

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Fastlæggelse af safety-afgiften, regulering af erstatningsansvarsgrænser og brug af kønsneutrale betegnelser)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 10, stk. 2, og § 11, stk. 2, *litra c*, ændres »hans« til: »ejerens«.
2. I § 15 ændres »hans« til: »brugerens«.
3. I § 26, stk. 2, ændres »han« til: »ministeren«.
4. I § 39 ændres »han« til: »certifikatindehaveren«, og »Han« ændres til: »Certifikatindehaveren«.
5. To steder i § 43, stk. 2, og i § 47 ændres »han« til: »luftfartøjschefen«.
6. I § 43, stk. 4, ændres »Han« til: »Luftfartøjschefen«.
7. I § 45, stk. 2, to steder i § 50, stk. 2, i § 132, stk. 2, og to steder i § 149, stk. 6, ændres »han« til: »vedkommende«.
8. I § 45, stk. 2, § 127, stk. 3, § 149, stk. 1 og 6, og § 150 a, stk. 1, ændres »ham« til: »vedkommende«.
9. I § 47 ændres »hans« til: »luftfartøjschefens«.
10. I § 50, stk. 6, ændres »hans« til: »dennes«.
11. To steder i § 50, stk. 6, og to steder i § 50, stk. 8, ændres »han« til: »personen«.
12. I § 111, stk. 1 og 2, ændres »113.000« til: »128.821«.

13. I § 111, stk. 3, ændres »4.694« til: »5.346«.
14. I § 111, stk. 4, ændres »1.131« til: »1.288«.
15. I § 111, stk. 5, ændres »19« til: »22«.
16. I § 130, stk. 1, ændres »ham« til: »ejeren«.
17. I § 148, stk. 1, ændres »4,75 kr.« til: »6,00 kr.«
18. I § 148, stk. 4, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:
»Beløbet reguleres første gang 1. januar 2025.«
19. I § 148, stk. 4, 3. pkt., der bliver 4. pkt., udgår »hvert år«.
20. I § 149, stk. 4 og 10, ændres »ham« til: »arbejdsgiveren«.
21. I Bilag 1, § 95, stk. 3, ændres »han« til: »befordrerens«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2021, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 17, træder i kraft den 1. januar 2022.

§ 3

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Fastlæggelse af safety-afgiften
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Regulering af erstatningsansvarsgrænser
 - 2.2.1. Gældende ret

- 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 2.3. Brug af kønsneutrale betegnelser
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3. De ligestillingsmæssige konsekvenser
- 4. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.
- 5. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
- 6. De administrative konsekvenser for borgere.
- 7. De miljømæssige konsekvenser.
- 8. Forholdet til EU-retten.
- 9. Hørte myndigheder og organisationer mv.
- 10. Sammenfattende skema.

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at adressere behovet for en generel opdatering af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018 (herefter luftfartsloven), herunder fastlæggelse af safety-afgiften på grund af væsentligt ændret passagerantal i kølvandet på COVID-19 pandemien, regulering af de beløbsmæssige erstatningsansvarsgrænser ved befordring af passagerer, bagage og gods, der ikke er omfattet af EU-regulering samt brugen af kønsneutrale stedord.

Lovforslaget indebærer for det første et forslag om fastlæggelse af safety-afgiftssatsen. Afgiften fremgår direkte af luftfartsloven, og har til formål at finansiere det statslige tilsyn med luftfartssikkerheden. Afgiften betales af såvel danske som udenlandske luftfartsselskaber, der flyver passagerer fra en dansk lufthavn, der står åben for offentligheden. I praksis lægger selskaberne afgiften oveni billetpriserne, så det reelt er passagererne, der betaler afgiften.

Hidtil er safety-afgiften blevet reguleret en gang årligt. Som følge af COVID-19 pandemien og usikkerheden i forhold til aktivitetsniveauet på luftfartsområdet, er det nødvendigt at udskyde reguleringsmekanismen indtil der på ny er et mere kontinuerligt aktivitetsniveau på luftfartsområdet. Dermed vil reguleringsmekanismen kunne anvendes i overensstemmelse med sit formål, således at der på sigt skabes balance på ordningen.

Der henvises til lovforslagets pkt. 2.1. nedenfor.

Lovforslaget indebærer for det andet et forslag om regulering af de erstatningsansvarsgrænser, der gælder for luftfartsselskaber fra Grønland, Færøerne og tredjelande (lande udenfor EU og EØS-samarbejdet) ved erstatning for skade på passagerer, bagage og gods. Før de foreslåede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse for de grønlandske og færøske luftfartsselskaber, vil lovens bestemmelser skulle sættes i kraft for Grønland og Færøerne ved kongelig anordning.

De foreslåede beløbsgrænser gælder derudover for EU-luftfartsselskaber for så vidt angår erstatning for skade på gods.

De gældende regler for luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatningen, er reguleret i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (herefter Montreal-konventionen). Beløbene i Montreal-konventionen er nu for anden gang siden Danmark tiltrådte konventionen blevet »pristalsreguleret«, hvorfor grænserne i luftfartsloven foreslås reguleret tilsvarende.

Der henvises til lovforslagets pkt. 2.2. nedenfor.

Endelig indeholder lovforslaget for det tredje et forslag om ændring af de bestemmelser i luftfartsloven, hvor kønsbetegnelsen »han«, »hans« eller »ham« anvendes, idet det ikke vurderes at være af betydning for bestemmelsernes anvendelse at benytte kønsbetegnelsen, ligesom den sproglige ændring vil understøtte ligestilling mellem kønnene.

