



Fremsat den 22. oktober 2025 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(De færøske myndigheders etapevise overtagelse af sagsområdet luftfart m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 1114 af 29. december 1997, foretages følgende ændringer:

1. I § 148, stk. 1, 5. pkt., indsættes efter »jf. dog stk. 3«: »og § 152 b, stk. 2«.

2. Efter § 152 a indsættes:

»§ 152 b. De færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart, jf. § 2, stk. 2, i lov om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, kan ske delvist på forskellige tidspunkter

Stk. 2. Trafikstyrelsens omkostninger forbundet med tilsyn med civil luftfart i forhold til opgaver på ikke-overtagne områder dækkes af den afgift, som følger af § 148, stk. 1, indtil sagsområdet luftfart i sin helhed er overgået til de

færøske myndigheder. Trafikstyrelsens opkrævning af afgiften, jf. § 148, stk. 1, for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, ophører, når sagsområdet luftfart er overtaget i sin helhed.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler, som er nødvendige for gennemførelsen af overtagelsen, jf. stk. 1.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

§ 3

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. De færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.1.1. National luftfarslovgivning
 - 2.1.2. International luftfartslovgivning
 - 2.1.3. Overtagelsesrelateret lovgivning
 - 2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe grundlaget for, at de færøske myndigheder kan overtage sagsområdet luftfart delvist på forskellige tidspunkter besluttet af Færøernes landsstyre og i et omfang, der er fastlagt i en forhandling mellem Færøernes landsstyre og transportministeren.

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med, at lov nr. 578 af 24. juni 2005 om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder (herefter overtagelsesloven) ikke giver mulighed for, at de færøske myndigheder kan overtage sagsområdet luftfart delvist på forskellige tidspunkter. En overtagelse af sagsområdet luftfart vil efter overtagelsesloven alene kunne ske samlet.

Ved at skabe mulighed for, at sagsområdet luftfart kan overtages delvist på forskellige tidspunkter af de færøske myndigheder, skal det indtil, at luftfartsområdet er overtaget i sin helhed, sikres, at der ikke vil opstå tvivl om hverken ansvarsfordelingen mellem danske og færøske myndigheder, eller finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn på det civile luftfartsområde. Endelig er det nødvendigt at tilvejebringe en bemyndigelse, der gør det muligt at fastsætte administrative forskrifter, der gør det muligt at gennemføre overtagelsen.

Luftfartsområdet er endnu ikke overtaget af de færøske

myndigheder. Rammerne for en overtagelse har gennem en årrække været behandlet af arbejdsgrupper forankret i henholdsvis Uttanríkis- og vinnumálaráðið (Landsstyreområdet for Udenrigs- og Erhvervsanliggender) og Transportministeriet. I 2013 udmøntede arbejdet sig i rapporten »Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne« og i 2024 i »Rapport om Færøernes overtagelse af luftfartsområdet«.

Lovforslaget er en opfølgning på regeringsgrundlaget »Ansvar for Danmark« fra december 2022. Af regeringsgrundlaget følger det, at den danske regering vil samarbejde om at udmønte de beslutninger, som Færøerne og Grønland træffer om at overtage yderligere sagsområder.

Landsstyret har udtrykt ønske om områdets overgang til de færøske myndigheder. På et møde mellem den færøske landsstyrekvinde for udenrigs- og erhvervsanliggender og den danske transportminister den 26. maj 2025 blev der underskrevet en fælles erklæring om overtagelse af luftfartsområdet. Det følger af erklæringen, at de færøske myndigheder i henhold til gældende lovgivning og efter forhandling med danske myndigheder vil overtage sagsområdet »luftfart« samt bestemme tidspunktet for overtagelsen, jf. de identiske love, lagtingslov nr. 79 af 12. maj 2005 og lov nr. 578 af 24. juni 2005 om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder.

De færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområ-

der følger af lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes Hjemmestyre og som nævnt ovenfor overtagelsesloven. I forbindelse med de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder vil beføjelsen til at indgå internationale aftaler på det pågældende sagsområde følge af lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyes indgåelse af folkeretlige aftaler (herefter fuldmagtsloven vedrørende Færøerne).

Sagsområder nævnt i bilaget til overtagelsesloven (liste I) overgår til de færøske myndigheder på tidspunkter fastsat af de færøske myndigheder efter forhandling med de danske myndigheder. »Luftfart« er opført på liste I. Når et sagsområde er overtaget, har de færøske myndigheder den lovgivende og den udøvende magt på området samt det økonomiske ansvar knyttet hertil.

Luftfartsområdet består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security i bred forstand), der knytter sig til sikker flyvning generelt, herunder med passagerer, gods og post, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning. I forhold til en overtagelse betragtes luftfartsområdet som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens og Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbanes (herefter Havarikommisionen) opgaveportefølje. De forhold, der af FNs International Civil Aviation Organisation (ICAO) anses for relateret til luftfart, men som bl.a. vedrører told og immigration, er ikke omfattet af en overtagelse af luftfartsområdet.

