


2006/1 LSF 36
Offentliggørelsesdato: 05-10-2006
Transport- og Energiministeriet

 [Vis mere...](#)

Sagsforløb 2006/1 LF 36

Skriftlig fremsættelse af lovforslag
Lovforslag som fremsat
Udvalgsarbejde
Betænkning over lovforslag
Tillægsbetænkning over lovforslag
Lovforslag som vedtaget
Ændringslov

Den fulde tekst

Fremsat den 5. oktober 2006 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Lufthavnstakster, tilsyn, forsikring, tavshedspligt, lønindeholdelse for manglende betaling og internationale vedtagelser på engelsk m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1484 af 19. december 2005, som ændret ved § 97 i lov nr. 538 af 8. juni 2006 og § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. *§ 26, stk. 1, litra d*, affattes således:

»d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med de gældende regler.«

2. *§ 52, stk. 2, 2. og 3. pkt.*, ophæves.

3. I *§ 70 a* indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

» *Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Ministeren kan herunder pålægge den, der driver anlægget, at lade det indhegne og at udføre adgangskontrol, overvågning og patruljering.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

4. I *§ 70 a, stk. 3*, der bliver stk. 4, ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.

5. I *§ 70 a, stk. 4*, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«.

6. I *§ 70 a, stk. 5*, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1, 2 og 4« til: »stk. 1-3 og 5«.

7. *§ 71, stk. 1*, affattes således:

»Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling, jf. dog 4. pkt. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ground handling-ydelserne er nødvendige for benyttelsen af den offentlige flyveplads. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.«

8. § 89 b, stk. 2, affattes således:

» Stk. 2. Statens Luftfartsvæsen s personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.«

9. § 90 a, stk. 1, affattes således:

»For befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montrealkonventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawakonventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.«

10. I § 128, stk. 1, indsættes efter »flyveplads«: »eller i det omfang ejeren af luftfartøjet kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring.«

11. § 130, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

12. Efter § 130 indsættes:

» § 130 a. Ministeren kan fastsætte regler om, at ejeren af et luftfartøj skal tegne og holde en forsikring i kraft mod skade på passagerer og herunder fastsætte regler om forsikringssummens størrelse.«

13. § 148, stk. 9, sidste pkt. , ophæves.

14. I § 148 indsættes som stk. 10 og 11 :

» Stk. 10. Det skyldige beløb med påløbne renter kan inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden efter lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat.

Stk. 11. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer.«

15. I § 149, stk. 4, 1. pkt. affattes således:

»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, 2 og stk. 5, 1. pkt., § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3 og § 150 e, stk. 3, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«

16. § 149, stk. 7, affattes således:

» Stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.«

17. Efter § 150 d indsættes:

» § 150 e. Transport- og energiministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt med EU-forordninger på områder, som omfattes af loven.

Stk. 2. Transport- og energiministeren og andre, som udfører tilsynsopgaver med hjemmel i loven, i regler fastsat i medfør heraf, eller i EU-forordninger, som omfattes af loven, har, i det omfang det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet, adgang til ethvert luftfartøj, der benyttes til luftfart efter denne lov, samt anlæg eller virksomhed, der omfattes af de i stk. 1 nævnte bestemmelser og regler, og skal have adgang til alle relevante dokumenter og regnskaber.

Stk. 3. Personer og virksomheder, der er undergivet tilsyn som nævnt i stk. 1, skal på forlangende meddele tilsynsmyndigheden enhver nødvendig oplysning, som har betydning for udøvelsen af tilsynet.«

18. Efter § 153 indsættes:

» § 153 a. I de regler, som transport- og energiministeren kan fastsætte efter denne lov, kan ministeren bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om kundgørelsen af de i medfør af loven fastsatte regler.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2007.

Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 153 a, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 18.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling hos luftfartsselskaberne for benyttelse af lufthavnene efter § 71 (lufthavnstakster).

Desuden foreslås en række konsekvensændringer som følge af EU-regler og enkelte ændringer og præciseringer vedrørende bl.a. regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, tavshedspligt, forsikring og internationale vedtagelser på engelsk.

2. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

2.1 Lufthavnstakster

2.1.1 Gældende regulering af lufthavnstakster

Betalingen til lufthavnene fastsættes i dag i såkaldte takstregulativer, der for hver enkelt lufthavn godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

Principperne for godkendelsen af takstfastsættelsen hviler på anbefalinger fastsat af ICAO (International Civil Aviation Organization). Disse anbefalinger indebærer, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskelige.

Takstreguleringen omfatter betaling for start og landing, herunder ind- og udflyvning, luftfartøjers ophold, passagerflow gennem lufthavnen, security og i et vist omfang ground handling, jf. nedenfor. Disse aktiviteter betegnes i praksis som de luftfartsmæssige aktiviteter i modsætning til den mere kommercielt betonedede del af lufthavnen, f.eks. forpagtningsvirksomhed, udleje af lokaler og parkering.

2.1.2 Ground handling

Ground handling er en samlebetegnelse for en række aktiviteter, der har med håndteringen af luftfartøjer, passagerer og fragt på jorden at gøre (eksempelvis bagagesortering, last og losning af flyet og brændstofpåfyldning).

Det, der adskiller ground handlingen fra de øvrige luftfartsmæssige aktiviteter på lufthavnen, er, at visse dele af ground handlingen i praksis reguleres efter luftfartsloven som en del af takstreguleringen, mens betaling for andre dele af ground handlingen fastsættes af lufthavnene selv i deres såkaldte handling-tariffer. Den administrative praksis for, hvilke ground handling-ydelser der er omfattet af takstreguleringen, og hvilke der frit fastsættes af lufthavnene i deres handling-tariffer, varierer desuden fra lufthavn til lufthavn.

For så vidt angår de såkaldte centraliserede infrastrukturer, er der fastsat særlige regler i bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne. Der henvises herved til afsnit 2.1.4 i de almindelige bemærkninger.

2.1.3 Rapport om lufthavnstakster

En arbejdsgruppe med repræsentanter for Transport- og Energiministeriets departement og Statens Luftfartsvæsen har udarbejdet en rapport om lufthavnstakster, der blev offentliggjort den 25. april 2006. Rapporten omhandler en analyse af reglerne om den betaling, som lufthavnene i

dag kan opkræve for, at luftfartsselskaber m.v. kan benytte lufthavnene (luftfartslovens § 71) og forslag til ændring af disse regler.