Der henvises til lovforslagets pkt. 2.3. nedenfor.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fastlæggelse af safety-afgiften

2.1.1. Gældende ret

Luftfartslovens § 148, stk. 1, medfører, at luftfartsselskaberne skal betale en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, kaldet safety-afgiften. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Afgiften betales af såvel danske som udenlandske luftfartsselskaber. I praksis lægger selskaberne afgiften oveni billetpriserne, så det reelt er passagererne, der betaler afgiften.

Safety-afgiften dækker omkostningerne forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, der leverer forskellige ydelser til luftfarten, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale som f.eks. mekanikere, flyværksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, dronførere m.v.

Afgiften er siden indførelsen i 2013 blevet tilpasset et par gange, senest ved lov nr. 731 af 8. juni 2018. Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 4, at afgiften reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, jf. lovbekendtgørelse nr. 237 af 27. februar 2020, og fratrullet passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år. Den årlige regulering har medført, at satsen i 2020 udgør 4,50 kr.

Der skal ikke betales afgift for passagerer, der transporteres i forbindelse med taxaflyvning i mindre fly, for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse, jf. § 148, stk. 3.

Passagerer under 2 år er undtaget fra afgiften. Det skyldes, at disse passagerer typisk ikke optager et selvstændigt sæde under flyvningen, men er placeret med et særligt bælte oven på en voksen

person. Dette svarer i øvrigt til, at luftfartsselskaberne typisk heller ikke forlanger fuld billetpris for passagerer under 2 år.

Transitpassagerer og transferpassagerer er undtaget fra afgiften, da de ikke starter deres rejse fra den pågældende flyveplads. Transitpassagerer er passagerer, der efter et kort stop på flyvepladsen enten fortsætter flyrejsen med samme fly og samme rutenummer eller med et andet fly med samme rutenummer. Transferpassagerer er passagerer, der er ankommet til flyvepladsen med fly og inden for 24 timer enten afrejser fra samme flyveplads med andet fly eller med samme fly blot med andet rutenummer. Denne ordning sikrer, at der f.eks. ikke skal betales afgift to gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk flyveplads og via Københavns Lufthavn skal videre på en sammenhængende flyrejse. To flyrejser anses for sammenhængende, når der forefindes en sammenhængende billet for de to flyrejser.

Luftfartsselskabers personale på tjenesterejse er afgiftsfritaget, idet det ikke anses for rimeligt at pålægge en afgift for arbejdende personale. Det bemærkes i den sammenhæng, at luftfartsselskabernes personale også er undtaget fra brugerbetaling i flyvepladsens takstregulativer.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Danmark har et højt sikkerhedsniveau på luftfartsområdet. Safety-afgiften dækker omkostningerne forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart i bred forstand, herunder også tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, jf. ovenfor.

Afgiftssatsen er siden indførelsen i luftfartsloven tilpasset flere gange, senest i 2018, hvor den blev fastsat til 4,75 kr. Den løbende, årlige regulering har medført, at afgiftssatsen i 2020 udgør 4,50 kr. Siden afgiftens indførelse i luftfartsloven i 2013, hvor den oprindelige afgiftssats var på 6,00 kr., har afgiften svinget mellem 4,50 kr. og 6,25 kr. Formålet med såvel tidligere tilpasninger af afgiften som den årlige regulering har været, at afgiftsordningen skulle balancere over tid, for derved at forhindre såvel overskud som underskud på ordningen.

COVID-19 pandemien og den deraf følgende nedlukning af såvel Danmark som resten af verden, har ført til væsentlig usikkerhed om aktivitetsniveauet i luftfartsbranchen i såvel 2020 som i de kommende år.

Konkret betyder fraværet af passagerer, at der ikke indbetales safety-afgifter som forventet i 2020, hvilket i sig selv giver underskud på ordningen.

Derudover vil den årlige regulering af safety-afgiften, der baserer sig på den reguleringsmekanisme, der findes i luftfartslovens § 148, stk. 4, føre til væsentlig ubalance på ordningen, som på grund af den måde reguleringsmekanismen fungerer vil strække sig flere år ud i fremtiden.

Det skyldes, at det netop er passagerantallet, som det så ud 2 år tidligere, der danner grundlag for opkrævningen af safety-afgiften, jf. ovenfor. Det meget lave antal afrejsende passagerer under COVID-19 pandemien vil betyde, at safety-afgiften, med den gældende reguleringsmekanisme, om 2 år vil komme til at basere sig på et passagerantal, der sammenlignet med tidligere år, ligger på et endog meget lavt niveau.

Endelig vil udviklingen i passagerantallet i en periode fremover også være omgærdet med væsentlig usikkerhed, som helt vil afhænge af, hvordan genoplukningen i forlængelse af COVID-19-pandemien kommer til at udvikle sig.

På den baggrund vil det i en periode ikke være hensigtsmæssigt at foretage en årlig regulering af afgiften som hidtil, idet det vil give nogle meget store udsving i satsen fra år til år, uden at udsvinget afspejler den aktuelle aktivitet på området.

Det foreslås derfor, at afgiftssatsen pr. 1. januar 2022 fastlægges på det oprindelige niveau for afgiften på 6,00 kr. Dermed nulstilles ordningen således, at der ved den fremtidige regulering af satsen tages udgangspunkt i den oprindelige sats. Det betyder samtidig, at den afgiftssats, der fremgår af den gældende § 148, stk. 1, på 4,75 kr. vil finde anvendelse i 2021.

