



Trafikstyrelsen

J.nr. 10-3039-0057
Sagsbeh. Per Strand
Dir. tel. 36186296

Høringsnotat

Vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud m.v.)

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 21. december 2010 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud) til høring hos relevante organisationer og offentlige myndigheder. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. januar 2011.

Følgende organisationer, myndigheder m.v. har været hørt:

- Air Greenland A/S
- AOPA
- Arbejds miljørådet for Luftfart
- Atlantic Airways A/S
- Billund Lufthavn
- Cabin Union Denmark
- Cimber Sterling
- Dalpa
- Danish Business Travel Association
- Danmarks Rejsebureau Forening
- Dansam
- Dansk Erhverv
- Dansk Flyvelederforening
- Dansk Industri
- Dansk Motorflyverunion
- Danske Regioner
- Danske Speditører
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning
- Esbjerg Lufthavn
- Flyvebranchens Personaleunion
- Flyvertaktisk Kommando
- Forbrugerrådet
- Foreningen af Rejsearrangører i Danmark
- Forsvarskommandoen
- Færøernes Landsstyre
- Grønlands Selvstyre
- Grønlands Lufthavnsvæsen
- Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
- Karup Lufthavn
- Kommunernes Landsforening
- Kongelig Dansk Aeroklub
- Københavns Lufthavne A/S
- Naviair
- Primera Air
- SAS
- Scandinavian Airlines System
- Starair
- Sun Air
- Sønderborg Lufthavn
- Thomas Cook
- Transavia
- Aalborg Lufthavn
- Aarhus Lufthavn

2. Høringssvarene med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 19 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Hvor det er relevant, er Trafikstyrelsens 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:

2.1 Hjemmel til kommunal drift af lufthavne og tilknyttet virksomhed

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport kan støtte forslaget om at tilvejebringe et klart hjemmelsgrundlag for kommuner og kommunale fællesskabers ejerskab og drift af lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag og kan også støtte den luftfartspolitiske målsætning om indenrigsluftfart og de danske lufthavnes samfundsmæssige betydning, som understøtter forslaget.

Esbjerg Kommune finder (som ejer af Esbjerg Lufthavn), at forslaget følger de anbefalinger, som den tværministerielle arbejdsgruppe præsenterede i sommeren 2010 og som Esbjerg kommune kunne gå ind for. Kommunen kan tilslutte sig, at der nu tilvejebringes klarhed om kommunernes hjemmel til at eje og drive lufthavn, herunder at drive de relaterede aktiviteter, som det er naturligt for en lufthavn at kunne tilbyde.

Esbjerg Kommune er også tilfreds med, at hjemmelen i luftfartslovens § 71 om regulering af lufthavnstakster ikke udnyttes, da kommunen er enig i, at lufthavne bør kunne fastsætte deres takster ud fra de gældende nationale og europæiske regler om konkurrence og statsstøtte.

Karup Lufthavn kan tilslutte sig forslaget, hvorefter det lovliggøres for kommunerne og kommunale fællesskaber at eje og drive lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Karup Lufthavn bemærker, at lufthavnene er etableret på forskellig vis, dels som andels- /aktieselskaber hvor der er flere ejere, dels som en integreret del af den enkelte kommunes drift hvor den pågældende kommune alene driver lufthavnen.

Efter Karup Lufthavns opfattelse vil det være hensigtsmæssigt, at det i den kommende lovgivning præciseres, hvilken lovgivning der er gældende omkring lufthavnenes økonomiske dispositioner f. eks. Den kommunale Styrelseslov og det deraf følgende tilsyn med disse dispositioner.

Karup Lufthavn finder, at det ligeledes vil være hensigtsmæssigt, at lufthavnene aflægger regnskab efter samme princip.

Efter Karup Lufthavns opfattelse er det kommunale regnskabssystem ikke specielt hensigtsmæssigt til at aflægge regnskab efter for lufthavnene, idet dette system væsentligst tjener det formål at sikre bevillingsoverholdelse.

