.250 kg, som ikke er omfattet af EU-reglerne, vil ikke blive undersøgt af eller indberettet til en officiel myndighed, men tilsynet med de involverede luftfartøjer vil dog fortsat 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.

I tilknytning hertil bemærker Trafikstyrelsen, at der blandt luftfartens organisationer overvejes etableret et beredskab for undersøgelse af de havarier og alvorlige hændelser, som ikke længere skal undersøges af HCLJ.

Der henvises endvidere til Trafikstyrelsens specifikke kommentarer nedenfor, hvor også misforståelserne i høringssvarene søges afklaret.

HØRINGSSVAR:

Danish Airline Pilots Association (DALPA) er bekymrede for om Trafikstyrelsen har og får de ressourcer og kompetencer tilført, der skal til for at tage sig af de sager, der før har ligget hos Havarikommissionen. I stedet for at dele "emnet" op i 2 finder DALPA det i stedet relevant, at Havarikommissionen får tilført flere ressourcer.

DALPA finder, at der kan blive et problem i forhold til uafhængighed og neutralitet i forholdet til årsagen til incidenten og de anbefalinger Havarikommissionen/Trafikstyrelsen efterfølgende kommer med. Det kan blive et stort problem, hvis de involverede parter ikke har tillid til konklusionen.

DALPA mener generelt set, at man for flyvesikkerhedens skyld skal værne om, at den institution, der er fuldstændig uafhængig fortsat tager sig af alle incidents – med andre ord at bevare kompetencen og beføjelserne hos Havarikommissionen for at sikre brugernes tillid til systemet.

Trafikstyrelsen bemærker, at Trafikstyrelsen fremover alene skal modtage indberetning om ikke-alvorlige hændelser og, at disse vil blive behandlet på samme vis som de indberetninger om flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, som Trafikstyrelsen allerede modtager. Det betyder altså, at Trafikstyrelsen ikke skal foretage undersøgelse af hændelserne, men alene skal lade dem indgå i Trafikstyrelsens flyvesikkerhedsmæssige analysearbejde.

Med hensyn til DALPA's bemærkninger om havarier og alvorlige hændelser, henvises til de generelle bemærkninger om Havarikommissionens undersøgelsespligt ovenfor. Det ovenfor omtalte tilsyn er i et vist omfang delegeret fra Trafikstyrelsen til private organisationer, hvilket gælder fx for ultralette flyvemaskiner.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) finder, at det bør tydeliggøres, hvilken sammenhæng der er mellem "hændelser" og "flyvesikkerhedsmæssige begivenheder", som i dag anvendes i gældende BL8-10.



CPH bemærker videre, at indskrænkning af undersøgelsespligten, hvorefter Havarikommissionen ikke længere skal foretage undersøgelser af alvorlige hændelser, der involverer luftfartøjer med en startvægt under 2.250 kg, medfører, at alvorlige hændelser, der involverer privatflyvningen i Danmark ikke længere belyses, og derved går meget vigtig læring tabt. Dette må betragtes som en forringelse af flyvesikkerhedsniveauet.

CPH anfører desuden, at de hændelser, som ikke er alvorlige hændelser, men som hidtil har været indberettet og undersøgt af Havarikommissionen, skal iht. lovforslaget fremover indberettes til Trafikstyrelsen, i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. En sådan ændring må forudsætte, at Trafikstyrelsen fremover skal foretage de samme analyser og undersøgelser, som Havarikommissionen gør det i dag for ikke alvorlige hændelser (luftfartøjer med en startvægt over 2.250 kg) og alvorlige hændelser, der involverer luftfartøjer med en startvægt under 2.250 kg. Det må derfor samtidig være en forudsætning, at Trafikstyrelsen tilføres relevante og tilstrækkelige ressourcer til at kunne opfylde denne opgave, og at Trafikstyrelsen får samme mandat som Havarikommissionen har i dag på disse områder.