Transport- og energiministeren har orienteret Folketingets Trafikudvalg om anbefalingerne i brev af 1. maj 2006 (TRU alm. Del – Bilag 372).

Et overordnet budskab i anbefalingerne er, at det er afgørende, at der er fair konkurrence på luftfartsmarkedet, og at lufthavnene ikke forskelsbehandler luftfartsselskaberne. Der skal således være et effektivt tilsyn i de situationer, hvor der er risiko for, at lufthavnene misbruger en dominerende stilling på markedet, herunder mulighed for at straffe de lufthavne, som ikke følger reglerne. Omvendt er der behov for at liberalisere på områder, hvor der ikke er væsentlige samfundsmæssige hensyn forbundet med særlig sektorregulering.

En vigtig konklusion i arbejdsgruppens rapport er, at der på grund af den særlige monopolstilling, som lufthavnene indtager, fortsat er behov for regulering af de 8 store og mellemstore offentlige lufthavnes takster. Der er i alt 34 offentlige lufthavne i Danmark.

Arbejdsgruppen foreslår derfor *en deregulering i relation til de mindre lufthavne* – dvs. at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende taksterne for de mindre lufthavne – eksempelvis Thisted Lufthavn, Sydfyn Flyveplads og Aars Flyveplads. I dag er alle lufthavne omfattet af reguleringen – også de mindre lufthavne.

Arbejdsgruppen peger også på, at den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (bagagesortering, last og losning, brændstofpåfyldning m.v.), i et vist omfang er blevet liberaliseret, og at der derfor ikke i alle tilfælde vil være behov for regulering på dette område. Det er således hensigten, at takstreguleringen kun kommer til at omfatte *ground handling* i situationer, hvor der ikke er mulighed for konkurrence i en lufthavn.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der skabes klarhed over, i hvilket omfang den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (f.eks. passagerbetjening, bagagehåndtering og brændstofpåfyldning), skal indgå i takstreguleringen. Arbejdsgruppen anbefaler, at de generelle konkurrenceregler alene skal anvendes i situationer, hvor der er mulighed for konkurrence, mens den sektorspecifikke takstregulering i luftfartsloven (§ 71) alene gælder, hvor der ikke er konkurrence. Lufthavnene skal efter forslaget have mulighed for at vælge, om de ønsker at konkurrenceudsætte forskellige typer *ground handling*-ydelser, eller om betalingen for disse ydelser skal underlægges takstregulering.

Konkret anbefaler arbejdsgruppen, at der fremlægges forslag til ændring af luftfartslovens § 71, således at det præciseres, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om takster også omfatter *ground handling*, jf. ovenfor. Herefter foreslår arbejdsgruppen, at Statens Luftfartsvæsen efter vedtagelsen af lovforslaget udsteder en ny bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart) om lufthavnstakster, hvor de forskellige forslag i relation til takstreguleringen udmøntes.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at lufthavnene får *større frihed i takstfastsættelsen*, hvis de kan blive enige med deres brugere (dvs. luftfartsselskaberne). En mulighed kunne eksempelvis være at opkræve en større del af de samlede takster via passagertaksten, således at luftfartsselskaberne betaler relativt mere, når de har mange passagerer med og relativt mindre, når de har færre med.

Lufthavnene bør endvidere ifølge arbejdsgruppen have mulighed for at vælge *reguleringsmodel*, dvs. om taksterne skal baseres på en sammenhæng mellem indtægter og udgifter (en omkostningsrelateret model) eller en *incitamentsskabende model*, som i dag i princippet benyttes i Københavns Lufthavn, Kastrup. En incitamentsskabende model sigter bl.a. mod at give lufthavnene incitament til at være så effektive som muligt. Valgfriheden med hensyn til reguleringsmodel gælder dog kun de mindre lufthavne. For lufthavne med en stor samfundsmæssig betydning (mere end 10 mio. passagerer årligt, hvilket i dag kun gælder

Københavns Lufthavn, Kastrup) skal myndighederne kunne anvende den af de to typer reguleringsmodeller, som vurderes at være mest hensigtsmæssig.

Herudover anbefales det at indføre bødestraf for lufthavne, der opkræver takster i strid med reglerne. Hvis lufthavne i dag opkræver takster i strid med reglerne, kan Statens Luftfartsvæsen kun reagere ved at lukke lufthavnen.

Endelig foreslår arbejdsgruppen, at det skal være obligatorisk for lufthavne at gennemføre *konsultationer* med deres faste brugere om takstfastsættelsen.

2.1.4. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Transport- og Energiministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefalinger i rapporten, og lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse hermed.

For at skabe klarhed over reguleringen af ground handling foreslås det derfor – i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger – at det i luftfartslovens § 71, stk. 1, præciseres, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling.

Ground handlingen skal dog kun reguleres i den udstrækning, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ydelserne er nødvendige for benyttelse af lufthavnen.

Der er eksempelvis mulighed for konkurrence i de lufthavne, som er omfattet af pligten til at åbne markedet for levering af ground handling-ydelser til tredjemand efter bekendtgørelsen om adgang til ground handling-markedet (bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne). Formålet med ground handling-bekendtgørelsen, der gennemfører et EU-direktiv (Rådets direktiv nr. 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne), er at åbne markedet for levering af ground handling i de større lufthavne (målt ud fra passagertal mindst 2 mio. og fragtmængder mindst 50.000 tons), således at der kan indføres konkurrence på dette område af lufthavnens virksomhed.

Bekendtgørelsen indeholder med en enkelt undtagelse (de såkaldte centraliserede infrastrukturer jf. nedenfor), ikke bestemmelser om betaling. Det skyldes, at bekendtgørelsen bygger på en forudsætning om, at det er muligheden for konkurrence, der regulerer priserne.

I Danmark er Københavns Lufthavn, Kastrup, og Billund Lufthavn i dag omfattet af pligten til at åbne deres markeder for levering af ground handling-ydelser til tredjemand, dvs. af pligten til at indføre konkurrence om ground handling. I de øvrige provinslufthavne er der alene pligt til at give luftfartsselskaberne adgang til selv at stå for ground handlingen (såkaldt egenhandling) på et begrænset område (f.eks. billetkontrol og indcheckning af bagage). På de fleste øvrige områder har provinslufthavnene dog ikke pligt til at åbne for konkurrence.