Samtidig foreslås det, at reguleringsmekanismen i loven udskydes, så førstkommande regulering af afgiftssatsen sker pr. 1. januar 2025. På dette tidspunkt vurderes det, at de udsving i aktivitetsniveauet på luftfartsområdet, der skyldes COVID-19 pandemien, vil være stabiliseret. Dermed vil reguleringsmekanismen på ny virke efter hensigten, således at der sikres en langsigtet balance på safety-afgiftsordningen.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 17-19.

2.2. Regulering af erstatningsansvarsgrænser

2.2.1. Gældende ret

Luftfartslovens § 111 indeholder i overensstemmelse med artikel 21 og 22 i Montreal-konventionen begrænsninger i befordrerens (luftfartsselskabets) ansvar. Bestemmelsen finder anvendelse i de tilfælde, hvor en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, hvor en passager udsættes for forsinkelse, og hvor rejsegods (bagage) eller gods går tabt, beskadiges eller forsinkes.

Såvel EU som de enkelte medlemslande, herunder Danmark, har tiltrådt Montreal-konventionen. EU og medlemsstaterne deler kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter.

EU's kompetence i forhold til Montreal-konventionen er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (herefter erstatningsansvarsforordningen). Forordningen gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om erstatningsansvar, men kun for EU's luftfartsselskaber, hvorved forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

Medlemsstaterne har således kompetencen i forhold til luftfartsselskaber hjemmehørende i lande, der ikke er medlem af EU og i forhold til EU-luftfartsselskaber på områder, der ikke er omfattet af erstatningsansvarsforordningen dvs. lufttransport af gods.

I Danmark er området reguleret i luftfartslovens kapitel 9, som blev ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002, der gennemførte Montreal-konventionen i Danmark i det omfang, dette var nødvendigt i forhold til gældende forordninger.

Luftfartslovens kapitel 9 gælder således for grønlandske, færøske og tredjelands luftfartsselskaber, samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods for alle luftfartsselskaber, herunder også EU-luftfartsselskaber. For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 1268 af 28. november 2017 om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, mens det for

Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

Ansvarsgrænserne i luftfartslovens § 111 er angivet i SDR (særlige trækningsrettigheder) som er en særlig regneenhed fastsat og beregnet på baggrund af en såkaldt »kurv« af valutaer (USD, EUR, GBP og JPY).

Denne »kurv« offentliggøres af IMF (Den internationale Valutafond). 1 SDR svarer pr. 23. juni 2020 til 9,1078 DKK. Erstatningsansvarsgrænserne i Montreal-konventionen skal af den internationale civile luftfartsorganisation, ICAO tages op til vurdering hvert femte år med henblik på en eventuel »pristalsregulering« efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder. Beløbet blev første gang reguleret pr. 30. december 2009. Den seneste forhøjelse af ansvarsgrænserne i Montreal-konventionen er sket med virkning fra den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

Efter luftfartslovens § 111, stk. 1 og 2, er erstatningsansvarsgrænsen i tilfælde af skade på passagerer 113.000 SDR. Der er tale om objektivt ansvar for luftfartsselskabet, med mindre passageren har medvirket til skaden. For eventuel erstatningssum, der overstiger 113.000 SDR, er der tale om et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde).

For skade forvoldt ved forsinkelse efter luftfartslovens § 111, stk. 3, er ansvarsgrænsen 4.649 SDR. Der er tale om et præsumptionsansvar. For skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af rejsegods efter luftfartslovens § 111, stk. 4, er ansvaret begrænset til 1.131 SDR for hver passager. For skade på bagage er der tale om et objektivt ansvar, mens der ved forsinkelse af bagage er tale om et præsumptionsansvar.

Endelig er ansvaret for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af gods efter luftfartslovens § 111, stk. 5, begrænset til 19 SDR pr. kg. Der er tale om et objektivt ansvar.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Danmark er forpligtet til at sikre gennemførelse af de erstatningsansvarsgrænser, der følger af Montreal-konventionen for så vidt angår de elementer, der ikke reguleres i erstatningsansvarsforordningen.

Med henblik på gennemførelse af den seneste regulering af Montreal-konventionens erstatningsansvarsgrænser for så vidt angår luftfartsselskaber fra Grønland, Færøerne og tredjelande, samt for al lufttransport af gods, foreslås det at ændre erstatningsansvarsgrænserne i de relevante bestemmelser herom i luftfartsloven, så de svarer til de seneste ændringer af beløbene. 113.000 SDR i § 111, stk. 1 og 2, ændres til 128.821 SDR. 4.694 SDR i § 111, stk. 3, ændres til 5.346 SDR. 1.131 SDR i § 111, stk. 4, ændres til 1.288 SDR, og 19 SDR i § 111, stk. 5, ændres til 22 SDR.

2.3. Brug af kønsneutrale betegnelser

2.3.1. Gældende ret

Luftfartsloven indeholder en række bestemmelser, der med de personlige stedord »han«, »hans« og »ham« indikerer, at bestemmelserne alene vedrører personer af det mandlige køn.

Som eksempel kan nævnes den gældende § 11, stk. 2, litra c, hvor det anføres, at der i nationalitetsregisteret skal indføres oplysninger om ejeren og hans erhvervelse af luftfartøj. Et andet eksempel er luftfartslovens § 50, stk. 8. Efter denne bestemmelse kan politiet fremstille en

person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve.

Ordlyden indikerer, at der med bestemmelserne tilsigtes en begrænsning i forhold til hvilket køn, bestemmelserne finder anvendelse for. Rent praktisk administreres og efterleves bestemmelserne imidlertid således, at de kønsbærende personlige stedord ikke har betydning i forhold til reglernes anvendelse. Bestemmelserne findes således anvendelse for enhver uanset køn.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Kønsdefinerende stedord bør ikke anvendes i lovgivningen, med mindre dette er nødvendigt med henblik på særlige regler for visse køn. Transport- og Boligministeriet vurderer ikke, at dette er tilfældet for de bestemmelser, der omfattes af forslaget.