Trafikstyrelsen bemærker, at for så vidt angår sammenhængen mellem "hændelser" og "flyvesikkerhedsmæssige begivenheder", fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at begge forhold i EU-retten betragtes som hændelser, som ikke er alvorlige og er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. 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 altså i dag todelt idet de flyvesikkerhedsmæssige begivenheder indberettes til Trafikstyrelsen, og de øvrige ikke-alvorlige hændelser indberettes til Havarikommissionen. Fremover vil de med forslaget kun skulle indberettes til Trafikstyrelsen.

For så vidt angår CPHs bemærkninger om Havarikommissionens undersøgelsespligt henvises til de generelle bemærkninger herom ovenfor.

Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens kommentarer ovenfor til DALPA's bemærkninger.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) finder, at sikkerhed (safety) indenfor luftfarten er meget vigtig. Forslaget om at ændre opgaveportefølje for



Havarikommissionen og Trafikstyrelsen giver derfor anledning til følgende kommentarer:

Side 16/21

ES finder, at det principielt skulle være i orden, at nogle opgaver flyttes fra Havarikommissionen til Trafikstyrelsen, da begge myndigheder er kompetente indenfor luftfarten. Det må imidlertid ikke være på grund af en "spareøvelse", hvorfor ES må insistere på, at sparede årsværk i Havarikommissionen tildeles Trafikstyrelsen.

ES forstår i øvrigt forslaget således, at alvorlige hændelser med luftfartøjer under 2.250 kg i fremtiden skal behandles af Trafikstyrelsen. Det kan efter ES mening kun lade sig gøre med den rigtige kompetence og de nødvendige ressourcer, hvorfor dette må tilføres Trafikstyrelsen.

Desuden anbefaler ES, i forbindelse med den foreslåede præcisering af indberetning og behandling af hændelser til Trafikstyrelsen, en definition af hændelse. Igen må ES insistere på, at det sparede årsværk i Havarikommissionen overflyttes til Trafikstyrelsen i forbindelse med den nye opgave portefølje.

Endelig synes ES at konstatere vedrørende den foreslåede § 149 a, at "hændelse" tilsyneladende ikke er medtaget, som et forhold for hvilket man får straffritagelse for ved indberetning af.

Trafikstyrelsen bemærker, at det er en fejlagtig opfattelse, at Trafikstyrelsen skal behandle alvorlige hændelser med luftfartøjer under 2.250 kg. Disse vil, som nævnt ovenfor, ikke fremadrettet blive undersøgt af Havarikommissionen og heller ikke af Trafikstyrelsen, medmindre de er omfattet af EU-reglerne. De alvorlige hændelser vil fremadrettet skulle indberettes til Trafikstyrelsen, og indgå i Trafikstyrelsens flyvesikkerhedsmæssige analysearbejde.

Mht. definition for hændelse, foreslås en sådan jo netop i lovforslagets § 1, nr. 3, tillige med definition for alvorlig hændelse og havari, i overensstemmelse med definitionerne i gældende EU-forordning 996/2010. I EU-forordningen er alvorlige hændelser en delmængde af hændelser. De forhold, der skal indberettes til Trafikstyrelsen i den foreslåede § 89 b, stk. 1, er de forhold, som ikke er et havari eller en alvorlig hændelse. Det er specificeret i forordningen (og gengivet i lovforslagets specielle bemærkninger), hvilke hændelser, der er alvorlige og der er anført eksempler herpå. De hændelser, som ikke alvorlige, er således blot "almindelige" hændelser.

Mht. bestemmelsen om straffrihed, udvides den til at omfatte "almindelige" hændelser, altså hændelser, som ikke er alvorlige hændelser, jf. EU-forordningens definitioner. Fremover vil det således være sådan, at den der foretager anmeldelse af sådanne ikke-alvorlige hændelser, ikke vil kunne straffes for det pågældende forhold således som det i forvejen gælder for anmeldelse af driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. Man kan dog fortsat ikke blive straffri ved at anmelde et



flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, da disse heller ikke skal indberettes til Trafikstyrelsen efter § 89 b, stk. 1.