Det foreslås derfor, at der skabes incitament til også at indføre konkurrence på disse områder i provinslufthavnene ved, at takstreguleringen ikke gælder for ground handlingen, hvis lufthavnen vælger at indføre konkurrence. Det kunne eksempelvis være i de situationer, hvor der aktivt er mere end én udbyder af den pågældende ydelse, hvis området udbydes i åben licitation, eller hvis der helt enkelt er fri adgang for udbydere til at etablere sig i lufthavnen.

Ground handling-bekendtgørelsen indeholder regler om betaling for benyttelse af de såkaldte centraliserede infrastrukturer. Efter ground handling-bekendtgørelsen skal betalingen for adgang til disse anlæg fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Centraliserede infrastrukturer er ground handling-infrastruktur, hvor Statens Luftfartsvæsen har godkendt, at en lufthavn har monopol, idet det af hensyn til kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkninger ikke er muligt at have flere af disse typer infrastrukturer, jf. § 5 i ground handling-bekendtgørelsen. I Københavns Lufthavn, Kastrup er følgende infrastrukturer godkendt som centraliserede infrastrukturer: Bagagesorteringsanlæg, de-icing platforme, hydratanlæg, dirigering af fly ved ankomst og afgang og transport af passagerer

mellem fly og terminal. I Billund Lufthavn er bagagesorteringsanlæg og dirigering af fly ved ankomst og afgang godkendt som centraliserede infrastrukturer. I de øvrige lufthavne er der i dag ikke infrastrukturer, der er godkendt som centraliserede infrastrukturer.

Konkurrencestyrelsen har tilsynet med, at forvaltningen af disse infrastrukturer er gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende, og især at den ikke hindrer leverandører af ground handling-ydelser og brugere, der udfører egen handling, i at få adgang til disse infrastrukturer inden for de i bekendtgørelsen fastlagte betingelser. Det er dog Statens Luftfartsvæsen, som skal føre tilsyn med den betaling, som lufthavnen tager for benyttelse de centraliserede infrastrukturer.

2.2 Øvrige ændringer

Ud over forslagene om at ændre § 71 i relation til ground handling omhandler forslaget ændringer, der er en konsekvens af EU-regler på luftfartens område.

Det foreslås i § 26, at gyldigheden af et luftfartøjs luftdygtighedsbevis gøres afhængig af overholdelse af de nye EU-retlige regler om forsikringspligt, jf. forordning 785/2004, og ikke blot af, at de hidtidige mindre restriktive danske regler overholdes.

Samtidig foreslås det, at der i § 130 a indføres hjemmel til at indføre regler for Grønland og Færøerne om pligt til at tegne passagerforsikring i samme omfang, som der efter forordningen gælder for Danmark.

Ud over de forslag, som relaterer sig til EU-regler, indeholder forslaget en række ændringer og præciseringer, der i praksis har vist sig at være behov for. Det drejer sig om følgende: Reglerne om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed foreslås udvidet til ud over luftfartsselskaber og flyvepladser at omfatte andre anlæg i luftfartens tjeneste, bl.a. flyvesikringstjeneste, der ikke er tilknyttet en flyveplads. Baggrunden herfor er, at luftfartens sikkerhed også kan trues ved forbrydelser mod kontrolcentraler m.v.

Der foreslås indført en særlig tavshedspligt svarende til den, der er pålagt Statens Luftfartsvæsen s ansatte i forbindelse med indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, for indberetningspligtige, der er ansat i andre dele af den offentlige forvaltning (f.eks. ansatte i Flyvesikringstjenesten (Naviair), således at den gældende tavshedspligt ikke udhules ved aktindsigt hos andre dele af den offentlige forvaltning, f.eks. Flyvesikringstjenesten eller kommunale lufthavne.

I dag er det ikke muligt at tegne forsikring, der fuldt ud dækker objektivt ansvar for følger efter visse skader, f.eks. følgerne efter atomvåben. Disse skadetyper foreslås derfor omfattet af dansk rets almindelige erstatningsregler (culpa-ansvaret), hvorefter der kun er erstatningsansvar, hvis der er noget, som kan bebrejdes luftfartsselskabet. Det objektive ansvar i § 127 foreslås derfor justeret således, at der er overensstemmelse mellem erstatningsreglerne og forsikringsmarkedet.

Samtidig indføres der en lettelse i adgangen til at tegne forsikring for luftfartøjer, idet forsikringsbetingelserne ikke længere skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen (luftfartslovens § 130).

For at forbedre inddrivelsesmulighederne foreslås der indført hjemmel til, at afgifter og betaling efter § 148 ud over udpantning kan ske ved lønindeholdelse og modregning i overskydende skat.

Der foreslås indført regler i § 150 e om, at personer (f.eks. ansatte i EU-Kommissionen), der i henhold til forordninger udfører tilsynsopgaver (for tiden forordning 2320/2002), i fornødent omfang skal have samme adgang til luftfartøjer, virksomheder, anlæg og dokumenter som Statens Luftfartsvæsen.

Endelig foreslås der indført udtrykkelig hjemmel i § 153 a til fortsættelse af den eksisterende praksis, hvorefter der i administrative forskrifter kan fastsættes regler om, at internationale standarder på engelsk skal følges, selv om de pågældende standarder ikke er oversat til dansk.

Regler, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært til den internationalt orienterede del af luftfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f. eks. værksteder og speditører.

Baggrunden for ikke at oversætte reglerne er, at oversættelser i praksis ikke efterspørges af luftfartserhvervet, idet man inden for luftfartserhvervet i forvejen arbejder på engelsk.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for det offentlige. Hvis det bliver aktuelt at fastsætte regler om sikring af luftfartsanlæg, som i dag drives af Flyvesikringstjenesten (Naviair) som omhandlet i forslaget til § 70 a, vil eventuelle omkostninger forbundet hermed blive finansieret af brugerne gennem den betaling, der opkræves i henhold til lovens § 71, stk. 2.

Lovforslagets § 1, nr. 11, om at ophæve kravet om ministerens godkendelse af forsikringsbetingelser for forsikringer for tredjemandsansvar for luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelse for Statens Luftfartsvæsen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takster af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse.