Det foreslås på den baggrund, at kønsbetegnende stedord neutraliseres i overensstemmelse med Statsministeriets cirkulæreskrivelse af 5. december 1980 om anvendelse af kønsneutrale betegnelser i lovgivningen. Den foreslåede ændring har ingen materiel betydning for bestemmelsernes anvendelse. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

3. De ligestillingsmæssige konsekvenser

Forslaget indebærer en sproglig opdatering, således at brugen af kønsbetegnende personlige stedord som »han«, »hans« og »ham« udgår af loven, da de ikke har noget selvstændigt formål. Den foreslåedes kønsneutralisering er i overensstemmelse med Statsministeriets cirkulæreskrivelse af 5. december 1980 om anvendelse af kønsneutrale betegnelser i lovgivningen.

Lovforslaget indebærer ikke, at faste begreber som tredjemand, formand og lignende ændres. Disse begreber vil fortsat skulle forstås som generiske betegnelser, der omfatter alle personer uanset køn.

4. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Forslaget om at fastlægge safety-afgiften på en fast sats på 6,00 kr. pr. 1. januar 2022 og udskyde reguleringsmekanismen, så førstkommande regulering sker pr. 1. januar 2025, vil medvirke til at afbøde de betydeligt negative økonomiske konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som kombinationen af et meget drastisk fald i aktivitetsniveauet på luftfartsområdet i forlængelse af COVID-19 pandemien samt en kunstigt lav safety-afgiftssats på 4,75 kr. Afgiftssatsen blev således nedsat i loven med virkning for 2018 på baggrund af et ønske om at skabe balance på safety-afgiftsordningen ved at afvikle den opsparing, der var genereret på ordningen siden indførelsen i 2013.

Et niveau for afgiftssatsen på 4,75 kr. ville således i fravær COVID-19 pandemien ikke være tilstrækkeligt til at sikre balance på ordningen i de kommende år. COVID-19 pandemien forventes derudover at føre til at lavere aktivitetsniveau i luftfartssektoren i de kommende år set i forhold til de forudgående år.

Forslaget om at forhøje afgiftssatsen til 6,00 kr. pr. 1. januar 2022 samt en udskydelse af reguleringsmekanismen til 1. januar 2025, vil medvirke til, at der på sigt på ny kan skabes balance på ordningen.

Forslaget har ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Forslaget om regulering af erstatningsansvarsgrænserne, jf. lovforslagets § 1, nr. 12-15, kan muligvis få begrænsede afledte økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. i form af en mindre stigning i luftfartsselskabernes forsikringspræmier med deraf følgende revision af forsikringsbetingelserne og forsikringsselskabernes erstatningsudbetalinger.

Den foreslåede regulering af erstatningsansvarsgrænserne vedrører imidlertid i sig selv udelukkende de maksimale grænser for det objektive ansvar, der kan pålægges befordrerens ved skade på passagerer, bagage og gods efter luftfartsloven, og er således ikke udtryk for, hvilken erstatningsudbetaling der i det enkelte tilfælde vil skulle ske.

Ved lovforslaget reguleres således ikke kravene til forsikringsdækningens størrelse. Regler om krav til forsikringsdækningen følger af andre regler dels Europa-Parlamentets og Rådets forordningen nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (herefter forsikringsforordningen), som er under revision, dels bekendtgørelse nr. 271 af 15. april 2005 om forsikring for luftfartøjer og minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og på Færøerne.

Forslaget om en forhøjelse af safety-afgiften i 2022 har direkte økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne. I praksis overvælttes afgiften på passagerernes betaling.

Selskaberne er vant til, at afgiften reguleres årligt. En udskydelse af den årlige regulering til 1. januar 2025 vil således udgøre en meget begrænset lettelse for selskaberne, idet der efter ud over den foreslåede forhøjelse af afgiften til 6,00 kr. pr. 1. januar 2022, ikke vil blive ændret på afgiftssatsen før reguleringen pr. 1. januar 2025.

Samlet set vurderes forslaget ikke at have administrative konsekvenser.

De foreslåede ændringer udgør ikke ny regulering, men er alene udtryk for forhøjelse af gældende erstatningsansvarsgrænser og fastlæggelse af safety-afgiften. Det vurderes ikke, at de foreslåede ændringer vil kunne få betydning for virksomhedernes mulighed for at agere tilpasningsdygtigt, fremsynet og foregribende i forhold til at møde et samfund i hastig forandring. Det vurderes på den baggrund ikke relevant at vurdere forslaget i relation til principperne for agil erhvervsrettet regulering.

6. De administrative konsekvenser for borgere.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. De miljømæssige konsekvenser.