Fuldmagtsloven vedrørende Færøerne regulerer Færøernes landsstyes beføjelse til at indgå folkeretlige aftaler på Kongerigets vegne på fuldt ud overtagne områder. Loven indebærer, at Færøernes landsstyre ikke vil kunne indgå folkeretlige aftaler inden for en mellemfolkelig organisation, som Kongeriget Danmark er medlem af. På luftfartsområdet blev Kongeriget Danmark, dvs. Færøerne, Grønland og Danmark bl.a. medlem af ICAO som følge af, at konventionen om international civil luftfart fra 1944 blev ratificeret af Danmark ved bekendtgørelse nr. 17 af 30. marts 1948 om Danmarks ratifikation af den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede konvention angående international civil luftfart (herefter Chicagokonventionen), der bl.a. udgør det retlige fundament for ICAO.

Transportministeren har bemyndiget Trafikstyrelsen til at varetage opgaver på luftfartsområdet med undtagelse af opgaver vedrørende undersøgelser af havarier m.v., som varetages af Havarikommisionen. Trafikstyrelsens opgaver på luftfartsområdet vedrørende udstedelse af tilladelser, godkendelser og lignende gebyrfinansieres, mens tilsyn med alle dele af luftfartsområdet finansieres af safety-afgiften. Safety-afgiften medfinansierer derudover behandling af klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet. Lovforslaget har i den forbindelse til formål at fastlægge, hvornår dækningen af Trafikstyrelsens omkostninger forbundet med tilsyn med civil luftfart på

Færøerne ophører i forbindelse med de færøske myndigheders delvist på forskellige tidspunkter kan overtage sagsområdet luftfart.

Lovforslaget har endvidere til formål at tydeliggøre rammerne for lovgivningskompetencen i forbindelse med den etapevise overtagelse, herunder at give transportministeren beføjelse til administrativt at fastsætte nærmere regler, som er nødvendige for gennemførelsen af overtagelsen.

Som led i de færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart forudsættes det, at der vil blive foretaget de nødvendige ændringer i luftfartsloven og luftfartsloven som sat i kraft ved kongelig anordning, efterhånden som sagsområdet luftfart overtages af de færøske myndigheder.

2. De færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet

2.1. Gældende ret

2.1.1. National luftfartslovgivning

Lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025 (herefter luftfartsloven) og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 632 af 19. maj 2025 (herefter rettighedsloven) udgør den reguleringsmæssige ramme om det, der i daglig tale udgør luftfartsområdet.

Luftfartsloven er ved kongelig anordning, jf. bekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, sat i kraft med virkning for Færøerne. Tilsvarende er administrative forskrifter udstedt i medfør af loven løbende sat i kraft for Færøerne, enten direkte via kundgørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside ved de såkaldte Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) eller via bekendtgørelse, der efter kundgørelse i Lovtidende er kundgjort i Kunngerðablaðið.

Luftfartsloven er primært en rammelov, der muliggør udstedelse af administrative bestemmelser af meget teknisk karakter. Luftfartsloven vedrører alle aspekter af luftfartsområdet og spænder fra regler om retten til luftfart inden for dansk område, registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret, certificering af personer, organisationer, flyvepladser og luftfartøjer, herunder ubemandede, luftdygtighed, lufttrafikstyring, security, havariundersøgelser og statsflyvning til regler om finansiering af myndigheden, der står for godkendelser og tilsyn m.v.

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 1, at luftfartsselskaberne betaler en afgift (safety-afgift) til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end ti 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. Safety-afgiften gælder for Grønland og Færøerne, men den seneste regulering af afgiftens størrelse er endnu ikke sat i kraft for Færøerne og Grønland. Det følger af § 148, stk. 2, at afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet. Det betyder, at afgiften dækker Trafikstyrelsens omkostninger til bl.a. tilsyn med flyvepladser, værkstedet, godsoperatører, flyveskoler m.v. i hele Kongeriget.

Safety-afgiften opkræves pr. passager, der afgår fra en dansk, færøsk eller grønlandsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, uanset hvilket luftfartsselskab passagererne benytter. Den oprindelige hensigt med etableringen af afgiften var ifølge de almindelige bemærkninger pkt. 3.1.2.3, som omhandler indførelse af safety-afgiften, at sikre, at passagerer, der anvender de danske flyvepladser til afrejse, og som dermed har gavn af et højt sikkerhedsniveau, uanset om de er danske eller udenlandske, skal bidrage til at finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med alle aktører, der kan have indflydelse på sikkerheden på luftfartsområdet, jf. Folketingstidende 2012-13, tillæg A, L 100 som fremsat, side 7.

Rettighedsloven er ved kongelig anordning nr. 1042 af 28. november 2000 om ikrafttræden for Færøerne af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer sat i kraft med virkning for Færøerne. Anordningen er senest ændret ved anordning nr. 1315 af 16. november 2015 om ikrafttræden for Færøerne af ændringslove til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Rettighedsloven har en nær relation til luftfartsloven, idet den vedrører spørgsmålet om registrering af f.eks. panterrettigheder over luftfartøjer, der er registreret i Nationalitetsregistret, jf. luftfartslovens § 6.