Forslaget om at ændre betalingsreglerne på ground handling-området kan ligeledes indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavnene. Det er således hensigten, at den enkelte lufthavn får mulighed for selv at fastsætte priserne på ground handling – og dermed undgå takstreguleringen efter § 71 - hvis lufthavnen indfører mulighed for konkurrence på dette område af sin virksomhed. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere de præcise økonomiske konsekvenser af forslaget, da der allerede i dag er dele af ground handlingen, som ikke omfattes af takstreguleringen, ligesom der er dele, der efter forslaget skal omfattes af reguleringen, men som i dag frit fastsættes af lufthavnene selv. Statens Luftfartsvæsen vurderer dog, at de fleste lufthavne vil indføre konkurrence på ground handling-området, således at denne del af virksomheden går fri af takstreguleringen. Det forhold, at der indføres mulighed for konkurrence i lufthavnene, skønnes for luftfartsselskaberne desuden at have en gunstig virkning for kvalitet og pris.

Forslaget om sikring af luftfartsanlæg kan medføre beskedne stigninger i luftfartsselskabernes betaling for brug af tjenester og hjælpemidler i forbindelse med overflyvning af dansk territorium. Der henvises til pkt. 3 i de almindelige bemærkninger.

Forslaget skønnes ikke i øvrigt at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Med hensyn til administrative konsekvenser er de også kun mindre for erhvervslivet. Forslaget om at ophæve kravet om godkendelse af forsikringsbetingelser for ansvarsforsikring for luftfartøjer indebærer desuden begrænsede administrative lettelse for forsikringsbranchen.

Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges for Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget til § 26 skal sikre, at reglerne i forordning 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartsoperatører kan håndhæves effektivt.

Forslaget til § 71 om lufthavnstakster understøtter de EU-retlige regler på dette område (Rådets direktiv nr. 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne), der forudsætter, at konkurrencen eller muligheden herfor regulerer priserne for ground handling. Kommissionen har i december 2005 fastsat retningslinjer for, hvornår finansiering af lufthavne og statsstøtte til luftfartsselskaber er forenelig med fællesskabsretten, jf. »EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne« (EU-Tidende C 312 af 9. december 2005, s. 1).

Disse retningslinjer har i praksis den betydning, at introduktionsrabatter, der i dag kan gives på lufthavnstaksten til luftfartsselskaber, som vil starte nye ruter, ikke længere er mulige. De lufthavne, som er omfattet af retningslinjerne, vil derimod - under visse betingelser - kunne give støtte til luftfartsselskaber ved at betale visse udgifter, der relaterer sig til start af nye ruter (f.eks. markedsføringsudgifter).

Offentlige lufthavne skal inden den 1. juni 2007 ændre eventuelle ordninger for statsstøtte, der falder ind under disse retningslinjer.

Forslaget til § 150 e har bl.a. til formål at sikre, at bestemmelser om tilsyn i EU-forordninger, hvorefter Kommissionen eller sagkyndige i et vist omfang fører kontrol med overholdelsen af fælles regler på luftfartsområdet, kan gennemføres i praksis ved, at sådant tilsynspersonale får samme adgang som luftfartsvæsenet til luftfartøjer, anlæg og virksomheder. For tiden er der fastsat sådanne regler om tilsyn i forordning 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart.

7. Høring

Forslaget har forud for fremsættelsen været i høring hos følgende virksomheder og organisationer:

Air Greenland A/S, Airport Coordination Denmark A/S, Amtsrådsforeningen, AOPA Danmark, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Atlantic Airways, Autoriserede Danske Flyværksteder, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, DALPA, Danish Air Transport ApS, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Danske Regioner, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handel og Service,

Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Metal, De Samvirkende Invalideorganisationer, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvebranchens Personaleunion, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), Forsikring & Pension, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, Grønlands Lufthavnsvesen, HTS-A, HTS-I, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, LSG Sky Chefs, MyTravel Airways A/S, North Flying A/S, Novia, QBE Nordic Aviation Insurance A/S,

Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Scandinavian Airlines System STOO, Servisair Danmark A/S, Sterling Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, 3F.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser	Ingen	Ingen

for stat, kommuner og regioner		
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takster af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse. Forslaget om at ændre betalingsreglerne på grund handlingområdet kan ligeledes indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavnene.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takster af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse. Forslaget om at ændre betalingsreglerne på grund handlingområdet kan ligeledes indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavnene.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at sikre, at reglerne i forordning 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartsoperatører kan håndhæves effektivt.	

	<p>Desuden understøtter forslaget om lufthavnstakster de EU-retlige regler på dette område.</p> <p>Endelig skal lovforslaget sikre adgangen for EU-Kommissionen eller sagkyndige, der i et vist omfang fører kontrol med overholdelsen af fælles regler på luftfartsområdet.</p> <p>Der henvises til afsnit 6 under de almindelige bemærkninger.</p>
--	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ved EU-forordning nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaber og luftfartsoperatører er der indført fælleseuropæiske krav om ansvarsforsikring for skade på personer og ting uden for luftfartøjet (tredjemandsansvar), for skade på passagerer samt for erhvervsmæssig luftfart for skade på bagage og gods. Den nuværende formulering, hvorefter et luftdygtighedsbevis bliver ugyldigt, hvis der ikke er tegnet ansvarsforsikring efter lovens § 130, stk. 1 (tredjemandsansvar), er derfor ikke længere dækkende, idet forsikringskravet i § 130, stk. 1, nu kun gælder for luftfartøjer i Grønland og på Færøerne, mens kravet for alle øvrige luftfartøjer følger af den nævnte forordning. For effektivt at kunne håndhæve forsikringskravene foreslås bestemmelsen formuleret generelt, således at luftdygtighedsbeviset bliver ugyldigt, hvis luftfartøjet ikke er forsikret efter de regler, der gælder herfor. Den foreslåede formulering indebærer endvidere, at ikke blot manglende forsikring for tredjemandsansvar, men også manglende forsikring for ansvar for skade på passagerer, bagage og gods medfører luftdygtighedsbevisets ugyldighed med den konsekvens, at luftfartøjet ikke må benyttes til luftfart.

Til nr. 2

§ 52, stk. 2, 2. og 3. pkt., om adgang til luftfartøjer og tilsyn, er en konsekvens af forslaget til § 150 e, stk. 2, der i det væsentlige viderefører indholdet af bestemmelsen.