Karup Lufthavn foreslår derfor, at lufthavnene kan aflægge regnskab efter årsregnskabslovens principper, idet disse principper er alment kendte, og lufthavnene kan "nøjes med" at udarbejde et regnskab og dermed spare administrative ressourcer.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at formålet med den foreslåede § 52 a, er at skabe klar hjemmel for kommunalt ejerskab og drift af flyvepladser med tilknyttet virksomhed herunder om kommuners adgang til at fastsætte betaling for benyttelsen af flyvepladsen. De anførte forslag om præcisering af gældende lovgivning for flyvepladsers økonomiske dispositioner i øvrigt og om aflæggelse af regnskab efter årsregnskabslovens principper falder uden for den regulering, der kan foretages i luftfartsloven.

Aarhus Lufthavn konstaterer med beklagelse, at man i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget ikke har taget hensyn til Aarhus Lufthavns høringssvar af 12. august 2010 til den rapport om De største danske provinslufthavne, der ligger til grund for lovforslaget. Der henvises i den forbindelse særligt til lufthavnens høringssvars afsnit om rapportens konklusion, der fastslår, at "provinslufthavnene har således forskellige driftsvilkår".

Aarhus Lufthavn anbefaler, som fremført ved en række tidligere lejligheder – bl.a. overfor transportministeren direkte – at man benytter den anledning, den igangværende lovproces repræsenterer, til at skabe større ensartethed og gennemsigelighed i den måde, på hvilken man i Danmark har mulighed for at drive provinslufthavne.

Aarhus Lufthavn anviser i sit høringssvar et par indsatsmuligheder, men er åbne over for valget af andre midler, så længe de fører til det, der er målet for lufthavnen – ensartede konkurrencevilkår for alle danske provinslufthavne.

Aarhus Lufthavn oplyser, at lufthavnen i stigende grad møder konkurrence fra omkringliggende provinslufthavne, der drives på basis af markant indirekte statsstøtte, hvilket lufthavnen finder uholdbart.

Aarhus Lufthavn anfører, at hvis man fra politisk hold undlader at tage fat på denne problemstilling gennem den forestående lovændring, har lufthavnen intet andet valg end at forfølge situationen via relevante juridiske kanaler.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at den del af lovforslaget der omhandler kommunal drift og ejerskab af flyvepladser, udspringer af en rapport fra en tværministeriel arbejdsgruppe. Rapporten har været i ekstern høring, og der har været bred opbakning til forslaget både blandt kommuner, lufthavne, luftfartsselskaber og brancheorganisationerne. Rapporten og anbefalingerne er endvidere sendt til Trafikudvalget, der er orienteret om, at der vil blive udarbejdet en lovændring herom. I forbindelse med høringen blev der rejst forskellige problemstillinger, som var langt bredere. Bl.a. fandt Aarhus Lufthavn, at de provinslufthavne (Karup og Aalborg), der er placeret sammen med militære lufthavne, har en særlig konkurrencemæssig fordel, fordi de efter deres opfattelse ikke betaler samtlige omkostninger og ikke drives på markedsvilkår. Det afvises dog af Karup og Aalborg lufthavne. Problemstillingen ligger uden for den regulering, der kan foretages i luftfartsloven og er mere et spørgsmål mellem Rigsrevisionen og Forsvarsministeriet.

SAS henviser i sit høringssvar til lovforslaget til sit høringssvar af 12. august 2010 til Rapport om De større danske provinslufthavne af maj 2010.

SAS finder det uforståeligt og betænkeligt, at konsekvensen af lovforslaget – dvs. den manglende udnyttelse af beføjelsen i luftfartslovens § 71 - er, at den absolut mest kompetente myndighed på området, Trafikstyrelsen, ikke længere skal føre tilsyn med et område, hvor netop Trafikstyrelsen i flere omgange har påpeget, at lufthavnenes adfærd ikke er i overensstemmelse med internationale regler. Dette synes også at være i strid med den i lovforslaget nævnte målsætning om opretholdelsen af en effektiv indenrigsluftfart.

SAS anfører, at et kompetent og erfarent tilsyn som følge af den manglende udnyttelse af beføjelsen i § 71 skal afløses af konkurrencereglerne, som overlader til operatørerne selv at holde øje med lufthavnenes afgiftsfastsættelse og ikke tager højde for det internationale regelsæt, som man fra dansk side har tilsluttet sig.