Danmark har endvidere tiltrådt Cape Town-konventionen af 16. november 2001 om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr og den tilknyttede flymaterielprotokol om specifikke forhold for flyudstyr. Konventionen indebærer, at sikkerhedsrettigheder i store og mellemstore luftfartøjer (flyskrog, helikoptere og flymotorer med en vis minimumskapacitet) på nærmere betingelser skal registreres i det internationale Cape Town-register i Dublin i stedet for i det danske Rettighedsregister. Cape Town-konventionen og protokollen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 573 af 4. maj 2015 om internationale sikkerhedsrettigheder i flymateriel, som ikke gælder for Færøerne, ligesom loven ikke vil kunne sættes i kraft for Færøerne, da loven vedrører et overtaget sagsområde og derfor hører under færøsk kompetence, jf. Folketingstidende 2014-2015, tillæg A, L 152 som fremsat, side 88.

2.1.2. International luftfartslovgivning

Den nationale luftfartslovgivning baserer sig stort set udelukkende på internationale regler. Den væsentligste internationale kilde til luftfartsregulering er Chicagokonvention, som Danmark på vegne af Kongeriget Danmark underskrev i Chicago den 7. december 1944.

Chicagokonventionen udtrykker en række principper og foranstaltninger, som medlemsstaterne anser for nødvendige for at kunne opnå en betryggende og velordnet udvikling af den internationale civile luftfart og oprettelse af internationale luftruter på lige vilkår og med en sund og økonomisk drift. Konventionen indeholder bl.a. bestemmelser om medlemsstaternes højhedsret, registrering af og krav til luftfartøjer, ret til flyvning over medlemsstaternes territorier, krav til flyvepladser og luftfartshjælpemidler og internationale normer og anbefalede fremgangsmåder. Chicagokonventionen udgør endvidere hjemlen til stiftelsen af ICAO.

Med hjemmel i Chicagokonventionen har ICAO udstedt en lang række detaljerede bestemmelser om bl.a. safety- og securityrelaterede forhold af betydning for den internationale civile luftfart.

På luftfartsområdet er det Kongeriget Danmark, der er medlem af ICAO, og som i øvrigt har tiltrådt en række andre internationale konventioner vedrørende civil luftfart. Medlemskab af ICAO kan efter Chicagokonventionens artikel 92 og 93 alene opnås af stater, der er medlemmer af de Forenede Nationer. 193 stater er i dag medlemmer af ICAO. Der er derudover ikke bestemmelser i konventionen om medlemskab for andet end stater. I relation til ICAO udgør Færøerne således en del af Kongeriget Danmarks medlemskab, idet der ikke foreligger en territorialerklæring for Færøernes (eller Grønlands) vedkommende. Også efter de færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet i medfør af dette lovforslag vil det være de danske myndigheder, som i ICAO-regi vil skulle forhandle internationale aftaler og regler med virkning for Kongeriget. Ved områdets overtagelse vil de færøske myndigheder være ansvarlige for, at reglerne implementeres korrekt og rettidigt på Færøerne. For nærmere herom henvises til pkt. 2.1.2.

2.1.3. Overtagelsesrelateret lovgivning

Bestemmelser om de færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet findes ikke i luftfartsloven, men i overtagelsesloven og fuldmagtsloven vedrørende Færøerne.

Det følger af overtagelseslovens § 2, stk. 1 og 2, at sager og sagsområder, som er omfattet af loven, overgår til de færøske myndigheder på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder, idet de sager og sagsområder, der fremgår af bilaget til loven (liste I), dog overgår til de færøske myndigheder på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med de danske myndigheder. Luftfartsområdet fremgår af liste I, nr. 6.

Det fremgår af bemærkningerne til overtagelsesloven, jf. Folketingstidende 2004-05 (2. samling), tillæg A, side 7910, at der er enighed mellem det færøske landsstyre og regeringen om, at de færøske myndigheders overtagelse af sagsområder m.v. må gennemføres under veltilrettelagte og ordnede forhold. Dette nødvendiggør forudgående forhandling mellem færøske og danske myndigheder i god tid forud for det tidspunkt, hvor de færøske myndigheder agter at overtage det pågældende område. Herved har de færøske og danske myndigheder i fællesskab mulighed for at gennemføre de nødvendige forberedelser, herunder sikre den nødvendige sammenhæng og koordination ved overtagelsen af sager og sagsområder omfattet af liste I. Det vil f.eks. kunne være nødvendigt, at der på Færøerne eller i Danmark gennemføres lovgivning, inden et sagsområde overtages. En beslutning om, at en sag eller et sagsområde overgår til de færøske myndigheder, vil af de færøske myndigheder blive kundgjort i Kunngerðablaðið, inden den træder i kraft. Hermed er beslutningskompetencen alene hos de færøske myndigheder. Herudover forudsættes det, at de øvrige rammer i overtagelsesloven følges i det omfang, at de er relevante.

I forhold til muligheden for, at de færøske myndigheder kan overtage en del af et sagsområde, fremgår det af de almindelige bemærkninger pkt. 3.2.2 i lovforslaget til overtagelsesloven, jf. Folketingstidende 2004-05 (2. samling), tillæg A, L 169, side 7911, at de færøske myndigheder ikke vil kunne beslutte at overtage en del af et sagsområde, der er omfattet af § 2, stk. 2. Efter § 2, stk. 2, er der således ikke være mulighed for etapevis overtagelse. De færøske myndigheder vil som følge af det anførte heller ikke kunne træffe beslutning om en ordning, der indebærer overtagelse af den lovgivende magt inden for et bestemt anliggende uden samtidig at overtage udøvende opgaver i medfør af den pågældende lovgivning.

