



Transportministeriet

1. oktober 2025

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om luftfart (De færøske myndigheders etapevise overtagelse af sagsområdet luftfart m.v.)

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	1
1.1. Høringsperiode	1
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	1
2. Høringssvarene	2
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	3
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet	6

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (De færøske myndigheders etapevise overtagelse af sagsområdet luftfart m.v.) har i perioden fra den 7. juli 2025 til den 21. august 2025 (46 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 7. juli 2025 endvidere sendt til Transportudvalget og Færøudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2025.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.



Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringsvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Der er ikke myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive hørings-svar
AOPA DMU				
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				
Arbejds miljørådet for Luftfart				
Billund Lufthavn				
Brancheforeningen Dansk Luftfart	X	X		
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	X		X	
Dansk Erhverv				
Dansk Faldskærms Union				
Dansk Flyvelederforening				



Dansk Handicap Forbund				
Dansk Hanggliding og Paragliding Union				
Dansk Industri (DI)				
Dansk Motorflyverunion				
Dansk UL Flyver Union				
Danske Fragtmænd				
Dansk Svæveflyver Union				
DI Transport				
DroneDanmark				
DTU Transport				
Erhvervsflyvnings Sammenlutning	X	X		
Flyvebranchens Personaleunion				
Foreningen af Rejsearrangører i Danmark				
Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne	X		X	



Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland				
International Air Transport Association (IATA)				
Kongelig Dansk Aeroklub				
KZ & Veteranfly Klubben				
Københavns Lufthavne A/S				
Modelflyvning Danmark (MDK)				
Aalborg Lufthavn				
Aarhus Lufthavn				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Dansk Luftfart anfører i deres høringssvar nogle generelle betragtninger vedrørende den etapevis overtagelse.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning anbefaler i sit høringssvar, at der i lovforslaget redegøres for, om og hvordan den nuværende EU-lovgivning og kontrol hermed for safety og security, kan videreføres ved færøsk etapevis overtagelse af sagsområdet luftfart.

Transportministeriet er af den opfattelse, at det ved en etapevis overtagelse vil være op til de færøske myndigheder at sikre efterlevelse af den internationale Civile Luftfarts Organisations (ICAO) standarder og anbefalede praksisser (SARPS) på overtagne områder. I den forbindelse vil det være de færøske myndigheder, der bestemmer, om det skal ske ved videreførelse af, hvad der svarer til EU-retlige regler eller ved at indføre andre nationale færøske regler. Det vurderes på den baggrund ikke muligt i lovforslaget at redegøre nærmere for snitfladen og sammenligneligheden mellem kommende færøske regler og de EU-retlige regler på området.

Overtagelse vil, som det fremgår af lovforslaget ske på tidspunkter, der fastsættes af de færøske myndigheder efter forhandling med de danske myndigheder. Der vil blive nedsat en arbejdsgruppe, der primært vil bestå af repræsentanter fra Transportministeriet og Uttanríkis- og vinnumálaráðioð, som forud for en overtagelse skal afklare udfordringer af såvel teknisk som juridisk art.

Lovforslagets bemærkninger er på baggrund af høringssvaret præciseret, så det fremgår, at der vil blive nedsat en arbejdsgruppe, der skal afdække udfordringer af teknisk og juridisk art, der vil knytte sig til en etapevis overtagelse.

Dansk Luftfart anfører i sit høringssvar, at den foreslåede model, hvor safety-afgiften opkræves hos passagerer, der rejser fra en færøsk lufthavn, indtil hele luftfartsområdet er overtaget af Færøerne, risikerer at etablere en situation, hvor passagerer fra Færøerne betaler til både det færøske tilsyn samt et tilsyn i resten af kongeriget (alt afhængigt af den valgte finansieringsmodel på Færøerne). Dette finder Dansk Luftfart betænkeligt, og potentielt i strid med ICAO's regler for luftfart, da det kan indebære en situation med dobbelt betaling i en lang periode, uden konkret udsigt til ophør. Dansk Luftfart foreslår derfor, at der indføres en mekanisme, som



sikrer, at der ikke opkræves dobbeltafgift ved etapevis overdragelse af luftfartsområdet.