Til nr. 3

De gældende regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed omfatter kun flyvepladser og luftfartsselskaber. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at terrorhandling og lignende kan blive rettet mod den flyvesikringstjeneste og de luftfartsanlæg, der bistår og regulerer lufttrafikken uden for start og landing på flyvepladser. Det foreslås derfor, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler til sikring af sådanne anlæg, først og fremmest for flyvesikringstjenestens kontrolcentral, hvor flyveledere kontrollerer en routetrafikken i Danmark, dvs. den flyvning, der ikke er forbundet med start og landing, men også hvis der skulle opstå behov for sikring af navigationshjælpemidler på jorden. Der vil typisk kunne blive tale om at fastsætte regler om indhegning og adgangskontrol.

I dag ligger kontrolcentralen fysisk i forbindelse med Københavns Lufthavn, Kastrup, og i samme bygningskompleks, som indeholder kontroltårnet, der styrer starter og landing. Kontrolcentralen er dermed omfattet af de gældende regler for flyvepladser foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Kontrolcentralen er derfor i praksis omfattet af disse foranstaltninger. Kontrolcentralen drives af Flyvesikringstjenesten (Naviar), der er en

statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet, men der er lovgivningsmæssigt intet til hinder for, at flyvesikringstjeneste kan drives af en privat virksomhed.

Forslaget skal først og fremmest sikre, at der er hjemmel til at stille krav om foranstaltninger, hvis kontrolcentralen eventuelt i fremtiden flyttes eller adskilles fra kontrollen med flyvepladstrafikken eller overgår til en privat virksomhed.

Til nr. 4, 5 og 6

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af indsættelse af et nyt stykke i § 70 a. Endvidere vil de beføjelser, som politiet og Statens Luftfartsvæsen har i § 70 a, stk. 4 og 5, komme til at omfatte andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3.

Til nr. 7

Det foreslås, at det i luftfartslovens § 71 præciseres, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om takster også omfatter luftfartsselskabernes betaling for ground handling. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ground handling-ydelserne er nødvendige for benyttelsen af den offentlige flyveplads.

Ground handling er som anført i de almindelige bemærkninger en samlebetegnelse for en række aktiviteter, der har med håndteringen af luftfartøjer, passagerer og fragt på jorden at gøre. Som typiske eksempler kan nævnes betjening af passagerer ved afgang og ankomst, bagagesortering, dirigering af flyet ved ankomst og afgang, assistance ved parkering af flyet, lastning og losning af flyet, rengøring, påfyldning af brændstof, transport af passagerer på jorden og catering. Af bilaget til ground handling-bekendtgørelsen (nr. 933 af 9. december 1997) fremgår, hvilke ydelser der betragtes som ground handling.

De nærmere regler om takstfastsættelsen, herunder om betaling for ground handling, vil blive fastsat administrativt i en bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart). I denne bekendtgørelse indarbejdes de ICAO- anbefalinger, der skal gælde for takstfastsættelsen.

ICAO anbefaler, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. At taksterne skal være *omkostningsrelaterede* betyder, at de skal basere sig på de udgifter, der er forbundet med at levere lufthavnsydelser, og at luftfartsselskaberne ikke skal betale for faciliteter og ydelser, som de ikke benytter. Indtægterne må ikke overstige omkostningerne – inklusive et rimeligt afkast af den investerede kapital – til at producere ydelserne. At taksterne skal være *ikke-diskriminerende* indebærer, at luftfartsselskaberne skal betale det samme for den samme ydelse. Endelig betyder betingelsen om *gennemskuelighed*, at takststrukturen skal være let forståelig, og at måden, de er blevet beregnet på, er mulig at efterprøve.

Ground handling skiller sig ud fra de øvrige luftfartsmæssige ydelser på den måde, at der i et vist omfang er mulighed for at indføre konkurrence på dette område af lufthavnens virksomhed. Hvis der i en lufthavn er mulighed for, at flere kan udbyde den samme ground handling-ydelse, er der ikke samme behov for at regulere betalingen.

Bemyndigelsen vil derfor blive anvendt til at fastsætte regler om, at betaling for ground handling kun skal være omfattet af takstreguleringen, hvis der ikke er konkurrence på disse områder i en lufthavn.

Kriterierne for, hvornår der kan siges at være konkurrence i en lufthavn, fastsættes ligeledes i bekendtgørelsen. Takstreguleringen bør eksempelvis ikke omfatte de lufthavne, som er omfattet af pligten til at åbne deres markeder efter ground handling-bekendtgørelsen (p.t. Københavns

Lufthavn, Kastrup, og Billund Lufthavn). Det samme gælder de lufthavne, der frivilligt åbner for konkurrence i de enkelte lufthavne – f.eks. hvis en lufthavn beslutter, at det skal være tilladt at etablere sig på lufthavnen som ground handler, eller hvis lufthavnen beslutter at udbyde ground handlingen i åben licitation.

Det foreslås endvidere vedrørende betalingen for ground handling, at takstreguleringen begrænses til kun at omfatte den del af ground handlingen, der er nødvendig for, at luftfartsselskaberne kan benytte lufthavnen.

Eksempelvis vil passagerbetjening, bagagesortering og den handling, der udføres på forpladsen (f.eks. lastning og losning af flyet), være at betragte som centrale ydelser, mens rengøring og catering ikke anses for så vigtige ydelser, at betalingen herfor skal omfattes af takstreguleringen. Den nærmere afgrænsning af hvilke ydelser, der skal omfattes af reguleringen, vil ligeledes blive fastsat i en bekendtgørelse.

Der vil endvidere i bekendtgørelsen blive fastsat straffebestemmelser efter luftfartslovens § 149, stk. 10, således at det i modsætning til i dag vil blive muligt at straffe en lufthavn, hvis bestemmelserne i bekendtgørelsen overtrædes.

Til nr. 8

Der foreslås indført en særlig tavshedspligt generelt for ansatte i den offentlige forvaltning svarende til den, der er pålagt ansatte i Statens Luftfartsvæsen i forbindelse med indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder. Der vil være tale om en særlig tavshedspligt, jf. offentlighedslovens § 14.

Formålet er, at den gældende tavshedspligt ikke skal kunne anfægtes ved aktindsigt hos andre dele af den offentlige forvaltning, f.eks. Flyvesikringstjenesten (Naviar) eller kommunale lufthavne. Tavshedspligten blev indført for at sikre, at de personer, der i forbindelse med indførelsen af det obligatoriske rapporteringssystem skal indberette begivenheder til brug for luftfartsvæsenets forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, har tillid til, at de indberettede oplysninger behandles fortroligt, og at de indberettendes eventuelle fejltagelse, fejlskøn og lignende ikke bliver gjort offentlige tilgængelige. Det er luftfartsvæsenets erfaring, at mængden af indberettede oplysninger i høj grad afhænger af en sådan tillid, og det har da også vist sig i praksis, at antallet af indberetninger steg markant efter vedtagelsen af lovens § 89 b.