Fuldmagtsloven vedrørende Færøerne indebærer, at Færøernes landsstyre på rigets vegne som udgangspunkt kan forhandle og indgå folkeretlige aftaler med fremmede stater og mellemfolkelige organisationer, som fuldt ud angår overtagne områder, jf. § 1. Dette gælder dog ikke folkeretlige aftaler, som berører forsvars- og sikkerhedspolitikken, samt folkeretlige aftaler, som skal gælde for Danmark, eller som forhandles inden for en mellemfolkelig organisation, som Kongeriget Danmark er medlem af.

2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Færøske myndigheder har ad flere omgange overvejet mulighederne for at overtage luftfartsområdet. Derfor har myndigheder i Danmark og på Færøerne sammen afsøgt mulighederne for en overtagelse. På grund af luftfartsområdets tekniske karakter, med en væsentlig detailregulering i såvel national, europæisk som international ret, er det vurderingen, at der er behov for en mere smidig proces i forbindelse med de færøske myndigheders overtagelse af området.

Den færøske landsstyrekvinde for udenrigs- og erhvervsanliggender og den danske transportminister har derfor, som nævnt under pkt. 1 ovenfor den 26. maj 2025 underskrevet en fælles erklæring om principperne for de færøske myndigheders etapevis overtagelse af sagsområdet luftfart. Det følger af aftalen, at de færøske myndigheder i henhold til gældende lovgivning, og efter forhandling med danske myndigheder, vil overtage sagsområdet luftfart samt bestemme tidspunktet for overtagelsen.

I umiddelbar forlængelse af nærværende lovforslags behandling i Folketinget vil der for det færøske lagting blive fremsat et forslag om at ændre lagtingslov nr. 41 af 10. maj 2006 om rådighed over sager og sagsområder, hvoraf det fremgår, at luftfartsområdet overtages af de færøske myndigheder. Udførelsen af overtagelsen foretages etapevist på tidspunkter og i omfang, der aftales mellem Landsstyret og transportministeren. Det forhold, at selve overtagelsen vil kunne ske delvist på forskellige tidspunkter bevirker, at den lovgivende og den udøvende magt samt det økonomiske ansvar knyttet hertil vil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for den pågældende del af sagsområdets overtagelse.

Det er således ikke hensigten med nærværende lovforslag, at de overtagelsesrelaterede rammer for en etapevis overtagelse af sagsområdet luftfart, der lægges op til med lovforslaget, skal adskille sig fra de rammer, der gælder for overtagelser efter overtagelsesloven i øvrigt.

Det skal i øvrigt bemærkes, at også efter de færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet i medfør af dette lovforslag vil det være de danske myndigheder, som i ICAO-regi vil skulle forhandle internationale aftaler og regler med virkning for Kongeriget. Det vil bl.a. være tilfældet for ændringer af de tekniske krav, der findes i annekser til Chicagokonventionen, og som de færøske myndigheder efter et områdes overtagelse vil være ansvarlige for at implementere korrekt og rettidigt på Færøerne. Forud for sådanne internationale reglers vedtagelse, vil der, som det også er tilfældet i dag, skulle ske inddragelse af de færøske myndigheder i form af f.eks. høring over fremsendte forslag om ændringer af annekserne. I forbindelse med den færøske implementering af de internationale regler vil der kunne være en tæt dialog med Trafikstyrelsen herom.

Det er afgørende for såvel Færøerne som Danmark, at den etapevis overtagelse vil ske med fokus på at opretholde det aktuelle luftfartssikkerhedsniveau.

Formålet med at muliggøre en etapevis overtagelse af luftfartsområdet til de færøske myndigheder er dels at etablere og opbygge en færøsk luftfartsmyndighed og dels at skabe grundlaget for, at der hos myndigheden vil kunne opøves tilstrækkelige kompetencer på luftfartsområdet. De færøske myndigheder forventes at ville få mulighed for enten selv at varetage opgaverne, eller for at lade opgaverne blive løst af andre luftfartsmyndigheder eller i samarbejde med andre luftfartsmyndigheder eller eksterne rådgivere.

Rapporten om Færøernes overtagelse af luftfartsområdet fra 2024 beskriver overordnet de forhold, herunder kompetencestyringssystemer, der vil skulle være på plads, før en fuldstændig overtagelse af luftfartsområdet vil kunne gennemføres uden indvirkning på luftfartssikkerheden og de berørte luftfartsoperatørers daglige drift.

Luftfartsområdet er kendetegnet ved en høj grad af faglig kompleksitet og global udbredelse. De internationale krav finder anvendelse i alle verdensdele, og på et niveau, hvor der er tillid til, at såvel infrastruktur, luftfartøjer, organisationer og disses personale er på et ensartet og højt niveau. I forhold til luftfartsmyndighedernes ansatte afspejler det sig i en række internationale krav til, hvordan luftfartsmyndighedens ansatte skal opnå og vedligeholde de faglige kompetencer, der er nødvendige for at løse myndighedens opgaver vedrørende godkendelse og tilsyn med en branche i løbende udvikling. Den faglige kompleksitet, der afspejler luftfartsområdet, bevirker globalt set, at det kan være svært at tiltrække tilstrækkeligt teknisk kompetent personale.

