

Forslag
til
Lov om ændring af lov om luftfart
(Hjemmel til Færøernes etapevise overtagelse af sagsområdet luftfart og relaterede
konsekvensændringer)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025 foretages følgende ændringer:

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

2. Efter § 152a indsættes:

»§ 152b. Færøerne kan overtage sagsområdet luftfart i etaper på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med transportministeren.

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

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om den praktiske gennemførelse af overtagelsen.«

3. I § 158, stk. 2, indsættes som 3. og 4. pkt.:

»Efter indstilling fra Færøernes landsstyre, kan der ved kongelig anordning, i forhold til områder, som endnu ikke er overtaget, foretages sådanne ændringer i kongelige anordninger, der gennemfører luftfartsloven på Færøerne, som er nødvendige konsekvenser af overtagelse af en etape. Ændringerne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

§ 3

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. Loven kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe grundlaget for, at Færøerne kan overtage luftfartsområdet etapevist på tidspunkter besluttet af Færøernes landsstyre, og i et omfang, der er fastlagt i en forhandling mellem Færøernes landsstyre og transportministeren. Som led i overtagelsen, er det nødvendigt at skabe klarhed over fordelingen af lovgivningskompetencen og Trafikstyrelsens tilsynsfinansiering indtil luftfartsområdet er overtaget i sin helhed. Endelig er det nødvendigt at skabe en bemyndigelse, der gør det muligt at fastsætte administrative regler, der kan danne rammen for overtagelsen.

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

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

De færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder følger af lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes Hjemmestyre og af lov nr. 578 af 24. juni 2005 om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder (herefter overtagelsesloven). I forbindelse med de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, vil beføjelsen til at indgå internationale aftaler på det pågældende sagsområde følge af lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyres indgåelse af folkeretlige aftaler (herefter fuldmagtsloven).

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

Luftfartsområdet består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security i bred forstand), der knytter sig til sikker flyvning generelt, herunder med passagerer, gods og post, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning. I forhold til en overtagelse betragtes luftfartsområdet som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes (herefter Havarikommissionen) opgaveportefølje. De forhold, der af FNs internationale civile

luftfartsorganisation (ICAO) anses for relateret til luftfart, men som blandt andet vedrører told og immigration, er ikke omfattet af en overtagelse af luftfartsområdet.

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

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

Lovforslaget har endvidere til formål at tydeliggøre rammerne for lovgivningskompetencen i forbindelse med den etapevise overtagelse, herunder at give transportministeren beføjelse til administrativt at fastsætte nærmere regler om den praktiske gennemførelse af den etapevise overtagelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Færøernes overtagelse af luftfartsområdet

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. National luftfartslovgivning

Lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025 (herefter luftfartsloven) og lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 1035 af 28. august 2013 som ændret ved lov nr. 573 af 4. maj 2015 (herefter rettighedsloven) udgør den reguleringsmæssige ramme om det, der i daglig tale udgør luftfartsområdet.

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

Luftfartsloven er primært en rammelov, der muliggør udstedelse af administrative bestemmelser af meget teknisk karakter. Luftfartsloven vedrører alle aspekter af luftfartsområdet og spænder fra regler om retten til luftfart indenfor dansk område, registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregistret, certificering af personer, organisationer, flyvepladser og luftfartøjer, luftdygtighed, lufttrafikstyring,

security, havariundersøgelser og statsflyvning til regler om finansiering af myndigheden, der står for godkendelser og tilsyn m.v.

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 1, at luftfartsselskaberne betaler en afgift (safety-afgift) til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end ti passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Safety afgiften gælder for Grønland og Færøerne, men den seneste regulering af afgiftens størrelse er endnu ikke sat i kraft for Færøerne og Grønland. Det følger af stk. 2, at afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet. Det betyder at afgiften dækker Trafikstyrelsens omkostninger til blandt andet tilsyn med flyvepladser, værkstedet, godsoperatører, flyveskoler m.v. i hele Kongeriget.