I den sammenhæng tænker SAS særligt på ICAO Doc. 9082, ICAO'S Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Under *General* og overskriften *Organizational and Managerial Issues* står der således:

14. The Council also wishes to stress that whenever an autonomous entity is established, whether by a government or by private interests, to operate an airport(s) and/or air navigation services, the State should ensure that all relevant obligations of the State specified in the Convention on International Civil Aviation, its Annexes and in air services agreements are complied with and that ICAO's policies and practices, such as those contained in the present policies on charges, are observed

SAS anfører, at Trafikstyrelsen på et møde den 22. november 2010 har bekræftet, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ikke i medfør af konkurrencereglerne kan håndhæve ICAOs regelsæt direkte. Med den manglende udnyttelse af beføjelsen i § 71 lever man fra dansk side altså ikke op til ovennævnte bestemmelse. SAS anmoder om, at Trafikstyrelsen kommenterer dette.

SAS anmoder desuden på ovennævnte baggrund om, at den manglende udnyttelse af beføjelsen i luftfartslovens § 71 tages op til fornyet overvejelse, og at der i den forbindelse foretages en kortlægning af provinslufthavnenes faktiske adfærd på afgiftsområdet, hvilket ikke var tilfældet i den nævnte rapport.

Trafikstyrelsen forstår SAS's høringssvar således, at SAS ønsker at genindføre en regulering af takstfastsættelsen i provinslufthavnene i form af forhåndsgodkendelse og tilsyn med afgiftsfastsættelsen og -opkrævningen og udpegning af klageinstans. Det er igen et spørgsmål, som ligger helt uden for det aktuelle lovforslag, og som udspringer af den omtalte rapport om provinslufthavnene.

Det er en enig arbejdsgruppe, der anbefaler, at beføjelsen i luftfartslovens § 71 ikke udnyttes, fordi de eksisterende regler allerede sikrer overholdelse af ICAOs anbefalinger. Disse regler omfatter blandt andet konkurrence- og statsstøttereglerne samt de sektorspecifikke regler som luftfartslovens § 72 om ligebehandling af udenlandske og danske flyselskaber, ground handling bekendtgørelsen og forordningen om luft-

trafiktjenester. En imødekommelse af SAS's synspunkter vil betyde, at Trafikstyrelsen går en anden vej, end hvad der var enighed om i arbejdsgruppen.

Endvidere ville der være tale om en overregulering og dermed mere administration, da de allerede eksisterer regler, der sikrer, at provinslufthavnene generelt set ikke prisfastsætter taksterne for lufthavnsydelse uhensigtsmæssigt.

For at gøre det nemmere for flyselskaberne at få et samlet overblik over taksterne, vil Trafikstyrelsen imidlertid i en bekendtgørelse fastsætte bestemmelser om, at provinslufthavnene skal offentliggøre deres takstblade og indsende dem til Trafikstyrelsen. SAS og andre flyselskaber vil dermed kunne indhente information om taksterne hos Trafikstyrelsen.

Cimber Sterling henholder sig til de synspunkter, som er anført i høringssvaret fra SAS.

Trafikstyrelsen kan henvise til sine kommentarer til høringssvaret fra SAS.

Grønlands Selvstyre finder, at den foreslåede § 52 a ikke skal sættes i kraft for Grønland. De grønlandske kommuners organisering, drift og adgang til at drive virksomhed er et hjemtaget område – et internt grønlandsk anliggende. Området kan – og bør derfor ikke reguleres ved dansk lovgivning.

Selvstyret vurderer, at de nugældende grønlandske regler (herunder landstingslov nr. 23. af 18. december 2003 om kommuners adgang til at investere i erhvervs-mæssig virksomhed og Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser) ikke giver de grønlandske kommuner fuld adgang til at drive og eje lufthavne på kommerciel basis.

Selvstyret har i lyset af den meget korte høringsfrist foretaget en uformel høring af Kanukoka (De Grønlandske Kommuners Landsforening) samt Lovkontoret i Formandens departement, som støtter ovenstående vurdering.