Blandt de områder, hvor særlig domænefaglig kompetence er et krav fra ICAO, kan nævnes luftfartøjer og disses luftdygtighed, flyvepladser, luftfartsselskaber/flyvevirksomhed, lufrumsrelaterede opgaver, luftfartsuddannelser og havariundersøgelser. Foruden fagspecifikke kompetencer, vil der skulle være den fornødne juridiske kompetence til at udarbejde og vedligeholde luftfartsregler til gennemførelse af internationale forpligtelser. Endelig er der på en række områder, der primært relaterer sig til luftfartsmyndighedens organisatoriske struktur, ikke krav om en specifik faglig uddannelse, men hvor f.eks. løbende kurser og sidemandsoplæring fra personer, der har domænespecifikke kompetencer, er nødvendige. Det vil således ikke være muligt udelukke de at ansætte personale, der endnu ikke har de nødvendige kompetencer og løbende lade personalet opbygge kompetencerne.

Parallelt med udarbejdelse af rapporten i 2024 er muligheden for, at en færøsk myndighed kan varetage dele af luftfartsområdet, blevet drøftet i arbejdsgruppen. Transportministeriet er af den opfattelse, at der kan være såvel fordele som ulemper ved en sådan etapevis overtagelse.

Chicagokonventionen begrænser ikke de kontraherende staters mulighed for f.eks. at etablere flere luftfartsmyndigheder. Det vil dog forudsætte en klar og entydig fordeling af opgaver og ansvarsområder mellem myndighederne, samt løbende kontrol med den kontinuerlige efterlevelse af fordelingen. Der er således i henhold til de gældende regler på området ikke noget til hinder for, at opgaver relateret til international civil luftfart opdeles på flere forskellige myndigheder.

En af fordelene ved, at overtagelse af sagsområdet luftfart vil kunne ske delvist på forskellige tidspunkter, vil være, at den færøske luftfartsmyndighed kan fokusere på, at medarbejderne opnår de specifikke fagrelevante kompetencer, der er påkrævet for administration af et nærmere defineret

og afgrænset fagdomæne. Færøerne har ikke mange operatører (flyvepladser, luftfartsselskaber, flyvepladsflyveinformationstjenester m.v.) inden for de forskellige faglige domæner. Det betyder, at myndigheden ved en samtidig overtagelse af hele luftfartsområdet skal have en lang række ansatte med forskellige kompetencer, som hver især kun vil have ganske få opgaver. Ved en etapevis overtagelse af luftfartsområdet vil myndigheden løbende kunne udbygge kendskabet til udfordringer og sammenhænge på tværs af luftfartsområdet.

Myndigheden vil dermed kunne understøtte de ansatte i eventuelt at opnå flere faglige kompetencer og dermed mulighed for at varetage en bredere palet af opgaver. Dette vil understøtte myndigheden i en fagligt funderet overtagelse af et nyt delområde indenfor luftfartsområdet.

En af konsekvenserne ved en etapevis overtagelse vil være, at der vil skulle ske en høj grad af koordination og udveksling af data mellem den færøske luftfartsmyndighed og Trafikstyrelsen qua den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige delområder under det samlede luftfartsområde. Således er der f.eks. en nær sammenhæng mellem reglerne for flyvepladser og reglerne for flyvepladsflyveinformationstjenesten, hvor reglerne er indbyrdes sammenhængende, og hvor udveksling af data er helt afgørende for luftfartssikkerheden. Tilsvarende er der en meget nær sammenhæng mellem de ubemandede luftfartøjer (droner) og de øvrige områder, herunder bemandede luftfartøjer, flyvepladser, lufttrafikstyringen og luftfartøjers luftdygtighed. En etapevis overtagelse vil således forudsætte en tæt og løbende dialog mellem den danske og den færøske luftfartsmyndighed, der kan understøtte en overtagelse, der tager nødvendigt hensyn til operatørernes erhvervsmæssige interesser, og samtidig sikrer brugerne et højt flyvesikkerhedsniveau.

De færøske myndigheder har tilkendegivet et ønske om overtagelse af luftfartsområdet. Under hensyn til områdets karakter og kompleksitet vil overtagelsen skulle ske etapevist, så de færøske myndigheder vil kunne opbygge og tilpasse kapacitet til kompleksiteten i opgaverne, og myndighederne vil kunne sikre det nødvendige fundament for en overtagelse, uden at dette vil påvirke de færøske luftfartsoperatører.

Til brug for vurderingen af tidspunkt og forudsætninger for en etapes overtagelse vil der blive nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Transportministeriet og Uttanríkis- og vinnumálaráðið, der skal afdække udfordringer af teknisk og juridisk art, der vil knytte sig til en etapevis overtagelse.

Når en del af sagsområdet overtages, vil den lovgivende og den udøvende magt samt det økonomiske ansvar knyttet hertil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for det pågældende delområdes overtagelse. På et enkelt punkt vil spørgsmålet om overtagelsen af det økonomiske ansvar knyttet til et overtaget område udgøre en særlig udfordring.

Som følge af safety-afgiftens fiskale karakter og opkræv-

ningsmetoden vil det ikke være muligt at forbinde den med en specifik opgavetype og dermed at lade afgiftsopkrævnin-gen ophøre på tidspunktet, hvor en specifik opgave overdra-ges til de færøske myndigheder.