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

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

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

Danmark har endvidere tiltrådt Cape Town-konventionen af 16. november 2001 om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr og den tilknyttede flymaterielprotokol om specifikke forhold for flyudstyr. Konventionen indebærer, at sikkerhedsrettigheder i store og mellemstore luftfartøjer (flyskrog, helikoptere og flymotorer med en vis minimumskapacitet) på nærmere betingelser, skal registreres i det internationale Cape Town-register i Dublin i stedet for i det danske Rettighedsregister. Cape Town-konventionen og protokollen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 573 af 4. maj 2015, som ikke gælder for Færøerne, ligesom loven ikke vil kunne sættes i kraft for Færøerne, da loven vedrører et overtaget sagsområde og derfor hører under færøsk kompetence, jf. pkt. 5.2.8.6. i de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 152 af 25. februar 2015.

2.1.1.2. International luftfartslovgivning

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

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

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

2.1.1.3. Overtagelsesrelateret lovgivning

Bestemmelser om overtagelse af luftfartsområdet findes ikke i luftfartsloven. De findes i overtagelsesloven, fuldmachtsloven og den færøske overtagelseslov.

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

Det fremgår af bemærkningerne til overtagelsesloven, at der er enighed mellem det færøske Landsstyre og regeringen om, at de færøske myndigheders overtagelse af sagsområder m.v. må gennemføres under veltilrettelagte og ordnede forhold. Dette nødvendiggør forudgående forhandling mellem færøske og danske myndigheder i god tid forud for det tidspunkt, hvor de færøske myndigheder agter at overtage det pågældende område. Herved har de færøske og danske myndigheder i fællesskab mulighed for at gennemføre de nødvendige forberedelser, herunder sikre den nødvendige sammenhæng og koordination ved overtagelsen af sager og sagsområder omfattet af liste I. Det vil f.eks. kunne være nødvendigt, at der på Færøerne eller i Danmark gennemføres lovgivning, inden et sagsområde overtages.

En beslutning om, at en sag eller et sagsområde overgår til de færøske myndigheder, vil af de færøske myndigheder blive kundgjort i Kunngerðablaðið, inden den træder i kraft. Hermed er beslutningskompetencen alene hos de færøske myndigheder, jf. Folketingstidende 2004-05 (2. samling), tillæg A, side 7910.

I forhold til muligheden for, at Færøerne kan overtage en del af et sagsområde, fremgår det af bemærkningerne til § 2, stk. 2, i overtagelsesloven, at de færøske myndigheder ikke vil kunne beslutte at overtage en del af et sagsområde, der er omfattet af § 2, stk. 2. De færøske myndigheder vil som følge af det anførte heller ikke kunne træffe beslutning om en ordning, der indebærer overtagelse af den lovgivende magt inden for et bestemt anliggende uden samtidig at overtage

udøvende opgaver i medfør af den pågældende lovgivning, jf. Folketingstidende 2004-05 (2. samling), tillæg A, side 7911.

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

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

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Parallelt med nærværende lovforslags behandling i Folketinget, er der for det færøske lagting fremsat et forslag om at ændre lagtingslov nr. 41 af 10. maj 2006 om rådighed over sager og sagsområder, hvoraf det fremgår, at luftfartsområdet overtages af Færøerne. Udførelsen af overtagelsen foretages etapevist på tidspunkter og i omfang, der aftales mellem Landsstyret og transportministeren. Det forhold, at selve overtagelsen vil ske i etaper bevirker, at den lovgivende og den udøvende magt, samt det økonomiske ansvar knyttet hertil vil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for det pågældende delområdes overtagelse.