Grønlands Selvstyre har endvidere efterfølgende telefonisk, efter drøftelser med Statsministeriet, anmodet Trafikstyrelsen om, at det af lovforslaget kommer til at fremgå, at lovforslaget i øvrigt kun kan sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Dette er en følge af den interne lovgivningsprocedure i Grønland efter selvstyreloven fra 2009.

Trafikstyrelsen er enig med Grønlands Selvstyre om, at § 52 a ikke skal gælde for Grønland af de årsager, som er fremført af Selvstyret og vil endvidere imødekomme ønsket om, at loven i øvrigt kun sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Dette fremgår af det fremsatte lovforslag.

Air Greenland finder, at det i en grønlandsk kontekst, hvor der generelt mangler kritisk masse til at drive virksomhed, herunder lufthavne og luftfartsselskaber, på kommercielle vilkår, kan det forekomme uhensigtsmæssigt at driften af lufthavnene kan overlades til kommunerne med hjemmel i dansk lovgivning. Uden at have un-

dersøgt dette til bunds er det Air Greenlands opfattelse, at der kan være en konflikt mellem grønlandsk lovgivning og luftfartsloven på området omkring ejerskab af luft-havne.

Air Greenland finder ud fra den betragtning, at der er en forsyningspligt at tage hen-syn til i Grønland, at adgangen til at styre lufthavnsejerskabet bør forblive hos Selv-styret og ikke kunne udlægges uden deres medvirken til andre operatører.

Air Greenland anfører, at flere lufthavnsoperatører i Grønland også vil medføre et øget behov for tilsyn fra Trafikstyrelsens side. Det må antages, at der afsættes res-sourcer hertil. Der er et øget fokus på at kunne etablere især alternative heliporte, og derfor bør tilsynet være skærpet, så der ikke skabes en konkurrenceforvridning til skade for eksisterende pladser og operatører samt forsyningssikkerheden.

Trafikstyrelsen kan henvise til sine bemærkninger til Grønlands Hjemmestyres hø-ringssvar ovenfor.

2.2 Sletning af luftfartøjsregistret ved manglende anmeldelse af ejerskifte

Advokatfirmaet Gorrisen Federspiel anfører, at efter den nuværende retsstilling re-gistreres den nye ejer af luftfartøjet ikke, hvis ikke behørig dokumentation efter luft-fartslovens § 10 tilvejebringes indenfor den af registreringsmyndigheden fastsatte frist. Hvis der i øvrigt er indgivet behørig dokumentation for overdragelsen af flyet fra den hidtidige ejer, så vil den nuværende retsstilling føre til, at luftfartøjet ikke længere opfylder kravene til at være registreret og registreringsmyndigheden kan således slette luftfartøjet fra Nationalitetsregistret. Ifølge advokatfirmaet indeholder luftfartsloven således allerede mulighed for at slette et luftfartøj når den nye ejer ikke indsender den fornødne ansøgning og/eller dokumentation for ejerskifte.

Advokatfirmaet finder, at forslaget, som det er formuleret, vil medføre den uheldige retsstilling, at hvor den samlede dokumentation for overdragelse af luftfartøjet er mangelfuld, kan luftfartøjet slettes, hvis en del af den mangelfulde dokumentation er den nye ejers manglende tilvejebringelse af behørig dokumentation efter luftfartslo-vens § 10. Det vil altså sige, at hvor f.eks. ansøgningen om overdragelse fra den hidtidige ejer ligeledes er mangelfuldt, kan luftfartøjet slettes fra Nationalitetsregi-stret. I den situation bør luftfartøjet forblive registreret i den hidtidige ejers navn og ikke, som vil være en følge af lovforslaget, kunne slettes af registreringsmyndighe-den.

Trafikstyrelsen finder, at der er tale om en misforståelse, hvis Advokatfirmaet Gor-rissen Federspiel tror, man med gældende regler kan slette et luftfartøj, hvis der mangler dokumentation. Trafikstyrelsen kan efter gældende regler kun slette et luft-fartøj af registret efter luftfartslovens § 13, hvis ejeren ikke opfylder nationalitetsbe-tingelserne i § 7. Dvs. Trafikstyrelsen skal positivt vide, at betingelserne ikke er op-fyldt. Trafikstyrelsen kan f. eks. ikke slette luftfartøjet, fordi en ny ejer ikke vil ind-sende en ansøgning om omregistrering, jf. § 10, stk. 1, hvilket er den typiske situa-tion.