Ved overtagelse af sagsområdet luftfart delvist på forskellige tidspunkter vil det kunne blive nødvendigt, at der udstedes administrative forskrifter, der vil kunne understøtte den eta-pevise overtagelse. Sagsområdet luftfart består af en række domæner, der alt overvejende er reguleret i domænespecifik-ke serier af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL-serier). Så-ledes findes BL'er om flyvepladser som udgangspunkt i BL 3-serien, mens BL'er om operation af luftfartøjer som udgangspunkt findes i BL 5-serien. Der er i øjeblikket 10 aktive BL-serier. Ved overtagelse af en del af sagsområdet vil der på grund af den indbyrdes relation mellem domæner-ne kunne opstå behov for at ændre referencen til den rette myndighed i en administrativ forskrift på et område, der ikke er overtaget af de færøske myndigheder. Det vil særligt være tilfældet, hvor der i BL'en henvises til den ansvarlige myndighed for et område, der er overtaget af de færøske myndigheder, uden at der i øvrigt foretages andre ændringer af den administrative forskrift.

Derudover vil der forventeligt skulle foretages en række tilpasninger i luftfartsloven gældende for Færøerne og admin-istreret af transportministeren, efterhånden som de forskel-lige dele af sagsområdet overtages. Ændringerne vil skulle relatere sig til de særlige forhold, der knytter sig til overta-gelsen, og vil f.eks. være relevante i situationer, hvor der i en ikke-overtaget del af luftfartsloven er behov for at hen-vise til den nye færøske luftfartsmyndighed på et overtaget område.

Som nævnt under pkt. 1 forudsættes det, at der som led i de færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart vil blive foretaget de nødvendige ændringer i luftfartsloven og luftfartsloven som sat i kraft ved kongelig anordning, ef-terhånden som sagsområdet luftfart overtaget af de færøske myndigheder.

Det foreslås endvidere, at Trafikstyrelsen fortsat skal op-kræve safety-afgift for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offent-ligheden, indtil det samlede luftfartsområde er overgået til de færøske myndigheder. Det foreslås videre, at Trafiksty-relsens tilsyn med færøske aktører på endnu ikke overtagne områder finansieres via safety-afgiften. Endelig foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte de administrative forskrifter, der måtte være nødvendige forud for en overtagelse af et nærmere defineret område.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonse-kvenser for det offentlige

Det vurderes, at Trafikstyrelsen i forbindelse med de fær-øske myndigheders etapevise overtagelse vil have et øget behov for at koordinere med den kommende færøske luft-fartsmyndighed om grænseflader mellem overtagne og ikke-

overtagne områder. Det vurderes imidlertid, at de ressourcer, der fremover måtte medgå til den nødvendige koordinering, tilnærmelsesvist modsvarer de personalemæssige ressourcer, der ikke længere vil skulle benyttes til at varetage opgaver relateret til færøske luftfartsoperatører.

Opgavevaretagelsen relateret til godkendelse eller tilsyn med færøske luftfartsoperatører finansieres af henholdsvis gebyrer for godkendelser og safety-afgiften for det løbende tilsyn. Derimod vil omkostningerne til koordinering mellem myndighederne som udgangspunkt være omfattet af bevil-lingsfinansiering. Det må derfor forventes, at der efter en fuldstændig overtagelse af sagsområdet luftfart vil være be-grænsede øgede bevillingsfinansierede omkostninger i stør-reelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt forbundet med lovforslaget.

I begyndelsen, hvor alene et fåtal af områder forventes at overgå til de færøske myndigheder, vil omkostningerne til koordinering være tilsvarende begrænset. Med tiden frem til den fulde overtagelse vil omkostningerne til koordinering gradvist stige, for efterfølgende, når området er fuldt ud overtaget, formentligt at falde, uden dog helt at bortfalde.

Årsagen, til at omkostningerne ikke vil bortfalde, er, at der fortsat vil være et vist behov for koordinering mellem den færøske og den danske luftfartsmyndighed som følge af Kongeriget Danmarks medlemskab i den internationale luftfartsorganisation ICAO. Der vil være behov for løbende dialog, der bl.a. skal understøtte rettidig og ensartet gennem-førelse af internationale regelændringer i den nationale regu-lering.

Det vurderes derudover ikke, at den etapevise overtagelse i sig selv vil føre til økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser af betydning for efterlevelse af principperne for digitaliseringsklar lov-givning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for er-hvervslivet m.v.

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative kon-sekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekven-ser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. juli 2025 til den 21. august 2025 (46 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

AOPA DMU, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Faldskærms Union, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Hanggliding

og Paragliding Union, Dansk Industri (DI), Dansk Motorflyverunion, Dansk UL Flyver Union, Danske Fragtmænd, Dansk Svæveflyver Union, DI Transport, DroneDanmark, DTU Transport, Erhvervsflyvnings Sammenslutning, Flyvebranchens Personaleunion, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland, International Air Transport Association (IATA), Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Modelflyvning Danmark (MDK), Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

Færøernes landsstyre har ikke haft bemærkninger til lovforslaget.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænsede merudgifter for Trafikstyrelsen i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af § 148, stk. 1, i luftfartsloven, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end ti 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. 3.

Det foreslås i § 148, stk. 1, 5. pkt., efter »jf. dog stk. 3«, at indsætte »og § 152 b, stk. 2«.