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

AOPA DMU
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Danish Business Travel Association

Danmarks Rederiforening
 Danmarks Rejsebureau Forening
 Dansk Erhverv
 Dansk Erhvervsfremme
 Dansk Industri, DI Transport
 Dansk Motorflyver Union
 Dansk Transport og Logistik
 Danske Regioner
 Danske Speditører
 Erhvervsflyvningens Sammenslutning
 Flyvebranchens Personaleunion
 Flyvesikringstjenesten
 Forbrugerrådet
 Foreningen Rejsearrangører i Danmark
 Færøernes Landsstyre
 Grønlands Selvstyre
 SMVdanmark
 Institut for menneskerettigheder
 Jernbanernes Arbejdsgiverforening
 Kommunernes Landsforening
 Kongelig Dansk Aeroklub
 Pakkerejse-Ankenævnet
 Rejsearrangører i Danmark
 Rejsegarantifonden

10. Sammenfattende skema.

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ved fastlæggelse af afgiftssatsen på 6,00 kr. samt ved udskydelse af anvendelse af reguleringsmekanismen til 2025, vil der ske en vis afbødning af de negative økonomiske konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens økonomi, som følge af det ændrede aktivitetsniveau på luftfartsområdet.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forhold til eventuelle

		forsikringspræmiestigninger.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet i forhold til eventuelle ændringer i forsikringsbetingelserne, som ikke vil overstige 4 mio. kr. årligt, og derfor ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1-11

En række af lovens gældende bestemmelser indeholder kønsbetegnelser som de personlige stedord »han«, »hans« og »ham« i stedet for en gentagelse af f.eks. stillingsbetegnelsen for personen, som stedordet henviser til. Brugen af kønsbetegnende stedord har ikke noget selvstændigt formål.

Det foreslås på den baggrund, at alle kønsbetegnende stedord udgår af loven. De foreslåede ændringer er udtryk for en konsekvensændring, som ikke har betydning for bestemmelsernes materielle indhold. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 111, stk. 1, medfører, at ved befordring af passagerer kan beforderens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 113.000 særlige trækingsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 111, stk. 2, medfører, at beforderen ikke er ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 113.000 SDR for hver passager, hvis beforderen kan bevise, at 1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra beforderens eller dennes ansattes eller dennes agents side eller 2) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.

Bestemmelserne betyder, at luftfartsselskabet som udgangspunkt er objektivt ansvarlig i det tilfælde, hvor en passager bliver dræbt, eller lider skade på legeme eller helbred for et beløb på op til 113.000 SDR, med mindre passageren har medvirket til skaden. Hvis det opgjorte erstatningsbeløb overstiger 113.000 SDR, er der tale om et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde).

For den del af erstatningsbeløbet, der overstiger 113.000 SDR, kan luftfartsselskabet således kun blive fri for ansvar, hvis det kan bevise, at hverken selskabet, dets ansatte eller nogen, som har

handlet på selskabets vegne, har forårsaget skaden forsætligt eller uagtsomt, eller luftfartsselskabet beviser, at skaden alene er forårsaget af tredjemands forsætlige eller uagtsomme handling eller undladelse.

Erstatningsansvarsgrænserne blev indført i loven i forlængelse af Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrænserne blev senest reguleret i 2011, jf. lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

ICAO har vedtaget en ny forhøjelse af ansvarsgrænserne, som trådte i kraft den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

Det foreslås at ændre de gældende erstatningsansvarsgrænser, så de er i overensstemmelse med den seneste, af ICAO, vedtagne forhøjelse af erstatningsansvarsgrænserne.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i luftfartslovens § 111, stk. 1, og 2, jf. lovforslagets § 1 nr. 12, at grænsen for skade på passagerer fastsættes til 128.821 SDR for hver passager.

Den foreslåede ændring vil få betydning for grønlandske, færøske og tredjelandes luftfartsselskaber, samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods for alle luftfartsselskaber, herunder også EU-luftfartsselskaber hvorved forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 1268 af 28. november 2017 om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

Med de foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne lever Danmark op til sin forpligtelse om at regulere satserne i luftfartsloven, så de svarer til de regulerede satser, der følger af Montrealkonventionen.

Før de ændrede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse i forhold til grønlandske og færøske luftfartsselskaber, vil de foreslåede ændringer skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 111, stk. 3, medfører, at ved befordring af passagerer er beforderens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 4.694 SDR for hver passager. Der er tale om et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde). Bestemmelsen vedrører specifikt erstatningsansvarsgrænserne for det ansvar, som luftfartsselskabet måtte ifalde i tilfælde af forsinkelse.

Som også anført under bemærkningerne til lovforslagets nr. 12, blev erstatningsansvarsgrænserne indført i loven i forlængelse af Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrænserne blev senest reguleret i 2011, jf. lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

ICAO har vedtaget en ny forhøjelse af ansvarsgrænserne, som trådte i kraft den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

Det foreslås at ændre de gældende erstatningsansvarsgrænser, så de er i overensstemmelse med den seneste, af ICAO, vedtagne forhøjelse af erstatningsansvarsgrænserne.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i luftfartslovens § 111, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 13, at grænsen for skade ved forsinkelse fastsættes til 5.346 SDR for hver passager.

Den foreslåede ændring vil få betydning for grønlandske, færøske og tredjelandes luftfartsselskaber, samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods for alle luftfartsselskaber, herunder også EU-luftfartsselskaber hvorved forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 1268 af 28. november 2017 om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

Med de foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne lever Danmark op til sin forpligtelse om at regulere satserne i luftfartsloven, så de svarer til de regulerede satser, der følger af Montrealkonventionen.

Før de ændrede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse i forhold til grønlandske og færøske luftfartsselskaber, vil de foreslåede ændringer skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 111, stk. 4, medfører, at ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.131 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.

Bestemmelsen fastsætter således et maksimalt udgangspunkt for erstatningsansvarsgrensen, men levner mulighed for, at passageren kan afgive en særlig erklæring hvis godset har en højere værdi. Det vil herefter være den værdi, der er angivet i erklæringen, der udgør den øvre grænse for størrelsen af luftfartsselskabets erstatningsansvar. For skade på bagage er der tale om et objektivt ansvar, mens der ved forsinkelse af bagage er tale om et præsumptionsansvar.