M.h.t at omregistrering ikke kan ske, fordi den tidligere ejer ikke i forbindelse med salget har leveret de nødvendige papirer til køberen, bemærker Trafikstyrelsen, at den dokumentation, der kræves for at registrere et ejerskifte, er en ansøgning fra den nye ejer med erklæring om, at den pågældende opfylder nationalitetskravene i §

7 samt dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet i form af en købekontrakt eller en overdragelseserklæring, evt. med dokumentation for tegningsberettigelse, hvis sælger er et selskab. Køber må formodes at være i besiddelse af dette, idet bemærkes, at enhver kan skaffe dokumentation for tegningsberettigelse fra Det Centrale Virksomhedsregister.

Air Greenland finder, at det kan forekomme uhensigtsmæssigt, at Trafikstyrelsen kan slette fra registeret uden videre. Det må alt andet lige være mere hensigtsmæssigt, at ejerskiftet blot ikke registreres.

Trafikstyrelsen kan ikke slette et luftfartøj af luftfartsregistret uden videre. Den nye ejer bliver jo varslet i og med, at Trafikstyrelsen giver denne en frist til at tilvejebringe den manglende dokumentation.

2.3 Sikring af indflyvningen til visse godkendte ikke-offentlige flyvepladser

Air Greenland antager, at der sker afstemning med de grønlandske forhold. Jorden i Grønland er ikke udmatrikuleret, og det er ikke muligt at eje jord, men blot at opnå arealtildelinger/-brugstilladelser.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at det i lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse fastsættes, at loven som udgangspunkt ikke gælder for Grønland, men at den vil kunne sættes i kraft ved kongelig anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Der vil således automatisk ske afstemning med de grønlandske forhold.

2.4 EU-forordninger på luftfartsområdet

Forsvarskommandoen henviser til, at Trafikstyrelsen har bekræftet, at ændringerne i luftfartsloven af ordlyden "EU-forordninger omfattet af loven" til "EU forordninger på luftfartsområdet" ikke vil have indflydelse på betydningen og fortolkningen af § 154, og at det således fortsat er Forsvarsministerens afgørelse i hvilken udstrækning, de i loven fastsatte bestemmelser om civil luftfart og de i medfør heraf udfærdigede forskrifter skal gælde for militær luftfart, samt at Trafikstyrelsen har bekræftet, at dette også er gældende for EU forordninger på luftfartsområdet. På den baggrund har Forsvarskommandoen ingen bemærkninger.

Forbrugerrådet hilser med tilfredshed, at det nu tydeliggøres, at overtrædelser af EU-forordninger på luftfartsområdet, herunder vedr. passagerrettigheder, kan straffes med bøde eller fængsel. Forbrugerrådet opfordrer til, at det tydeliggøres, at der også lægges op til en stramning af den faktiske sanktionspraksis – der hidtil stort set har været ikke eksisterende.

Forbrugerrådet anfører endvidere, at det til trods for gældende lovgivning om passagerrettigheder er realiteten i dag, at rettighederne ikke fuldt ud efterleves af flyselskaberne. Forbrugerrådet finder det derfor glædeligt, at Trafikstyrelsen i forslaget indskærper, at der skal rettes op på den misforståelse/usikkerhed, der har været vedrørende sanktionsmuligheder i lov om luftfart for overtrædelse af gældende EU-regler vedrørende passagerrettigheder. Desuden er det et fremskridt, at der gives

hjemmel til, at luftfartsvæsenet kan udstede påbud om, at forholdet skal bringes i orden straks eller inden for en frist.

Forbrugerrådet bemærker i den forbindelse, at det ikke af lovforslaget klart er præciseret, om der tiltænkes en stramning i praksis, således at det ikke længere alene er ved gentagne overtrædelser, at reglerne anvendes, men at der skrides konsekvent ind, når det konstateres, at flyselskabet ikke overholder disse.