Med forslaget tydeliggøres sammenhængen mellem bestemmelserne i luftfartslovens § 148, stk. 1, og det foreslåede § 152 b, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. For en nærmere beskrivelse af safety-afgiften henvises der til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

§ 148, stk. 1, blev senest ændret ved lov nr. 1474 af 10.

december 2024 om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Før ændringen vil kunne finde anvendelse på Færøerne, vil den skulle gennemføres ved kongelig anordning. En sådan kongelig anordning er endnu ikke gennemført med virkning for Færøerne.

Den foreslåede ændring af luftfartslovens § 148, stk. 1, er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 2

Luftfartsloven indeholder ikke bestemmelser, om de færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart kan ske delvist på forskellige tidspunkter.

Bestemmelser vedrørende de færøske myndigheders mulighed for overtagelse af sagsområdet luftfart findes i overtagelsesloven.

Det følger af overtagelseslovens § 2, stk. 1 og 2, at sager og sagsområder, som er omfattet af loven, overgår til de færøske myndigheder på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder, idet de sager og sagsområder, der fremgår af bilaget til loven (liste I), dog overgår til de færøske myndigheder på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med de danske myndigheder. Sagsområdet luftfart fremgår af liste I, nr. 6.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 152 b, stk. 1, hvoraf det følger, at de færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart, jf. § 2, stk. 2, i lov om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, kan ske delvist på forskellige tidspunkter.

Forslaget er en konsekvens af en anmodning fra de færøske myndigheder om overtagelse af sagsområdet luftfart. Under hensyn til områdets kompleksitet er der som nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1 og 2.2 den 26. maj 2025 underskrevet en fælleserklæring om de færøske myndigheders etapevis overtagelse af sagsområdet luftfart. Det følger af erklæringen, at de færøske myndigheder i henhold til gældende lovgivning, og efter forhandling med danske myndigheder, vil overtage sagsområdet luftfart i etaper samt bestemme tidspunktet for overtagelsen af disse.

Forslaget skal imødekomme det færøske landsstyes ønske om overtagelse af sagsområdet luftfart. Overtagelse vil herefter kunne ske delvist på forskellige tidspunkter, hvilket har den konsekvens, at den lovgivende og den udøvende magt samt det økonomiske ansvar knyttet hertil vil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for det pågældende delområdes overtagelse.

Forslaget til § 152 b, stk. 1, vil skulle ses som en modifikation til § 2, stk. 2, i overtagelsesloven, som alene giver mulighed for, at sagsområdet luftfart kan overtages samlet af de færøske myndigheder. Forslaget ændrer ikke ved, at

tidspunktet for overtagelse fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med de danske myndigheder.

De rammer for overtagelse af et sagsområde, der følger af overtagelsesloven, herunder om kundgørelse af overtagelse m.v., vil i det omfang, det er muligt, også finde anvendelse i forbindelse med en overtagelse af en del af sagsområdet luftfart. Det er således ikke hensigten med nærværende lovforslag, at de overtagelsesrelaterede rammer for en overtagelse af en del af sagsområdet luftfart skal adskille sig fra de rammer, der gælder for overtagelser efter overtagelsesloven i øvrigt.

Lovforslaget vil på den måde muliggøre etapevis opbygning af en ny luftfartsmyndighed, som løbende kan oparbejde og vedligeholde de systemer og kompetencer, der i henhold til internationale krav stilles til både myndighedens organisering og struktur og til de ansatte.

Den nærmere tilrettelæggelse af overtagelsen vil skulle ske i tæt samarbejde mellem Færøernes landsstyre og Transportministeriet. Samarbejdet om, hvornår hvilke delområder vil skulle overgå til de færøske myndigheders administration, vil udgøre et vigtigt element i etableringen af den nye færøske luftfartsmyndighed. Det forventes, at den løbende dialog vil udgøre et væsentligt bidrag til både udviklingen af de faglige kompetencer i myndigheden, og til de organisatoriske strukturer, som den internationale luftfartslovgivning forudsætter hos de civile luftfartsmyndigheder. Samtidig vil der i forbindelse med planlægningen af overtagelsen kunne tages behørigt hensyn til luftfartsoperatørerne, så de nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. enten vil kunne opretholdes, hvis reglerne tillader dette, eller vil kunne genudstedes af den nye luftfartsmyndighed uden gene for luftfartsoperatørerne.

Det er afgørende for såvel Færøerne som Danmark, at delvis overtagelse på forskellige tidspunkter sker med fokus på at opretholde det aktuelle luftfartssikkerhedsniveau. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i stk. 2, at Trafikstyrelsens omkostninger forbundet med tilsyn med civil luftfart i forhold til opgaver på ikke-overtagne områder dækkes af den afgift, som følger af § 148, stk. 1, indtil sagsområdet luftfart i sin helhed er overgået til de færøske myndigheder. Trafikstyrelsens opkrævning af afgiften, jf. § 148, stk. 1, for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, ophører, når sagsområdet luftfart er overtaget i sin helhed.

Forslaget beskriver på en klar og tydelig måde de finansieringsmæssige forudsætninger, der vil gælde for de luftfartselskaber, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og som i øvrigt opfylder betingelserne for at blive opkrævet afgift efter luftfartslovens § 148, stk. 1, indtil sagsområdet luftfart er fuldt ud overtaget af de færøske myndigheder.