Som også anført under bemærkningerne til lovforslagets nr. 12-13, blev erstatningsansvarsgrenserne indført i loven i forlængelse af Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrenserne blev senest reguleret i 2011, jf. lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrenser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrenser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrenser skal forhøjes.

ICAO har vedtaget en ny forhøjelse af ansvarsgrenserne, som trådte i kraft den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

Det foreslås at ændre de gældende erstatningsansvarsgrenser, så de er i overensstemmelse med den seneste, af ICAO, vedtagne forhøjelse af erstatningsansvarsgrenserne.

Det følger af den foreslåede ændring af luftfartslovens § 111, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 14, at grænsen for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af rejsegods (bagage) fastsættes til 1.288 SDR for hver passager.

Den foreslåede ændring vil få betydning for grønlandske, færøske og tredjelandes luftfartsselskaber, samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods for alle luftfartsselskaber, herunder også EU-luftfartsselskaber hvorved forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 1268 af 28. november 2017 om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til lov om luftfart og

lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

Med de foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne lever Danmark op til sin forpligtelse om at regulere satserne i luftfartsloven, så de svarer til de regulerede satser, der følger af Montrealkonventionen.

Før de ændrede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse i forhold til grønlandske og færøske luftfartsselskaber, vil de foreslåede ændringer skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 111, stk. 5, medfører, at ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 19 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

Bestemmelsen fastsætter således et maksimalt udgangspunkt for erstatningsansvarsgrænsen pr. kilo gods, men levner mulighed for, at afsenderen kan afgive en særlig erklæring under visse nærmere omstændigheder, hvor der angives en højere værdi for godset.

Ansaret for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af gods efter luftfartslovens § 111, stk. 5, begrænset til 19 SDR pr. kg. Der er tale om et objektivt ansvar.

Som også anført under bemærkningerne til lovforslagets nr. 12-14, blev erstatningsansvarsgrænserne indført i loven i forlængelse af Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen). Erstatningsansvarsgrænserne blev senest reguleret i 2011, jf. lov nr. 470 af 18. maj 2011 om ændring af lov om luftfart.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

ICAO har vedtaget en ny forhøjelse af ansvarsgrænserne, som trådte i kraft den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

Det foreslås at ændre de gældende erstatningsansvarsgrænser, så de er i overensstemmelse med den seneste, af ICAO, vedtagne forhøjelse af erstatningsansvarsgrænserne.

Det følger af den foreslåede ændring af luftfartslovens § 111, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 15, at grænsen for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af gods fastsættes til 22 SDR pr. kg.

Den foreslåede ændring vil få betydning for grønlandske, færøske og tredjelands luftfartsselskaber, samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods for alle luftfartsselskaber, herunder også EU-luftfartsselskaber hvorved forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af luftrafik tjenester i Fællesskabet og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

For grønlandske og færøske luftfartsselskaber er de gældende beløbsgrænser i luftfartslovens § 111 sat i kraft ved kongelig anordning. For Grønlands vedkommende er det sket ved kongelig anordning nr. 1268 af 28. november 2017 om ikrafttræden for Grønland af ændringslove til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, mens det for Færøernes vedkommende er sket ved anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

Med de foreslåede ændringer af erstatningsansvarsgrænserne lever Danmark op til sin forpligtelse om at regulere satserne i luftfartsloven, så de svarer til de regulerede satser, der følger af Montrealkonventionen.

Før de ændrede erstatningsansvarsgrænser kan finde anvendelse i forhold til grønlandske og færøske luftfartsselskaber, vil de foreslåede ændringer skulle sættes i kraft ved kongelig anordning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 16

En række af lovens gældende bestemmelser indeholder kønsbetegnelser som de personlige stedord »han«, »hans« og »ham« i stedet for en gentagelse af f.eks. stillingsbetegnelsen for personen, som stedordet henviser til. Brugen af kønsbetegnende stedord har ikke noget selvstændigt formål.

Det foreslås på den baggrund, at alle kønsbetegnende stedord udgår af loven. De foreslåede ændringer er udtryk for en konsekvensændring, som ikke har betydning for bestemmelsernes materielle indhold. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17-19

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 1, medfører, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet beforder. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 4, medfører, at afgiften reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, jf. lovebekendtgørelse nr. 237 af 27. februar 2020, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24

måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Safety-afgiften dækker omkostningerne forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, der leverer forskellige ydelser til luftfarten, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale som f.eks. mekanikere, flyværksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, droneførere m.v.

Safety-afgiften finansierer således Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsynet (løbende tilsyn). Funktionstilsynet har til formål at konstatere om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Endvidere dækker afgiften den forhåndsdialog, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med aktører i luftfartsbranchen forud for en tiltrædelseskontrol, hvorimod omkostningerne ved selve tiltrædelseskontrollen dækkes af gebyrer, der omfattes af luftfartslovens § 148, stk. 5, der bliver stk. 4.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i luftfartslovens § 148, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 17, at afgiftssatsen som luftfartsselskaberne betaler til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for hver passager, som selskabet befordrer, vil udgøre 6,00 kr. Afgiftens størrelse svarer dermed til det oprindelige niveau afgiften blev fastlagt på, da den blev indført i 2013. I lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås det, at bestemmelsen først skal træde i kraft den 1. januar 2022. Ved bestemmelsens ikrafttræden nulstilles ordningen således, at der ved den fremtidige regulering af satsen tages udgangspunkt i den oprindelige sats.

Afgiften vil fortsat skulle betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Det følger endvidere af de foreslåede ændringer af bestemmelsen i § 148, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 18 og 19, at den gældende reguleringsmekanisme i § 148, stk. 4, vil blive anvendt til regulering af afgiftssatsen i lovens § 148, stk. 1, første gang pr. 1. januar 2025, og at de reguleringer, der vil blive foretaget efter bestemmelsen, bekendtgøres af ministeren.