Forbrugerrådet opfordrer således til, at der udformes regler, der sikrer en effektiv efterlevelse af gældende regler, som dette f.eks. var hensigten med artikel 16, stk. 3. i forordning 261/2004 om passagerrettigheder. Det bør derfor overvejes at tilføje sanktionsmuligheder direkte til kendelserne vedrørende forordning 261/2004 om passagerrettigheder.

Forbrugerrådet ser med bekymring på den ligegyldighed og ignorering af passagerrettighederne fra flyselskabernes side, og selv i de tilfælde, hvor reglerne i nogen omfang efterleves, er det Forbrugerrådets opfattelse, at disse ikke efterleves på en ordentlig måde. Det bør således tillige sikres, at den praksis, der lægges for dagen, når der klages til Trafikstyrelsens klageenhed, som minimum videreformidles og sikres i de danske lufthavne. Forbrugerrådet kan f.eks. henvise til gældende praksis vedrørende honorering for forplejning. Der er således store forskelle fra flyselskab til flyselskab om hvad der gives til måltider og forfriskninger ved forsinkelser og aflysninger.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at det allerede i dag er således, at der vil blive skredet ind over for overtrædelser af reglerne om passagerrettigheder, ikke kun ved gentagne overtrædelser, men også ved enkeltstående tilfælde, hvis der er grundlag herfor. For at kunne benytte den eksisterende mulighed for bødestraf efter luftfartsloven, forudsætter det - således som det i øvrigt gælder generelt på luftfartslovgivningens område - at den almindelige strafferetlige procedure i Danmark følges. Det indebærer, at det først må konstateres og dokumenteres, at der foreligger en overtrædelse og dernæst, at anklagemyndigheden rejser en straffesag ved domstolene.

Konstateringen og dokumentationen af en eventuel overtrædelse sker typisk i forbindelse med Trafikstyrelsens klagesagsbehandling vedrørende en klage fra en passager i en konkret sag. Hvis Trafikstyrelsen på den baggrund konstaterer en overtrædelse, vil Trafikstyrelsen i en udtalelse gøre pågældende flyselskab opmærksom herpå. Hvis flyselskabet mod forventning ikke retter sig efter udtalelsen, vil Trafikstyrelsen, hvis der er grundlag herfor, bede anklagemyndigheden om at rejse en straffesag mod flyselskabet.

For så vidt angår den i øvrigt foreslåede mulighed for at udstede påbud (§ 1, nr. 21) om at forhold der strider mod gældende regler, skal bringes i orden, kan det oplyses, at denne mulighed i princippet også vil kunne anvendes på området for passagerrettigheder, hvis det kan dokumenteres, at der har fundet en strafbar overtrædelse af reglerne sted.

Danmarks Rejsebureau Forening mener, at forslaget i sin helhed er den rette vej at gå, og byder især udvidelsen af sanktionsmulighederne overfor de flyselskaber, der ikke efterlever love, direktiver og forordninger på luftfartsområdet, velkommen. Kun på den måde kan forbrugernes rettigheder sikres overfor flyselskaberne. Danmarks

Rejsebureauforening ser i den anledning frem til at samarbejde omkring belysningen af de igangværende og fremtidige overtrædelser fra flyselskabernes side, til den videre gevinst for forbrugerne.

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er skeptiske over for den intention, som ligger bag forslaget om at udvide straffebestemmelserne i luftfartsloven til også at omfatte overtrædelser i forhold til EU-forordninger, som i dag ikke med sikkerhed er omfattet af luftfartsloven.

Denne skepsis forstærkes af det forhold, at forslaget har en indbygget mindste strafferamme på "bøde eller fængsel i indtil 4 måneder" uden skelen til den konkrete overtrædelse af en hvilken som helst EU-forordning inden for luftfartsområdet, herunder også EU-forordninger, som endnu ikke er vedtagne.

Det foreslås, at bestemmelsens nuværende anvendelsesområde fastholdes, så straffebestemmelsen i luftfartslovens § 149, stk. 7 og 11, udelukkende finder anvendelse i forhold til overtrædelse af EU-forordninger på områder, der omfattes af luftfartsloven samt overtrædelser af påbud eller forbud udstedt med henvisning til luftfartslovens bestemmelser.