Safety-afgiften finansierer og vil finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med de luftfartsoperatører, for hvem Trafikstyrelsen er kompetent myndighed, uanset om luftfartsoperatøren er hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i Grønland. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Forslaget indeholder ikke elementer, der vedrører eventuel færøsk finansiering af de færøske luftfartsmyndigheders løbende tilsyn med luftfartsoperatører, efter et delområde er overtaget. Dette vil være et rent færøsk anliggende.

Opkrævning af safety-afgiften vil ophøre på tidspunktet, hvor luftfartsområdet i sin helhed er overgået til de færøske myndigheder. Indtil dette tidspunkt vil Trafikstyrelsen finansiere tilsynet med færøske operatører på ikke-overtagne delområder med safety-afgiften. Når et område overgår til de færøske myndigheder, vil Trafikstyrelsen ophøre som kompetent myndighed på det pågældende område, og det vil være Færøernes landsstyre, der overtager alle opgaver på området, herunder finansiering af såvel godkendelser som tilsyn.

Forslaget vil ikke i øvrigt ændre rammerne for, hvilke udgifter der finansieres af safety-afgiften.

Endelig foreslås det i *stk. 3*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler, som er nødvendige for gennemførelsen af overtagelsen, jf. *stk. 1*. Da overtagelsen vil skulle ske i etaper, vil der kunne opstå behov for at fastsætte eller ændre administrative forskrifter på et ikke-overtaget område. Det vil f.eks. kunne blive nødvendigt, at der i regler på et ikke overtaget område foretages en henvisning til den færøske luftfartsmyndighed på et overtaget delområde med tilknytning til det ikke-overtagne område.

Alt afhængig af rækkefølgen for overtagelse af dele af sagsområdet vil de færøske operatører, der driver luftfartsvirksomhed på et område, der overtages, kunne opleve, at de har såvel Trafikstyrelsen som den færøske luftfartsmyndighed som kompetent myndighed for nødvendige tilladelser og godkendelser. Som eksempel kan nævnes luftfartsselskaber, hvor der stilles krav om godkendelser på en lang række forskellige områder, og hvor det derfor ikke nødvendigvis vil være alle de delområder, der er relevante for luftfartsselskabet, der overtages samtidig. Som eksempel på forskellige områder af luftfartsselskabsdriften, der hver især forudsætter en godkendelse, kan nævnes selve luftfartsselskabet, piloter og kabinepersonale, luftfartøjer, vedligeholdelsesorganisation, værksted og flymekanikere.

Ved delvist at kunne overtage sagsområdet luftfart på forskellige tidspunkter vil der i luftfartsloven, som den finder anvendelse i Danmark, og som den er anordnet på Færøerne, være bemyndigelsesbestemmelser, der muliggør udstedelse af luftfartsfaglige administrative bestemmelser.

Sagsområdet luftfart består af en række domæner, der alt overvejende er reguleret i domænespecifikke serier af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL-serier). Der er i øjeblikket 10 aktive BL-serier. Ved overtagelse af en etape vil der på grund af den indbyrdes relation mellem domænerne kunne opstå behov for at ændre referencen til den rette myndighed i en administrativ forskrift på et område, der ikke er overtaget af de færøske myndigheder. Det vil særligt være tilfældet, hvor der i BL'en henvises til den ansvarlige myndighed for et område, der er overtaget af de færøske myndigheder, uden at der i øvrigt foretages andre ændringer af den administrative forskrift.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at luftfartsloven indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der gør det muligt at udstede sådanne administrative forskrifter, der vil være nødvendige for at fastlægge, hvem der f.eks. er rette myndighed for en ansøgning. Bestemmelsen vil ikke kunne benyttes til at fastsætte materielt luftfartsfagligt indhold.

Forslaget skal sikre, at transportministeren løbende vil kunne fastsætte regler, som vil kunne imødegå mangler og uklarheder om ansvarsfordelingen, når det på et ikke-overtaget område f.eks. vil blive nødvendigt at henvise til den færøske luftfartsmyndighed.

De bestemmelser, der vil blive fastsat i medfør af den foreslåede bemyndigelse, vil alene relatere sig til de færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, og at loven ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 1114 af 29. december 1997, foretages følgende ændringer:
§ 148. Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end ti 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. 3 <i>Stk. 2-7. ---</i>	1. I § 148, stk. 1, 5. pkt., indsættes efter »jf. dog stk. 3«: »og § 152 b, stk. 2«.
§ 152 b. ---	2. Efter § 152 a indsættes: »§ 152 b. De færøske myndigheders overtagelse af sagsområdet luftfart, jf. § 2, stk. 2, i lov om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, kan ske delvist på forskellige tidspunkter. <i>Stk. 2.</i> Trafikstyrelsens omkostninger forbundet med tilsyn med civil luftfart i forhold til opgaver på ikke-overtagne områder dækkes af den afgift, som følger af § 148, stk. 1, indtil sagsområdet luftfart i sin helhed er overgået til de færøske myndigheder. Trafikstyrelsens opkrævning af afgiften, jf. § 148, stk. 1, for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, ophører, når sagsområdet luftfart er overtaget i sin helhed. <i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler, som er nødvendige for gennemførelsen af overtagelsen, jf. stk. 1.«