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

Formålet med at muliggøre en etapevis overtagelse af luftfartsområdet er dels at etablere og opbygge en færøsk luftfartsmyndighed og dels at skabe grundlaget for, at der hos myndigheden vil kunne opøves tilstrækkelige kompetencer på luftfartsområdet. De færøske myndigheder forventes,

at ville få mulighed for enten selv at varetage opgaverne eller for at lade opgaverne løse af andre luftfartsmyndigheder eller i samarbejde med andre luftfartsmyndigheder eller eksterne rådgivere.

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

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

Den faglige kompleksitet, der afspejler luftfartsområdet, bevirker globalt set, at det kan være svært at tiltrække tilstrækkeligt teknisk kompetent personale

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

Det vil således ikke være muligt udelukkende at ansætte personale, der endnu ikke har de nødvendige kompetencer og løbende lade personalet opbygge kompetencerne.

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

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

En af fordelene ved en etapevis overtagelse vil være, at den færøske luftfartsmyndighed kan fokusere på, at medarbejderne opnår de specifikke fagrelevante kompetencer, der er påkrævet for administration af et nærmere defineret og afgrænset fagdomæne. Færøerne har ikke mange operatører (flyvepladser, luftfartsselskaber, flyvepladsflyveinformationstjenester m.v.) indenfor de forskellige faglige domæner. Det betyder, at myndigheden ved en samtidig overtagelse af hele luftfartsområdet skal have en lang række ansatte med forskellige kompetencer, som hver især kun vil have ganske få opgaver. Ved en etapevis overtagelse af luftfartsområdet vil myndigheden løbende kunne udbygge kendskabet til udfordringer og sammenhænge på tværs af luftfartsområdet.

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

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

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

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

Som følge af safety-afgiftens fiskale karakter og opkrævningsmetoden vil det ikke være muligt at forbinde den med en specifik opgavetype og dermed at lade afgiftsopkrævingen ophøre på tidspunktet, hvor en specifik opgave overdrages til Færøerne.

Ved en etapevis overtagelse af luftfartsområdet vil det kunne blive nødvendigt, at der udstedes administrative forskrifter til understøttelse af den etapevise overtagelse. Derudover vil der forventeligt skulle foretages en række tilpasninger i luftfartsloven gældende for Færøerne og administreret af transportministeren, efterhånden som de forskellige etaper overtages. Behovet vil f.eks. opstå, hvis der på et endnu ikke-overtaget område henvises til den ansvarlige myndighed på et område, der er overtaget.

Da sådanne ændringer af luftfartsloven alene vil vedrøre Færøerne, vil det være hensigtsmæssigt, at det gøres muligt, at ændringerne kan foretages i kongelige anordninger på baggrund af en indstilling fra Færøernes landsstyre. I tilfælde, hvor det vil være nødvendigt, at der foretages parallelle ændringer i de luftfartslove, der gælder henholdsvis på Færøerne og i Danmark og Grønland, vil der som udgangspunkt skulle vedtages en ændring af luftfartsloven, som efterfølgende gennemføres ved kongelig anordning på Færøerne og i Grønland for at få retsvirkning.

Transportministeriet foreslår på den baggrund, at der indsættes en hjemmel i luftfartsloven, der gør det muligt, når Færøernes Lagting har besluttet at overtage sagsområdet luftfart, at lade overtagelsen foregå på tidspunkter, der vil blive besluttet af Færøernes landsstyre og i et omfang,

der fastlægges efter forhandling med transportministeren. I forbindelse med en overtagelse, vil der ved udveksling af information om godkendte personer og organisationer blive taget behørigt hensyn til såvel betingelserne for udveksling af personoplysninger og oplysninger af forretningsmæssig karakter.