Forslaget om at regulering af afgiftssatsen skal ske første gang den 1. januar 2025 skal imødegå eventuelle u hensigtsmæssige årlige reguleringer i direkte forlængelse af COVID-19 pandemien. Ved en årlig regulering fra 2021, vil nedgangen i passagertallene på grund af COVID-19 pandemien i 2022 have en betydelig påvirkning på afgiftssatsen, som forventeligt vil skulle forøges betragteligt i forhold til 2021. Til gengæld vil konsekvensen af reguleringen i 2022 føre til, at afgiften i 2023 vil skulle sættes betragteligt ned, og også ned under det nuværende niveau. En sådan nedsættelse vil bevirke, at der ikke er de nødvendige finansielle ressourcer til det tilsyn, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er forpligtet til at udføre i henhold til EU-forordninger og luftfartsloven, hvilket vil påvirke luftfartssikkerheden negativt.

Ved en udskydelse af reguleringsmekanismen til 1. januar 2025, vurderes det, at aktivitetsniveauet på luftfartsområdet vil have fundet et mere stabilt leje, således at reguleringsmekanismen på ny vil kunne sikre en langsigtet balance på afgiftsordningen.

Den foreslåedes udskydelse betyder samtidig, at den afgiftssats, der fremgår af den gældende § 148, stk. 1, på 4,75 kr. vil finde anvendelse i 2021.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20 og 21

En række af lovens gældende bestemmelser indeholder kønsbetegnelser som de personlige stedord »han«, »hans« og »ham« i stedet for en gentagelse af f.eks. stillingsbetegnelsen for personen, som stedordet henviser til. Brugen af kønsbetegnende stedord har ikke noget selvstændigt formål.

Det foreslås på den baggrund, at alle kønsbetegnende stedord udgår af loven. De foreslåede ændringer er udtryk for en konsekvensændring, som ikke har betydning for bestemmelsernes materielle indhold. Der er således tale om videreførelse af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2021.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 17, skal træde i kraft den 1. januar 2022. Dermed vil den afgiftssats på 4,75 kr., der for nuværende fremgår direkte af loven, finde anvendelse i 2021.

I perioden frem til 1. januar 2022 er det forventeligt, at luftfartsbranchen fortsat vil være påvirket af følgerne af COVID-19 pandemien. Det foreslås derfor, at stigning af afgiften til 6,00 kr. først skal træde i kraft 1. januar 2022.

Til § 3

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

Parallelopstilling

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

§ 10. ---

Stk. 2. Begæringen skal indeholde de fornødne oplysninger om, at anmelderen er ejer, om hans erhvervelse af luftfartøjet samt oplysninger om fartøjet selv, herunder når, hvor og af hvem det er bygget.

§ 11. ---

Stk. 2. I registeret skal indføres:

a-b) ---

c) oplysninger om ejeren og hans erhvervelse af luftfartøjet,

d-f) ---

§ 15. Er et her i landet registreret luftfartøj på ubestemt tid eller for et tidsrum af mindst 14 dage overladt til en lejetager eller en anden, der bruger det for egen regning, kan hver part i aftalen gøre anmeldelse herom til registreringsmyndigheden, som i så fald skal gøre anmærkning i registret om brugeren og hans ret.

§ 26. ---

Stk. 2. Når der i øvrigt er indtrådt et forhold, som efter ministerens skøn kan have betydning for luftdygtigheden, kan han erklære luftdygtighedsbeviset for ugyldigt.

§ 39. Den, som har certifikat, der er udstedt eller godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, skal snarest muligt underrette denne om forhold, som kan have betydning for spørgsmålet om, hvorvidt han fremdeles opfylder vilkårene for tjenesten. Han er pligtig til at underkaste sig de undersøgelser og prøver, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder påkrævet.

§ 43. ---

Stk. 2. Når han finder det nødvendigt, kan han midlertidigt anvise besætningsmedlemmerne anden tjeneste end den, de er ansat til at udføre.

Stk. 3. ---

1. I § 10, stk. 2, og § 11, stk. 2, litra c, ændres »hans« til: »ejerens«.

2. I § 15 ændres »hans« til: »brugerens«.

3. I § 26, stk. 2, ændres »han« til: »ministeren«.

4. I § 39 ændres »han« til: »certifikatindehaveren«, og »Han« ændres til: »Certifikatindehaveren«.

5. To steder i § 43, stk. 2, og i § 47 ændres »han« til: »luftfartøjschefen«.

Stk. 4. Han kan, når omstændighederne kræver det, nægte at tage om bord og har ret til at afsætte besætningsmedlemmer, passagerer eller gods.

§ 45. ---

Stk. 2. Luftfartøjschefen skal så vidt muligt sørge for, at den skyldige ikke undviger, og kan om fornødent tage ham i forvaring. Medmindre den skyldige samtykker i at fortsætte rejsen under forvaring, må forvaringen kun vedvare, indtil han kan overleveres til politiet i Danmark eller til vedkommende myndighed uden for riget.

§ 47. Såfremt luftfartøjet kommer i nød, skal luftfartøjschefen gøre alt, hvad der står i hans magt, for at sikre luftfartøjet, de ombordværende og godset. Bliver det nødvendigt at forlade luftfartøjet, skal han så vidt muligt sørge for at bringe luftfartøjsdokumenterne i sikkerhed.

§ 50. ---

Stk. 2. Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.