Efter de regler, der er udstedt med hjemmel i § 89 b, stk. 1, påhviler indberetningspligten dels den person, der har oplevet begivenheden, dels den pågældendes arbejdsgiver i de tilfælde, hvor virksomheden efter de gældende regler skal have et kvalitetsstyringssystem, fordi de indberettede oplysninger også indgår som en naturlig del af virksomhedens kvalitetsstyringssystem. I visse tilfælde er virksomheden en del af den offentlige forvaltning, som er omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen. Dette gælder først og fremmest Flyvesikringstjenesten (Naviar), der er forpligtet til at indberette begivenheder, som konstateres af lufttrafiktjenestepersonale (flyveledere m.fl.), men også visse lufthavne, der drives af kommuner eller kommunale fællesskaber. For at eliminere enhver tvivl og usikkerhed hos personalet i offentlige virksomheder om fortroligheden af de oplysninger, som de pågældende er forpligtet til at indberette, foreslås det derfor, at den gældende tavshedspligt i lovens § 89 b udvides.

I forbindelse med fremsættelse af lovforslaget om indførelse af et obligatorisk rapporteringssystem blev det besluttet, at loven skulle være omfattet af lovovervågning.

Som det fremgår af den redegørelse, som blev sendt Folketinget den 6. april 2005, har systemet med indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder virket efter hensigten og er et værdifuldt værktøj i planlægningen af det flyvesikkerhedsmæssige forebyggende arbejde.

Til nr. 9

Forslaget har til formål at præcisere bestemmelsen, således at det klart fremgår, at det afgørende for, om befordringen skal afgøres efter reglerne i Warszawakonventionen (bestemmelserne i bilaget til loven), er, mellem hvilke lande befordringen foregår og ikke de anvendte luftfartøjers registreringsland.

Til nr. 10

Efter luftfartsloven er der objektivt ansvar for både person- og tingskade. Ansvar og den tilhørende forsikringspligt påhviler ved erhvervsmæssig luftfart luftfartøjets bruger (luftfartsselskabet) og ved privatflyvning luftfartøjets ejer.

For flypassagerer følger ansvaret af luftfartslovens §§ 106-119. Luftfartslovens regler suppleres af EU-regler. Efter disse regler gælder der for personskade et objektivt ansvar op til 100.000 SDR, og et culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde for skader derudover. Ansvar kan ikke begrænses af kontrakt, konvention eller lov.

For så vidt angår skader på personer og ting uden for flyet (skade på tredjemand) følger det af luftfartslovens § 127, at der gælder et objektivt ansvar for ejeren af luftfartøjet for både person- og tingskade.

Efter den nugældende § 128, stk. 1, gælder det objektive ansvar ikke for skade på person eller ting, der befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads.

Forslaget til § 128, stk. 1, indebærer, at det objektive ansvar heller ikke gælder i de tilfælde, hvor luftfartøjets ejer eller bruger kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring, der fuldt ud dækker det objektive ansvar. Disse skadetyper foreslås derfor omfattet af dansk rets almindelige erstatningsregler (culpa-ansvaret), hvorefter der kun er erstatningsansvar, hvis der er noget, som kan bebrejdes ejeren eller brugeren.

Forslaget vil skabe overensstemmelse mellem erstatningsreglerne og forsikringsmarkedet.

Baggrunden herfor er, at det ikke længere er muligt at tegne forsikringer, der fuldt ud dækker et objektivt ansvar. Det drejer sig for tiden om forsikring for følger af skade, der forårsages af atomvåben, men forventes i nær fremtid udvidet til også at omfatte brug af giftige eller sygdomsfremkaldende kemiske og biologiske materialer, de såkaldte »dirty bombs«. Årsagen, til at forsikringsselskaberne ikke tegner sådanne forsikringer, er, at de ikke har mulighed for at genforsikre skaderne på det internationale forsikringsmarked.

Luftfartsvæsenets kontrol med, at danske luftfartøjer er behørigt forsikret, forventes foretaget ved, at forsikringsselskabet afgiver skriftlig erklæring om, at forsikringen dækker de forhold, som det er muligt at tegne forsikring for.

Til nr. 11

Forslaget indebærer, at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende forsikringsbetingelserne for de forsikringer for tredjemandsansvar, der tegnes for luftfartøjer. Danmark har som det eneste europæiske land stillet krav om godkendelse, og i takt med at et stigende antal forsikringer tegnes i udlandet, er det blevet opfattet som en hindring, bl.a. fordi betingelserne skal foreligge på dansk. Forslaget betyder således, dels at det bliver nemmere at tegne forsikring på det internationale marked, dels en administrativ lettelse både for forsikringsbranchen og for Statens Luftfartsvæsen.

Til nr. 12

Krav om passagerforsikring har hidtil kun været fastsat som vilkår for tilladelse til erhvervsmæssig luftfart efter lovens § 78. Med den EU-forordning, der er nævnt under

bemærkningerne til § 1, nr. 1, (§ 26, stk. 1, litra d), er der imidlertid indført krav om passagerforsikring for alle luftfartøjer, herunder de der anvendes til privatflyvning. Forordningen gælder imidlertid ikke for Grønland og Færøerne.

Med forslaget indføres der hjemmel til, at der kan stilles krav om passagerforsikring for luftfartøjer, der anvendes til privatflyvning i Grønland og på Færøerne, således at der bliver ens forsikringskrav for alle luftfartøjer, der omfattes af loven.

Til nr. 13 og 14

Efter den gældende bestemmelse i § 148, stk. 9, kan de i § 148, stk. 1 - 6 og stk. 8, nævnte skyldige beløb inddrives ved udpantning. Det foreslås i stk. 10, at der herudover indføres adgang til inddrivelse ved lønindeholdelse efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat. Den hjemmel, der herved tilvejebringes, er i overensstemmelse med, hvad der gælder for inddrivelsen af en lang række andre statslige fordringer. Eksempelvis findes en sådan hjemmel også i færdselsloven til inddrivelse af parkeringsafgifter, i lov om radio- og fjernsynsvirksomhed til inddrivelse af kontrolafgift og i lov om vægtafgift for motorkøretøjer mv. til inddrivelse af vægtafgift (lønindeholdelse).