Side 17/21

Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens kommentarer ovenfor til DALPA's og CPH's bemærkninger.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) noterer med nogen betænkelighed, at de hændelser og i visse tilfælde havarier, der uvægerligt sker også med en stor del af de fly, der opereres af KDA's medlemmer, ikke længere skal have havarikommissionens bevågenhed. KDA finder, at det er et alvorligt tilbageskridt for flyvesikkerheden med mindre luftfartøjer. KDA forventer, at Trafikstyrelsen vil kræve en eller anden form for udredning af sådanne havarier og hændelser, og da ændringen i havarikommissionens opgaver formentlig bundet i besparelser, anser KDA det ikke for sandsynligt at Trafikstyrelsen selv vil gå ind i sådanne udredninger.

KDA frygter derfor at sådanne udredninger kan blive foretaget af politiet, hvilket giver KDA anledning til at frygte to forhold.

- 1) Politiet har KDA bekendt ikke kvalificeret personale til at forestå udredning af flyvehavarier og flyvehændelser og har erfaring for uheldige udtalelser til pressen og frygter ubegrundet beslaglæggelse af luftfartøj.
- 2) I modsætning til Havarikommissionen, er politiet ikke en uvildig organisation, der alene har til formål at afdække de omstændigheder der har ført til et havari. Piloter véd, at de uden at frygte for repressalier i næsten alle tilfælde trygt kan oplyse havarikommissionen om alle relevante forhold ved et havari, uden de derved efterfølgende risikerer at blive retsforfulgt. Politiet er anklagemyndighedens forlængede arm, hvilket kunne forlede en pilot til at undlade at oplyse om relevante forhold, der kan have været medvirkende til et havari, og som piloten kan frygte vil afstedkomme en anklage af den ene eller anden art. Derved kan essentiel viden gå tabt, idet den egentlige årsag til havariet måske ikke kommer frem – og dermed kan vi ikke drage nogen lære heraf.

KDA skal derfor kraftigt anbefale, at havarikommissionens kommissorium forbliver uændret.

Såfremt dette ikke er tilfældet, er KDA's medlemsorganisationer enige om, at tilbyde, at KDA nedsætter et uvildigt "havariberedskab" bestående af en bred vifte af personer fra medlemsorganisationerne, til udredning af sådanne havarier. I flere af organisationerne sidder der personer med indgående kendskab til udredning af havarier, og derved kunne den form for flyvning vore medlemmer dyrker, fortsat blive tilgodeset med informationer om havarier. Et



sådant tiltag forudsætter naturligvis en nærmere dialog med afgrænsning af ansvarsområder og kompetencer – men tilbuddet står ved magt.

Side 18/21

Trafikstyrelsen anser det for positivt, at KDA og KDA's medlemmer vil etablere et beredskab for undersøgelse af de havarier og alvorlige hændelser, som ikke længere skal undersøges af Havarikommissionen. Det forudsættes, at ejere/brugere af de involverede luftfartøjer accepterer ordningen, idet der ikke er tale om en formel undersøgelsesinstans med lovhjemlet kompetence til at foretage undersøgelse, kræve dokumenter fremlagt, foretage afhøringer osv.

Trafikstyrelsen vil i øvrigt gerne så vidt muligt bistå med at facilitere en sådan ordning, men bemærker, at styrelsen som tilsynsmyndighed skal være uafhængig i forhold til undersøgelserne og derfor ikke kan deltage i sådanne undersøgelser eller forholde sig til, i hvilket omfang eller hvordan undersøgelserne skal foretages.

Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens kommentarer ovenfor til DALPA's og CPH's og ES' bemærkninger.

Motorflyvningens Fællessekretariat – Dansk Motor Flyver Union (DMU) er meget betænkelige ved forslaget og frygter at det medfører en alvorlig tilbagegang for flyvesikkerheden for deres medlemmer. DMU støtter op om det af KDA indsendte høringssvar.

Der henvises til Trafikstyrelsens kommentarer ovenfor til KDA's bemærkninger.