Dette er begrundet i et synspunkt om, at straffebestemmelser og strafferamme som minimum bør rette sig mod konkrete overtrædelser og tage udgangspunkt i konkrete bestemmelser i de af luftfartsloven omfattede EU-forordninger.

Det er endvidere begrundet i et synspunkt om, at straffebestemmelser for overtrædelse af EU-forordninger, som falder uden for luftfartslovens anvendelsesområde, bør ske ud fra en konkret vurdering af behovet for fastsættelse af nationale straffebestemmelser i forhold til den enkelte forordning.

Trafikstyrelsen bemærker, at bestemmelserne oprindeligt blev foreslået for at eliminere enhver tvivl om rækkevidden af den eksisterende bestemmelse om strafansvar for overtrædelser af forordninger på luftfartsområdet. Efter drøftelser med Justitsministeriet er det imidlertid konstateret, at de foreslåede bestemmelser reelt er overflødige. Der er i luftfartslovens § 1 a hjemmel til administrativt at supplere forordninger på luftfartsområdet med nødvendige regler for at anvende forordningerne, herunder hjemmel til at fastsætte strafbestemmelser. Det vil derfor være mest korrekt at udnytte den eksisterende hjemmel, således at der konkret tages stilling til, hvilke bestemmelser, der skal være strafbelagt. De foreslåede bestemmelser er derfor udgået.

Københavns Lufthavne A/S og SAS har fremsat bemærkninger med tilsvarende indhold, som de der er fremsat Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Trafikstyrelsen kan henvise til sine kommentarer til høringssvaret fra Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

2.5 Hjemmel til at udstede forbud og påbud

2.5.1 Forbud og påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for luftfarten

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport kan støtte, at bemyndigelsen (som der lægges op til med forslaget) giver adgang til at udstede forbud og påbud i forbindelse med havari eller hændelser, men ønsker samtidig at sætte spørgsmålstegn ved nødvendigheden af en såkaldt "generel hjemmel til at udstede forbud og påbud".

Årsagen er, at forslaget med dertilhørende lovbemærkninger vurderes at åbne op for en meget bred lovbemyndigelse, der ikke indeholder en nærmere afgrænsning af de situationer eller de konkrete forhold, der fra luftfartsmyndighedernes side kan føre til et påbud eller forbud til virksomheder inden for luftfartsområdet.

Det foreslås, at denne del af lovforslaget præciseres, så der sker en afgrænsning og en opregning af, hvad det konkret er for situationer, hvor adgangen til at udstede påbud og forbud skal kunne anvendes. En opregning af situationer vil kunne bidrage til at afgrænse og konkretisere bemyndigelsens anvendelsesområde og derved fastsætte mere præcise rammer for luftfartsmyndighedernes adgang til at udstede forbud og påbud.

Det foreslås i forlængelse heraf, at der i bemærkningerne til lovforslaget foretages en uddybning af, hvad der nærmere skal forstås ved begrebet "overhængende betydelig fare for luftfarten", herunder en opregning af elementer som kan lægges til grund ved en fortolkning af dette begreb. En uddybning vil kunne bidrage til at konkretisere de situationer af for eksempel nødretslignende eller flyvesikkerhedsmæssig karakter samt dertilhørende betingelser, som skal være til stede for at udstede et konkret forbud eller påbud fra luftfartsmyndighedernes side.

Trafikstyrelsen finder, at den foreslåede bestemmelse netop er nødvendig, fordi man ikke på forhånd kan forudse, hvilke situationer, der kan opstå, hvor det er nødvendigt at gribe ind omgående for at forhindre havarier. Der er alene tale om nødretslignende situationer, som f. eks. da alle luftfartøjer af typen Dash 8 blev "grounded", efter at SAS havde haft tre havarier med luftfartøjer af den pågældende type.