Det foreslås endvidere, at Trafikstyrelsen fortsat vil opkræve safety-afgift for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, indtil det samlede luftfartsområde er overgået til Færøerne. Det foreslås videre, at Trafikstyrelsens tilsyn med færøske aktører på endnu ikke overtagne områder finansieres via safety-afgiften. Endelig foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte de administrative regler, der måtte være nødvendige forud for en overtagelse af et nærmere defineret område, og at der tilvejebringes en hjemmel, der vil gøre det muligt at foretage sådanne ændringer af luftfartsloven gældende for Færøerne, som kun vil vedrøre Færøerne i en kongelig anordning, der udfærdiges på anmodning fra Færøernes landsstyre.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at Trafikstyrelsen i forbindelse med den etapevise overtagelse vil have et øget behov for at koordinere med den kommende færøske luftfartsmyndighed om grænseflader mellem overtagne og ikke-overtagne områder. Det vurderes imidlertid, at de ressourcer, der fremover måtte medgå til den nødvendige koordinering, tilnærmelsesvist modsvarer de personalemæssige ressourcer, der ikke længere vil skulle benyttes til at varetage opgaver relateret til færøske luftfartsoperatører.

Opgavevaretagelsen relateret til godkendelse eller tilsyn med færøske luftfartsoperatører finansieres af henholdsvis gebyrer for godkendelser og safety-afgiften for det løbende tilsyn. Herimod vil omkostningerne til koordinering mellem myndighederne som udgangspunkt være omfattet af bevillingsfinansiering. Det må derfor forventes, at der vil være begrænsede øgede bevillingsfinansierede omkostninger i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt forbundet med lovforslaget.

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

Årsagen til at omkostningerne ikke vil bortfalde er, at der fortsat vil være et vist behov for koordinering mellem den færøske og den danske luftfartsmyndighed som følge af Kongeriget Danmarks medlemskab i den internationale luftfartsorganisation ICAO. Der vil være behov for løbende dialog, der blandt andet skal understøtte rettidig og ensartet gennemførelse af internationale regelændringer i den nationale regulering.

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

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser af betydning for efterlevelse af principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den etapevise overtagelse af luftfartsområdet vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Den etapevise overtagelse af luftfartsområdet vil ikke have konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Den etapevise overtagelse af luftfartsområdet vil ikke have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Den etapevise overtagelse af luftfartsområdet vil ikke have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Den etapevise overtagelse af luftfartsområdet vil ikke have EU-retlige konsekvenser.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den [xx] til den [xx] ([xx] dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænsede merudgifter for Trafikstyrelsen i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. årligt.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)		

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af § 148, stk. 1, i luftfartsloven, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen med en sats på 8,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. For året 2026 udgør satsen 10,00 kr. For året 2027 udgør satsen 12,00 kr. For året 2028 og efterfølgende år udgør satsen 14,00 kr. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end ti passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

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

Det vil således følge af bestemmelsen, at afgiften i § 148, stk. 1, opkræves for passagerer, der afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, hvorved der i henhold til § 148, stk. 8, i bekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, tillige forstås en færøsk flyveplads, indtil Færøerne har overtaget luftfartsområdet fuldstændigt. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

§ 148, stk. 1, blev senest ændret ved lov nr. 1474 af 10. december 2024 om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Før bestemmelsen finder anvendelse på Færøerne, vil bestemmelsen skulle gennemføres ved kongelig anordning. En sådan kongelig anordning er endnu ikke gennemført med virkning for Færøerne.

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

Til nr. 2.

Luftfartsloven indeholder ikke bestemmelser om Færøernes etapevis overtagelse af luftfartsområdet.

Bestemmelser vedrørende overtagelse af luftfartsområdet findes i overtagelsesloven.

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

Bestemmelser om Færøernes landsstyres indgåelse af folkeretlige aftaler følger af fuldmagtsloven.

Det følger fuldmagtslovens § 1, stk. 1, at Færøernes landsstyre kan forhandle og indgå folkeretlige aftaler, herunder forvaltningsaftaler, som fuldt ud angår overtagne sagsområder med fremmede stater og mellemfolkelige organisationer. Bestemmelsen i stk. 1 finder dog ikke anvendelse ved forhandling og indgåelse af folkeretlige aftaler, som vedrører både Færøerne og Grønland.