Transportministeriet er af den opfattelse, at de af ICAO's principper, der vedrører medlemsstaternes finansiering af myndighedernes omkostninger til f.eks. tilsyn med luftfartsbrugerne, baserer sig på et ønske om ikke at udøve diskrimination, at sikre gennemsigthed og at omkostningerne skal relatere sig til myndighedsopgaven. Indenfor medlemsstaten er der indenfor disse principper frie rammer til at beslutte, om udgifterne finansieres via medlemsstaternes budgetter uden direkte omkostninger for de involverede aktører, via gebyrer, der relaterer sig til ressourceforbruget vedrørende den enkelte opgaves udførelse, eller som i kongeriget, via en afgift, hvor de opkrævede midler kun som led i en omfordeling kommer den, der betaler afgiften, til gode.

Ved overgangen af sagsområdet luftfart til de færøske myndigheder vil det i ICAO-regi fortsat være kongeriget, der er medlem af ICAO, og det vil således være de samlede omkostninger overfor luftfartsbrugerne, der skal kunne rummes indenfor ICAO's principper.

Safety-afgiften blev indført i 2013 og kan alene benyttes til at finansiere omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart i hele kongeriget. Safety-afgiften erstattede et system, hvor de enkelte luftfartsbrugere i form af f.eks. årsgebyrer bidrog til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af reglerne om civil luftfart.

En af tankerne bag indførelsen af safety-afgiften var, at myndighedernes tilsyn i særlig grad kom passagererne til gode. Safety-afgiften skulle opkræves pr. passager, uanset om de fløj med et dansk eller et udenlandsk luftfartsselskab, og skulle bidrage til betaling for de tilsyn, der blev ført med luftfartsbrugerne over en bred kam, herunder også luftfartsbrugere, der ikke selv havde en direkte relation til passagererne. Det var således en forudsætning for safety-afgiftssystemet som sådan, at der fandt en omfordeling sted.

Det er Transportministeriets vurdering, at det ikke umiddelbart er muligt at foretage en opsplitting i forbindelse med en etapevis overtagelse, hvor de dele, der overgår til de færøske myndigheder, udskilles af safety-afgiften. Det vil forudsætte en ændring af finansieringssystemet, hvor de enkelte luftfartbrugere pålægges udgifterne til tilsynet på en måde, der kunne svare til opkrævningssystemet før 2013.



Transportministeriet forstår Dansk Luftfarts bekymring vedrørende ”dobbelbetaling”, idet der afhængigt af Færøernes valg af finansieringsmetode vil kunne opstå en situation, hvor det opleves, at der vil blive opkrævet afgift pr. passager fra både færøske og dansk side.

Da afgiften som beskrevet ovenfor er en ”omfordelingsafgift”, vil der per definition være situationer, hvor man betaler for noget, man ikke umiddelbart oplever fordelene af. Det er imidlertid Transportministeriets vurdering, at en sådan model vil være mere attraktiv for branchen end en tilbageførsel til finansieringsmodellen før 2013.

Det bemærkes i øvrigt, at tilsynsopgaven kun vil blive udført af én tilsynsmyndighed. Der vil således ikke ske opkrævning for samme opgave to gange. Der vil derimod finde en omfordeling sted, der er til gavn for såvel luftfartsbranchen som passagererne. Derudover vil såvel de danske som de færøske myndigheder skulle iagttage ICAOs principper for finansiering.

Transportministeriet finder på baggrund af ovenstående ikke grundlag for at indføre en mekanisme som foreslået af Dansk Luftfart.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- De almindelige bemærkninger, pkt. 2.1.2 er ændret, så det fremgår, at der nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Transportministeriet og Uttanríkis- og vinnumálaráðið, som skal understøtte overtagelsen.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter. I forhold til foretagne lovtekniske ændringer finder Transportministeriet, at følgende bør nævnes:

- At det i lovforslaget er tydeliggjort, at forslaget, om at de færøske myndigheder delvist på forskellige tidspunkter kan overtage sagsområdet luftfart, indebærer en modifikation til loven om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder (overtagelsesloven). Efter overtagelsesloven kan sagsområdet luftfart kun overtages af de færøske myndigheder samlet.



Side 8/8

- At § 1, nr. 3, i udkastet til lovforslag er udgået.