Dansk Svæveflyver Union (DSvU) er med baggrund i den udvikling der foregår indenfor svæveflyvning bekymret for forslaget. DSvU er naturligvis enige i, at banale små hændelser ikke behøver involvering af Havarikommissionen, men DSvU er bekymrede over, at der ikke længere skal foregå udredninger omkring UL-fly. Som udviklingen sker i dag, så er der flere og flere UL-svævefly i Danmark, og en ændring som foreslået, vil derfor kunne betyde, at ens havarityper med svævefly med hhv. standardluftdygtighedsbevis eller UL-svævefly skal behandles forskelligt. Det vil i sidste ende gå ud over flyvesikkerheden.

DSvU anser det endvidere for problematisk, at det kan betyde, at det fremover kan være enten Trafikstyrelsen eller politiet som er involveret i sagen. DSvU anser det for problematisk, da det så senere kan være samme myndighed, som rejser tiltale.

DSvU kan se en konflikt i relation til en ellers fortrolig udredning overfor en uafhængig havarikommission.



Trafikstyrelsen bemærker vedrørende det forhold, at ultralette fly fremover ikke skal undersøges, at dette er i tråd med den internationale lovgivning på området. I såvel EU-lovgivningen som i den internationale konvention om civil luftfart, Chicago-konventionen, er ultralette fly ikke omfattet af undersøgelsespligten.

Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens kommentarer ovenfor

2.3 Beredskab på luftfartsområdet

Københavns Lufthavne A/S (CPH) finder, at formuleringen af den foreslåede § 148 b er meget vid: ” nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabsituationer og andre ekstraordinære situationer”. Det fremgår ikke klart, hvilken planlægning der er tale om; handler det om at sikre kontinuiteten i luftfarten, jf. beredskabslovens § 24, stk. 1, om indsatsplaner eller begge dele.

CPH henviser til, at bestemmelsens i den foreslåede § 148 b, stk. 4 angiver, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn. I henhold til beredskabsloven er det Beredskabsstyrelsen (efter bemyndigelse fra Forsvarsministeren), der overordnet koordinerer planlægningen vedrørende den civile sektors beredskab og fastsætter regler for den tekniske indsatsledelse, mens det er politiet, der forestår koordineringen i forbindelse med en større indsats, og det kommunale beredskab der har den tekniske ledelse af indsatsen på skadesstedet.

For at undgå uoverensstemmelser mellem de to lovgivninger anbefaler CPH, at en ny § 148 b i Luftfartsloven alene henviser til de relevante bestemmelser i Beredskabslovens kapitel 5 og eventuelt kapitel 6.

Henset til Luftfartslovens § 60 stk. 2 og til hjemlen i bekendtgørelse nr. 839 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser mv., § 2 nr. 2 og § 18, stk.1, er det CPHs opfattelse, at der ikke er behov for en hjemmel til at fastsætte generelle, administrative regler på beredskabsområdet, der går videre end den hjemmel, der allerede følger af beredskabslovens § 24 og § 28.

Trafikstyrelsen bemærker, at der i den foreslåede § 148 b stk. 1 udelukkende er tale om transportberedskabet, dvs. at sikre kontinuiteten i luftfarten, jf. § 24, stk. 1 i beredskabsloven. Beredskabsstyrelsen, politi og redningsvæsenet har ansvaret for indsatsplaner. Det følger af sektoransvaret i § 24, stk. 1, i beredskabsloven, at de enkelte ministre inden for deres område skal planlægge og videreføre samfundets funktioner i tilfælde af ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger. Det er således transportministerens ansvar, at der er beredskabsplaner for opretholdelse af luftfarten i tilfælde af ulykker og katastrofer mm. Det er Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med, at



transportvirksomheder og infrastrukturforvaltere har de nødvendige beredskabsplaner. Der er med forslaget ikke tale om yderligere krav end de, der allerede følger af beredskabslovens § 24, stk. 1. Dette er nu præciseret i lovforslagets specielle bemærkninger til § 148 b, stk. 1.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) bemærker, at bestemmelsen pålægger lufthavne og luftfartsselskaber en generel forpligtelse til at "foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer." BDL har fuld forståelse for bestemmelsen som sådan, men er bekymrede for, at en for bred generel fortolkning vil kunne pålægge lufthavne og luftfartsselskaber unødigt store byrder.