Beføjelsen til at forhandle og indgå folkeretlige aftaler vedrørende overtagne sagsområder omfatter dog ikke folkeretlige aftaler, som berører forsvars- og sikkerhedspolitikken, samt folkeretlige aftaler, som skal gælde for Danmark, eller som forhandles inden for en mellemfolkelig organisation, hvorefter Kongeriget Danmark er medlem.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 2, at der indsættes en ny § 152 b, stk. 1, hvorefter det følger, at Færøerne kan overtage sagsområdet luftfart i etaper på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med transportministeren.

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

Formålet med forslaget er at imødekomme det færøske ønske om overtagelse af luftfartsområdet. Overtagelsen vil ske i etaper, hvilket har den konsekvens, at den lovgivende og den udøvende magt, samt det økonomiske ansvar knyttet hertil vil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for det pågældende delområdes overtagelse.

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

Den nærmere tilrettelæggelse af overtagelsen vil skulle ske i tæt samarbejde mellem Færøernes landsstyre og Transportministeriet. Samarbejdet om, hvornår hvilke delområder vil skulle overgå til Færøernes administration, vil udgøre et vigtigt element i etableringen af den nye færøske luftfartsmyndighed. Det forventes, at den løbende dialog vil udgøre et væsentligt bidrag til både udviklingen af de faglige kompetencer i myndigheden, og til de organisatoriske strukturer, som den internationale luftfartslovgivning forudsætter hos de civile luftfartsmyndigheder. Samtidig vil der i forbindelse med planlægningen af overtagelsen kunne tages behørigt hensyn til

luftfartsoperatørerne, så de nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. enten vil kunne opretholdes, hvis reglerne tillader dette, eller vil kunne genudstedes af den nye luftfartsmyndighed uden gene for luftfartsoperatørerne.

Det er afgørende for såvel Færøerne som Danmark, at den etapevise overtagelse sker med fokus på at opretholde det aktuelle luftfartssikkerhedsniveau. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås endvidere at indsætte § 152 b, stk. 2, hvorefter Trafikstyrelsens omkostninger forbundet med tilsyn med civil luftfart i forhold til opgaver på ikke-overtagne områder, indtil sagsområdet luftfart i sin helhed er overgået til Færøerne, dækkes af den afgift, som følger af luftfartslovens § 148, stk. 1. Trafikstyrelsens opkrævning af afgiften jf. § 148, stk. 1, for passagerer, der afgår fra en færøsk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, ophører, når sagsområdet luftfart er overtaget i sin helhed

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

Safety-afgiften finansierer Trafikstyrelsens tilsyn med de luftfartsoperatører, for hvem Trafikstyrelsen er kompetent myndighed, uanset om luftfartsoperatøren er hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i Grønland. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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

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

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

Endelig foreslås det i § 152 b, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler, om den praktiske gennemførelse af den etapevise overtagelse af sagsområdet luftfart.

Da overtagelsen vil ske i etaper, vil der kunne opstå behov for at fastsætte eller ændre administrative regler på et ikke-overtaget område, for eksempel kan det blive nødvendigt at foretage en krydshenvisning til den færøske luftfartsmyndighed, når denne har overtaget et delområde med tilknytning til det ikke-overtagne område.

Det kan ikke udelukkes, at de færøske operatører, der driver luftfartsvirksomhed på et område, der overtages, vil opleve, at de har såvel Trafikstyrelsen som den færøske luftfartsmyndighed som

kompetent myndighed. Som eksempel kan nævnes luftfartsselskaber, hvor der stilles krav om godkendelser på en lang række forskellige områder, og hvor det derfor ikke nødvendigvis vil være alle de delområder, der er relevante for luftfartsselskabet, der overtages samtidig. Som eksempel på forskellige områder af luftfartsselskabsdriften, der hver især forudsætter en godkendelse, kan nævnes selve luftfartsselskabet, piloter og kabinepersonale, luftfartøjer, vedligeholdelsesorganisation, værksted og flymekanikere.