De skyldige beløb inddrives efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer. Det foreslås, at restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i opkrævningsloven. Dette svarer til, hvad der er gennemført på en lang række andre områder i lov nr. 431 af 6. juni 2005 om ændring af forskellige love, der er vedtaget i tilslutning til lov om opkrævning af og inddrivelse af visse fordringer (lov nr. 429 af 6. juni 2005).

Til nr. 15

Med ændringen indføres der straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af oplysningspligten i forslaget til § 150 e, stk. 3.

Til nr. 16.

Med ændringen indføres der straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i medfør af EU-regler.

Bestemmelsen skal sikre efterlevelsen af de EU-regler, der i stigende grad gennemføres på luftfartsområdet.

Til nr. 17

Formålet med bestemmelsen er at samle reglerne om tilsyn. Reglerne findes i luftfartsloven, i administrative forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, og i bestemmelser, der er fastsat som vilkår for tilladelser i henhold til loven.

Bestemmelsen skal sikre luftfartsvæsenets adgang til luftfartøjer, anlæg og virksomheder. Ud over luftfartsvæsenets adgang foreslås det sikret, at sagkyndige eller andre myndigheder, som kan tillægges opgaver efter loven, f.eks. besigtigelse af luftfartøjer efter lovens § 23 eller at træffe afgørelser med hjemmel i § 152, stk. 2, får samme adgang til de relevante tilsynsobjekter. Endelig skal bestemmelsen sikre efterlevelsen af de EU-regler, der i stigende grad gennemføres på luftfartsområdet, og hvor der kan være fastsat regler om, at medlemsstaterne skal sikre, at Kommissionen eller sagkyndige, der udpeges af Kommissionen, i praksis har mulighed for at kontrollere, at reglerne i forordningerne overholdes. Som eksempel herpå kan nævnes forordning

nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (security-forordningen).

Med anlæg sigtes der først og fremmest til flyvepladser, men også andre anlæg som f.eks. flyvesikringstjeneste og navigationshjælpemidler på jorden samt andre virksomheder, der er omfattet af luftfartslovgivningen. Dette omfatter bl.a. luftfartsselskaber, værksteder og uddannelsesvirksomheder (flyveskoler mv.).

De oplysninger og dokumenter, som tilsynsmyndigheden skal have adgang til, er bl.a. al teknisk dokumentation vedrørende luftfartøjer, virksomheders (luftfartsselskaber, værksteder, flyveskoler mv.) kvalitetsstyringssystemer, piloters personlige logbøger og regnskabsoplysninger for de virksomheder, der er underlagt økonomiske krav.

Bestemmelsen giver ikke hjemmel til, at tilsynspersonale kan tiltvinge sig adgang til lokaliteterne uden retskendelse. Konsekvensen af, at adgang nægtes, kan variere fra at stoppe en konkret flyvning til inddragelse af et luftfartøjs luftdygtighedsbevis eller tilladelse til at drive en virksomhed inden for luftfart, fordi myndighederne ikke kan udføre det foreskrevne tilsyn. Hvis oplysningspligten i stk. 3 tilsidesættes, kan der tillige rejses straffesag for overtrædelse af bestemmelsen eventuelt med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens § 997, stk. 3, indtil forpligtelsen opfyldes.

Bestemmelsen er undergivet de almindelige regler i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, herunder bestemmelsen i § 10 om »selvinkrimineringsprincippet«. Denne bestemmelse indebærer, at hvis der foreligger en konkret mistanke om begåede strafbare overtrædelser, gælder pligten til at meddele oplysninger ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de pågældende oplysninger kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Kompetencen til at foretage tilsyn m.v. forventes delegeret til luftfartsvæsenet.

Til nr. 18

Statens Luftfartsvæsen har i en længere årrække i visse tilfælde fastsat administrative forskrifter, som indebærer, at de standarder, der vedtages af FN's internationale luftfartsorganisation ICAO eller af den europæiske samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA), skal følges. Eksempler herpå er ICAO's tekniske instruktioner for lufttransport af farligt gods, ICAO's standarder for etablering af flyvepladser, JAA's standarder for typecertificering af luftfartøjer og JAA's standarder for luftfartsselskabers operationer. I sådanne tilfælde oversættes standarderne ikke til dansk.

Regler, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært til den internationalt orienterede del af luftfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f.eks. værksteder og speditører. Baggrunden for ikke at oversætte vedtagelserne er, dels at oversættelser i praksis ikke efterspørges af luftfartserhvervet, der i forvejen arbejder på engelsk, dels ressourcemæssige hensyn.

Reglerne retter sig således kun i meget begrænset omfang imod enkeltpersoner og andre uden for professionelle, internationalt orienterede kredse. Hvor de undtagelsesvis omfatter personer uden for de erhvervskredse, som må forudsættes at være bekendt med engelsk, vil det forhold, at reglerne ikke foreligger på dansk, kunne få betydning for, om manglende overholdelse af reglerne f.eks. bør medføre straf.

Vedtagelserne, som er undtaget fra kundgørelse, jf. anordning nr. 794 af 3. september 2001 om at visse forskrifter, der udfærdiges af Statens Luftfartsvæsen, ikke indføres i Lovtidende, er gjort tilgængelige via luftfartsvæsenets hjemmeside, således at det er muligt vederlagsfrit at downloade disse. De standarder, der vedtages af ICAO og JAA, kan endvidere købes i papirudgave.

Med forslaget til § 153 a, stk. 2, bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om kundgørelsen af de i medfør af loven fastsatte regler.

Efter lovtidendelovens § 2, stk. 2, indføres i Lovtidende alle ministerielle anordninger. Dog kan det ved kongelig anordning bestemmes, at visse forskrifter ikke skal indføres i Lovtidende. Denne bemyndigelse er som nævnt ovenfor udnyttet ved kgl. anordning nr. 794 af 3. september 2001 om, at visse forskrifter, der udfærdiges af Statens Luftfartsvæsen, ikke indføres i Lovtidende.