Stk. 3-5. ---

Stk. 6. Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han skal gøre tjeneste på et luftfartøj, på grund af spiritusnydelsen er eller vil blive påvirket som nævnt i stk. 1, skal værten eller medhjælperen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at han i denne tilstand gør eller forsøger at gøre sådan

6. I § 43, *stk. 4*, ændres »Han« til: »Luftfartøjschefen«.

7. I § 45, *stk. 2*, to steder i § 50, *stk. 2*, i § 132, *stk. 2*, og to steder i § 149, *stk. 6*, ændres »han« til: »vedkommende«.

8. I § 45, *stk. 2*, § 127, *stk. 3*, § 149, *stk. 1* og 6, og § 150 a, *stk. 1*, ændres »ham«: til »vedkommende«.

9. I § 47 ændres »hans« til: »luftfartøjschefens«.

10. I § 50, *stk. 6*, ændres »hans« til: »dennes«.

tjeneste.

Stk. 7. ---

Stk. 8. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

§ 111. Ved befordring af passagerer kan beforderens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 113.000 særlige trækningsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Stk. 2. Beforderen er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 113.000 SDR for hver passager, hvis beforderen kan bevise, at

1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra beforderens eller dennes ansattes eller dennes agents side eller

) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.

Stk. 3. Ved befordring af passagerer er beforderens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 4.694 SDR for hver passager.

Stk. 4. Ved befordring af rejsegods er beforderens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.131 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til beforderen afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for beforderens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis beforderen beviser, at beløbet overstiger

11. To steder i § 50, *stk. 6*, og to steder i § 50, *stk. 8*, ændres »han« til: »personen«.

12. I § 111, *stk. 1* og 2, ændres »113.000« til: »128.821«.

13. I § 111, *stk. 3*, ændres »4.694« til: »5.346«.

14. I § 111, *stk. 4*, ændres »1.131« til: »1.288«.

passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.

Stk. 5. Ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 19 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

§ 127. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. I tilfælde af skade på person kan erstatning kræves for lidelse, lyde og vansir. Hvis den til erstatning berettigede helt eller delvis har mistet sin arbejdsevne, tilkommer der ham erstatning for vedvarende forringelse af erhvervsevnen. Afgår den skadelidte ved døden som følge af ulykken, kan den, der ved dødsfaldet har mistet en forsørger, kræve erstatning for det tab, vedkommende kan antages at have lidt.

§ 130. Ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra a, eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2, stk. 1, litra c, skal - hvis ejeren ikke er staten - have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ham selv eller mod brugeren for skade som følge af luftfarten på person eller ting uden for fartøjet. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for

15. I § 111, *stk. 5*, ændres »19« til: »22«.

16. I § 130, *stk. 1*, ændres »ham« til: »ejeren«.

tredjemand dog for skade efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at selskabet for ministeren har anmeldt forsikringens ophør, medmindre fartøjet - såfremt det er registreret - i mellemtiden måtte være blevet udslettet af registret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2, stk. 1, litra c, i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.

§ 132. ---

Stk. 2. Ligeledes tilkommer der den, der har afholdt ekstraordinære udgifter, som har været uomgængelig nødvendige for at bevare et luftfartøj, ret til godtgørelse af de afholdte udgifter, medmindre han har handlet imod et udtrykkeligt og beføjet forbud af luftfartøjschefen.

§ 148. Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Stk. 2-3.---

Stk. 4. Afgiften i stk. 2 reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

§ 149. Med fængsel indtil 2 år straffes den, som efter at have nydt spiritus gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i strid med bestemmelserne i § 50, stk. 1. Med samme straf anses den, der gør tjeneste på et luftfartøj til

17. I § 148, stk. 1, ændres »4,75 kr.« til: »6,00 kr.«

18. I § 148, stk. 4, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:
»Beløbet reguleres første gang 1. januar 2025.«

19. I § 148, stk. 4, 3. pkt., der bliver 4. pkt., udgår »hvert år«.

trods for, at retten hertil er inddraget, frakendt eller frataget ham i medfør af § 150. Under særligt formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 40 b, § 55, stk. 1, § 59, stk. 1 og 3, § 66, § 75, stk. 1 og 2 og stk. 5, 1. pkt., § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3, og § 150 e, stk. 3, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For det i 3. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Stk. 5. ---

Stk. 6. Gør en luftfartøjschef eller et besætningsmedlem sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler ham efter §§ 43-47, 49 og 137, stk. 2, 1. pkt., straffes han med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. På samme måde straffes den, der gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler den pågældende efter § 137, stk. 2, 2. pkt. På samme måde straffes den, der forsætligt eller ved grov uagtsomhed urigtigt attesterer noget vedrørende et arbejde, hvis udførelse han efter forskrifter, udstedt i henhold til § 31, er beføjet til at attestere. Har en person, der er omfattet af 1. eller 3. pkt., ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.

Stk. 7-9. ---

Stk. 10. I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af

20. I § 149, stk. 4 og 10, ændres »ham« til: »arbejdsgiveren«.

bøde eller fængsel indtil 4 måneder. I de forskrifter, der udfærdiges i medfør af kapitel 4 A, kan det endvidere fastsættes, at en arbejdsgiver, der overtræder forskrifterne eller påbud eller forbud udstedt i medfør af disse, kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

§ 150 a. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke gør tjeneste på et luftfartøj under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes ham. Under særlige omstændigheder kan der fastsættes en prøvetid på indtil 5 år for den betingede frakendelse.

Bilag 1

§ 95. ---

Stk. 3. Har befordrerens udfærdiget luftfragtbrevet efter afsenderens anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

21. I *Bilag 1*, § 95, *stk. 3*, ændres »han« til:
»befordrerens«.