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

De bestemmelser, der vil blive fastsat i medfør af den foreslåede bemyndigelse, vil alene relatere sig til Færøernes overtagelse af luftfartsområdet.

Til nr. 3

Luftfartsloven indeholder ikke bestemmelser om Færøernes etapevise overtagelse af luftfartsområdet. Ved en etapes overtagelse, vil den lovgivende og den udøvende magt, samt det økonomiske ansvar knyttet hertil overgå til Færøernes landsstyre på tidspunktet for den pågældende etapes overtagelse.

Ved etapevis overtagelse vil der være et øget behov for dialog mellem de respektive danske og færøske luftfartsmyndigheder, ligesom der vil kunne være behov for at ændre i den del af lovgivningen, der ligger til grund for de respektive myndigheders opgavevaretagelse.

Nogle opgaver vil være beskrevet i administrative forskrifter, hvor nødvendige ændringer på ikke-overtagne områder som følge af en etapes overtagelse vil kunne gennemføres i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 152 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, hvortil der henvises.

Andre opgaver vil fremgå direkte af loven. I luftfartsloven, som kundgjort med virkning i Danmark, vil det ud fra en ren juridisk betragtning ikke være nødvendigt at foretage ændringer som følge af, at Færøerne overtager en del af luftfartsområdet. Trafikstyrelsen eller transportministeren er ifølge loven den kompetente myndighed indenfor lovens anvendelsesområde som ifølge luftfartslovens § 1, er »dansk område«. Ved Færøernes etapevise overtagelse, vil de områder, der vil blive omfattet af overtagelsen ikke længere være omfattet af luftfartsloven som kundgjort i Danmark.

Bestemmelserne vil i forhold til luftfartsoperatør, der er omfattet af det overtagne område og som er hjemmehørende på Færøerne, være at anse for nulliteter, og vil ikke kunne håndhæves. Bestemmelsen vil imidlertid stadig skulle finde anvendelse i forhold til luftfartsoperatører, der er hjemmehørende i henholdsvis Danmark og Grønland, hvorfor bestemmelsen i sin ordlyd, vil skulle opretholdes.

I luftfartsloven som kundgjort med virkning på Færøerne, vil det derimod f.eks. kunne være nødvendigt at ændre navnet på den myndighed, der angives i loven, hvis der på et endnu ikke overtaget område henvises til myndigheden på et overtaget område.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 3, at der i § 158, stk. 2, indsættes 3. og 4. pkt. hvorefter der efter indstilling fra Færøernes landsstyre, ved kongelig anordning, i forhold til

områder, som endnu ikke er overtaget, kan foretages sådanne ændringer i kongelige anordninger, der gennemfører luftfartsloven på Færøerne, som er nødvendige konsekvenser af overtagelse af en etape. Ændringerne kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Ændringerne vil skulle relatere sig til de særlige forhold, der knytter sig til overtagelsen, og vil f.eks. være relevante i situationer, hvor der i en ikke overtaget del af luftfartsloven er behov for at henvise til den nye færøske luftfartsmyndighed på et overtaget område.

Det foreslås, at bemyndigelsesbestemmelsen vil kunne anvendes flere gange, når etapevis overtagelse nødvendiggør det, og at de kongelige anordninger om nødvendigt kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Til § 2

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

Forslaget om ikrafttrædelse den 1. januar 2026 skyldes et ønske om samtidighed med den færøske ændring i lagtingslov nr. 79 af 12. maj 2005 om rådighed over sager og sagsområder, som behandles parallelt med nærværende lovforslag af Færøernes Lagting.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Det foreslås endvidere i *stk. 2*, at loven ved kongelig anordning kan sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.