Trafikstyrelsen bemærker, at det allerede i dag følger af sektoransvaret i beredskabslovens § 24, stk. 1, at der skal laves planer for opretholdelse og videreførelse af samfundets funktioner på transportområdet. Der er tale om proportionelle beredskabsplaner for lufthavne og luftfartsselskaber, der selv har samme incitament til at få genetableret luftfarten. Der vil således ikke være tale om at der pålægge lufthavne og luftfartsselskaber unødige nye store byrder. Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens bemærkninger til Københavns Lufthavne A/S' høringsvar ovenfor.

2.4 Øvrigt

Peter Meilhede Hansen, Vejle, har med baggrund i ændringen af luftrumstrukturen for Billund fremsat en række forslag til ændring af bestemmelser i luftfartsloven, som ikke er omhandlet af høringsudkastet. Det drejer sig om bl.a. bestemmelserne om krav til flyvepladser og flyvesikringstjenesten og tilsynet hermed. Der foreslås bl.a. i den forbindelse indsat krav om overensstemmelse med diverse EU-forordninger.

Trafikstyrelsen bemærker hertil, at i henhold til EU-retten, er EU-forordninger direkte gældende i medlemslandene, og de skal eller kan følgelig ikke gennemføres ved national lovgivning. Det følger endvidere i forvejen af luftfartslovens § 1, at luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i luftfartsloven og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EU-forordninger. I det omfang der i EU-forordninger er fastsat krav til luftfarten, herunder tilsynet hermed, gælder disse altså allerede i Danmark. Trafikstyrelsen finder således ikke grundlag for ændringer af luftfartsloven på dette område.

3. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Transportministeriet har foretaget en række ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

I substansen er følgende ændret:



Den foreslåede bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 3 samt bemærkningerne hertil, om at safety-bidraget opkræves hos luftfartsselskaberne af afrejseflyvepladsen, der videreafregner til Trafikstyrelsen, er ændret således, at transportministeren med hjemmel i § 148, stk. 7 kan fastsætte regler om opkrævning. Som det fremgår ovenfor, overvejes modellen for opkrævning, og det vil således i stedet blive fastsat administrativt, hvordan opkrævningen sker. Der er endvidere i gældende luftfartslov hjemmel til at fastsætte regler om opkrævning, og denne hjemmel foreslås videreført.

Det er i bemærkningerne til lovforslaget vedrørende safety-bidraget tilføjet oplysning om den engangsudgift for Trafikstyrelsen, der vil være i forbindelse med overgangsordningen.

Der er tilføjet forslag om, at der også i luftfartslovens § 138, stk. 2, henvises til § 136. Der er udelukkende tale om en konsekvensmæssig og lovteknisk præcisering af, hvilke flyvehavarier og flyvehændelser, der er omfattet af Havarikommissionens forpligtelser, herunder aftalen med de militære myndigheder.

Endvidere er der i bemærkningerne om Havarikommissionens undersøgelsespligt foretaget præciseringer i det skema, der viser gældende regler (EU-regler, Chicagokonventionen og luftfartsloven) samt i det skema, der viser de foreslåede nye regler i luftfartsloven i forhold til de gældende regler i luftfartsloven.

Af lovtekniske grunde er § 148 b om beredskab inden for luftfart ændret til § 147 a.

Derudover er det præciseret i lovforslagets bemærkninger til § 148 b, stk. 1, om beredskab inden for luftfart, at der med forslaget ikke er tale om yderligere krav, end de, der allerede følger af beredskabslovens § 24, stk. 1.

Lovforslagets § 3 er ændret således, at hele lovforslaget træder i kraft samtidigt, det vil sige den 1. juli 2013.

Endvidere er det med lovforslagets § 3, stk. 2 fundet hensigtsmæssigt udtrykkeligt ved lovtekst at fastsætte, at årsgebyrer og årsafgifter vil blive efterreguleret. Dette har tidligere alene fremgået af bemærkningerne til lovforslaget.