Ved lov nr. 305 af 19. april 2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form) er der skabt adgang til, at Lovtidende etableres i elektronisk form, og at Lovtidende i elektronisk form kommer til at udgøre den autoritative kundgørelsesordning for forskrifter. Samtidig vil adgangen i lovtidendeloven til at undtage retsforskrifter fra kundgørelse i Lovtidende blive ophævet.

Forslaget til § 153 a, stk. 2, sikrer således, at der fortsat vil være mulighed for, at visse tekniske forskrifter, som alene henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerkreds, ikke skal kundgøres i Lovtidende, men alene blive gjort tilgængelige via luftfartsvæsenets hjemmeside.

Den foreslåede bestemmelse til § 153 a, svarer til, hvad der er gennemført på søfartsområdet ved lov nr. 1465 af 22. december 2004 om ændring af lov om sikkerhed til søs.

Til § 2

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft den 1. februar 2007.

Det foreslås endvidere, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovforslagets § 2, stk. 2, således at bemyndigelsen til at fastsætte regler om kundgørelse kan sættes i kraft samtidig med lov nr. 305 af 19. april 2006 om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende (Lovtidende i elektronisk form).

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lov om Luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1484 af 19. december 2005, som ændret ved § 97 i lov nr. 538 af 8. juni 2006 og § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006.

§ 26. Hvis ikke andet bestemmes af transport- og energiministeren, bliver dansk luftdygtighedsbevis ugyldigt i følgende tilfælde:

- a) når luftfartøjet ikke har været underkastet foreskrevet besigtigelse,
- b) når der er foretaget sådan forandring ved luftfartøjet eller dets udstyr, at det kan have betydning for luftdygtigheden,
- c) når luftfartøjet eller dets udstyr har lidt skade, som åbenbart har betydning for luftdygtigheden og
- d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med bestemmelserne i § 130.

§ 52, stk. 2. Ministeren giver forskrifter om drift og vedligeholdelse af sådanne anlæg og tilsyn. Den myndighed, der fører tilsyn med anlæggene, skal tillige påse overholdelsen af de øvrige i dette kapitel indeholdte og i tilslutning hertil givne bestemmelser. Den kan til enhver tid kræve adgang til luftfartsanlæg og anden ejendom i den udstrækning, det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet.

Lovforslaget

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1484 af 19. december 2005, som ændret ved § 97 i lov nr. 538 af 8. juni 2006 og § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006, foretages følgende ændringer:

1. § 26, stk. 1, litra d, affattes således:

»d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med de gældende regler.«

2. § 52, stk. 2, 2. og 3. pkt., ophæves.

3. I § 70 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
» *Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Ministeren kan herunder pålægge den, der driver anlægget, at lade det indhegne og at udføre adgangskontrol, overvågning og patruljering.«
Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

4. I § 70 a, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres stk. 2 til: »stk. 3.«

5. I § 70 a, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«

6. I § 70 a, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1, 2 og 4« til: stk. 1-3 og 5.»

§ 71. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, jf. dog 3. pkt. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser bortset fra dem, der drives af Københavns Lufthavne A/S, skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.

7. § 71, stk. 1, affattes således:

»Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling, jf. dog 4. pkt. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ground handling-ydelser er nødvendige for benyttelsen af den offentlige flyveplads. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.«

§ 89 b, stk. 2 . Statens Luftfartsvæsen s personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

8. § 89 b, stk. 2, affattes således:

» Stk. 2. Statens Luftfartsvæsen s personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.«

§ 90 a., stk. 1. For befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.

9. § 90 a, stk. 1, affattes således:

»For befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montrealkonventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawakonventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.«

§ 128, stk. 1. Reglen i § 127, stk. 1, kommer ikke til anvendelse, når det drejer sig om skade, der forårsages på person eller ting, som befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads.

10. I § 128, stk. 1, indsættes efter »flyveplads«: »eller i det omfang ejeren af luftfartøjet kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring.«

§ 130, stk. 1. Ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2 a), eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2 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. Forsikringen skal tegnes i forsikringsselskab og på betingelser, som ministeren bestemmer. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for 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

11. § 130, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

mellemtiden måtte være blevet udsløjet af registret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2 c) i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.

12. Efter § 130 indsættes:

» § 130 a. Ministeren kan fastsætte regler om, at ejeren af et luftfartøj skal tegne og holde en forsikring i kraft mod skade på passagerer og herunder fastsætte regler om forsikringssummens størrelse.«

§ 148, stk. 9. Hvis betalingerne i stk. 1-6 og 8 ikke erlægger rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af betalingerne, herunder regler om betaling for erindringskrivelser. Betalingerne med påløbne renter kan inddrives ved udpantning.

13. § 148, stk. 9, sidste pkt., ophæves.

14. I § 148 indsættes som stk. 10 og 11:

» Stk. 10. Det skyldige beløb med påløbne renter kan inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden efter lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat.

Stk. 11. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ved udpantning.«

§ 149, 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, 2 og stk. 5, 1. pkt., og § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3 straffes med bøde eller fængsel 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.

15. I § 149, stk. 4, udgår efter »§ 75, stk. 1, 2 og 5, 1. pkt.«: »og« og efter »§ 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3« indsættes: »og § 150 e, stk. 3,

§ 149, stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.

16. § 149, stk. 7, affattes således:

» Stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.«

17. Efter § 150 d indsættes:

» **§ 150 e.** Transport- og energiministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt med EU-forordninger på områder, som omfattes af loven.

Stk. 2. Transport- og energiministeren og andre, der udfører tilsynsopgaver med hjemmel i loven, i regler fastsat i medfør heraf, eller i EU-forordninger, som omfattes af loven, har, i det omfang det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet, adgang til ethvert luftfartøj, der benyttes til luftfart efter denne lov, samt anlæg eller virksomhed, der omfattes af de i stk. 1 nævnte bestemmelser og regler, og skal have adgang til alle relevante dokumenter og regnskaber.

Stk. 3. Personer og virksomheder, der er undergivet tilsyn som nævnt i stk. 1, skal på forlangende meddele tilsynsmyndigheden enhver nødvendig oplysning, der har betydning for udøvelsen af tilsynet.«

18. Efter § 153 indsættes:

» **§ 153 a.** I de regler, som transport- og energiministeren kan fastsætte efter denne lov, kan ministeren bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om kundgørelsen af de i medfør af loven fastsatte regler.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2007.

Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 153 a, stk. 2, affattet ved denne lovs § 1, nr. 18.