Københavns Lufthavne A/S og SAS har fremsat bemærkninger med tilsvarende indhold, som de der er fremsat Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Trafikstyrelsen kan henvise til sine kommentarer til høringssvaret fra Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

2.5.2 Påbud om at forhold i strid med luftfartsloven bringes i orden inden en frist.

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport kan ikke støtte forslaget om, at der indføres hjemmel til, at luftfartsmyndighederne kan udstede påbud om at bringe et forhold i orden straks eller inden for en frist, og at der kan rejses straffesag med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens regler, indtil forholdene er bragt i orden. Det skyldes, at en betydelig del af reguleringen inden for luftfartsområdet bygger på luftfartsmyndighedernes tilsynsbeføjelser og administrative afgørelser, som efter bekendtgørelse nr. 110 af 14. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opga-

ver og beføjelser mv. ikke kan påklages administrativt, men alene prøves ved at der rejses en retssag ved domstolene.

Forslaget vil efter Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transports vurdering give luftfartsmyndighederne en generel hjemmel til at udstede påbud om berigtigelse samt indlede straffesag med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens regler for forhold, der bygger på en afgørelse, som en virksomhed ikke har mulighed for at få prøvet i 2. instans uden at skulle anlægge sag ved domstolene.

Det foreslås på den baggrund, at forslaget i § 150 e, stk. 1, 3. punktum, ikke gennemføres, eller at der samtidig åbnes op for prøvelse af de af Trafikstyrelsens afgørelser, som falder ind under forslagets anvendelsesområde.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at der er tale om påbud om at bringe forhold, der strider mod de gældende regler, til ophør. Bestemmelsen tænkes anvendt i tilfælde, hvor Trafikstyrelsen konstaterer, at f. eks. en virksomhed gang på gang overtræder de samme bestemmelser, hvilket indikerer, at der er fejl i virksomhedens styringsredskaber. I visse situationer er det af flyvesikkerhedsmæssige grunde vigtigere, at problemet afhjælpes "ved kilden", frem for blot at rejse en straffesag mod virksomheden. Med bestemmelsen kan virksomheden påbydes at træffe foranstaltninger til sikring af, at sådanne overtrædelser undgås fremover med den konsekvens, at der under en straffesag kan nedlægges påstand om tvangsbøder, hvis påbuddet ikke overholdes. Der vil således under alle omstændigheder blive truffet en domstolsafgørelse, før tvangsbøderne kan effektueres. Der er tale om supplerende redskab for myndighederne til at sikre, at der rettes op på systemfejl.

Københavns Lufthavne A/S og SAS har fremsat bemærkninger med tilsvarende indhold, som de der er fremsat Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Trafikstyrelsen kan henvise til sine kommentarer til høringssvaret fra Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

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:

Forslaget til den nye § 52 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er af Trafikstyrelsen præciseret således, at det klart fremgår at kommuner og kommunale fællesskaber i forbindelse med muligheden for at eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed også kan fastsætte betaling for benyttelsen af flyvepladsen.

De foreslåede ændringer til luftfartslovens § 149, stk. 7 og stk. 11 samt § 149 a vedrørende strafansvar for overtrædelse af forordningerne på luftfartsområdet er udgået som overflødige.

Der er indsat en række bestemmelser af rent lovteknisk karakter, som har til hensigt at præcisere henvisninger til andre bestemmelser i loven. Ændringerne vedrører bestemmelserne i lovens § 2, stk. 2, § 20, stk. 3, § 21, stk. 2, § 21, stk. 3, § 26, stk. 3, § 130, stk. 1 og § 130, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, 3, 4, 5, 6, 18, 19 og 20.

Lovforslagets § 3 om territorialbestemmelser er ændret således, at det nu fremgår, at loven som udgangspunkt ikke gælder for Grønland, men at den vil kunne sættes i kraft ved kongelig anordning med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår i den forbindelse, at lovforslagets § 1, nr. 7, om hjemmel til kommunal drift af lufthavne og dertil knyttet virksomhed, ikke vil kunne komme til at gælde for Grønland i overensstemmelse med Grønlands Selvstyres høringssvar.

Da der for Grønland således i denne ændringslov gælder samme procedure om kongelig anordning som for Færøerne, er bestemmelsen for Grønland skrevet sammen med bestemmelsen for Færøerne, som i øvrigt er moderniseret i forhold til luftfartslovens gældende 158, stk. 2, i overensstemmelse med Statsministeriets anvisninger for den type bestemmelser.