

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato 08-07-2021

Sagsnr.: TS2021-002869

Resumé

Kongelig anordning om ikraftsættelse for Grønland af visse ændringer af lov om luftfart

Indledning

Udkastet til kongelig anordning har til formål at sætte visse af de seneste love om ændring af luftfartsloven i kraft i Grønland.

Udkastet til kongelig anordning vedrører alene de ændringslove, som det skønnes nødvendigt at gennemføre ved hasteproses af hensyn til at sikre en ensartet safety-afgift i riget, og til at sikre opretholdelse af OSS (One Stop Security) mellem Kangerlussuaq Lufthavn og lufthavne i EU.

Grundet Corona-Pandemien, blev der i december 2020 vedtaget en ændring af luftfartsloven, der udskyder reguleringsmekanismen til 2025, ligesom satsen blev fastlagt på et nyt niveau under hensyn til blandt andet den store usikkerhed, der de kommende år forventes at knytte sig til luftfarten, og de konsekvenser for afgiftssatsen, som den hidtil gældende reguleringsmekanisme ville føre til allerede pr. 1. januar 2022. Gennemføres de nye og kommende regler ikke samtidig i Danmark og i Grønland, vil det føre til store forskelle i den afgift, som luftfartsselskaberne skal betale ved afgang fra en lufthavn afhængigt om afgang sker fra en lufthavn i Danmark eller i Grønland.

Ud over visse af de vedtagne love om ændring af luftfartsloven, indeholder notatet også en beskrivelse af indholdet af et lovforslag, som vil blive fremsat for Folketinget i kommende samling, og som forventes vedtaget til ikrafttræden 1. januar 2022. Med forslaget vil safety-afgiften blive sat yderligere ned, ligesom forslaget indeholder reviderede hjemler af relevans af hensyn til opretholdelse af Kangerlussuaq som OSS lufthavn.

Nedenfor redegøres for de væsentligste ændringer af luftfartsloven, der er sat i kraft, eller forventes at blive sat i kraft i Danmark siden seneste kongelige anordning nr. 1268 af 30. november 2017, og som enten relaterer sig til safety-afgiften eller OSS.

Det er særligt fremhævet med *kursiv* hvis en ændring ikke gælder for Grønland, eller den under hensyn til en tilpasning til de grønlandske forhold ikke bør eller kan gøres gældende for Grønland eller det er nødvendigt at modificere bestemmelsen af hensyn til grønlandske forhold.

Resuméet lister lovforslagene i tidsmæssig rækkefølge.

Oversigt over lovforslag siden seneste kongelige anordning

Lov nr. 731 af 8. juni 2018

Loven vedrører fastsættelse af service- og kapacitetsmål, oplysningspligt for flyvepladser, fastsættelse af safetybidrag m.v.

*Det primære formål ved loven var regulering af service- og kapacitetsmål for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. På den baggrund er det i loven bestemt, at **loven ikke gælder for Grønland**.*

Der er imidlertid i loven også bestemmelser, der ændrer strukturen i den hjemmelsbestemmelse, der ligger til grund for opkrævning af safety-afgiften. Denne bestemmelse er relevant for Grønland. Satsen og reguleringsmekanismen er fastlagt på nyt niveau ved lov i 2020 og forventes yderligere ændret i kommende Folketingssamling med virkning pr. 1. januar 2022. Ændringen fra 2020 samt senere ændringer af afgiftssatsen kan udelukkende sættes i kraft for Grønland under forudsætning af, at den ændring, der følger af lov nr. 731 af 8. juni 2018, er trådt i kraft i Grønland.

På den baggrund vil der i samlingen 2021/2022 blive fremsat et forslag om en ændring af luftfartsloven, der gør det muligt at sætte reglerne i lov nr. 731 af 8. juni 2018 i kraft for Grønland. Det forventes, at loven vil træde i kraft den 1. januar 2022.

Anordningen indeholder de bestemmelser, der vedrører service og kapacitetsmål for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, **jf. § 57**, samt regler om ændring af safety-afgiftshjemlen, **jf. § 148**. Lovens bestemmelser om *tilsyn med og håndhævelse af de fastsatte service- og kapacitetsmål (§ 71)* vurderes ikke at være relevante efter grønlandske forhold, hvorfor de ikke er medtaget i anordningen.

Lov nr. 2073 af 21. december 2020:

Loven om ændring af lov om luftfart, fastlægger safetyafgiften og regulerer erstatningsansvarsgrænserne.

Gennemførelsen ved kongelig anordning af ændringerne af safety-afgiften forudsætter, at den ændring af bestemmelsen, der blev gennemført med lov nr. 731 af 8. juni 2018, ændres således at loven kan sættes i kraft i Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Med anordningen foreslås det, at samtlige bestemmelser i loven gennemføres med virkning for Grønland.

De gennemførte ændringer af erstatningsansvarsgrænserne for luftfartsselskaberne i tilfælde af skade på personer, bagage eller gods, indeholder de seneste beløbsgrænser således som de er fastsat af ICAO (International Civil Aviation Organization). Den seneste forhøjelse af ansvarsgrænserne i Montreal-konventionen er sket med virkning fra den 28. december 2019, jf. State letter LE 3/38.1-19/50, af 28. juni 2019.

For Grønlands vedkommende blev reglerne om erstatningsansvarsgrænser indført med lov nr. 1074 af 17. december 2002. De nye erstatningsansvarsgrænser findes i bestemmelserne i luftfartslovens **§ 111, stk. 1-5.**

Derudover gennemføres bestemmelserne i **§ 148, stk. 1 og 4**, som dels vedrører afgiftens størrelse (som dog forventes ændret med det kommende lovforslag vedrørende blandt andet safety-afgiften), dels udskydelsen af reguleringsmekanismen til 1. januar 2025.

Endelig indeholder anordningen en række ændringer, der bevirker, at der i luftfartslovens ikke anvendes kønsbetegnende stedord.

Samlingen 2021/2022 (OKT. I)

Transportministeriet har netop sendt et forslag om ændring af luftfartsloven i høring. Forslaget forventes fremsat i oktober 2021 til ikrafttræden henholdsvis 31. december 2021, 1. januar 2022, 1. januar 2023 og 1. januar 2025

Lovforslag indeholder blandt andet forslag om at ændre den gældende **§ 3** om indskrænkning af luftrummet. Formålet er at præcisere de eksisterende rammer for indskrænkninger i adgangen til luftfart inden for dansk område, herunder at indarbejde den nugældende fortolkning af bestemmelserne direkte i luftfartslovens ordlyd.

Dette betyder bl.a., at foranstaltninger, der indføres med hjemmel i § 3, stk. 2, kan vedrøre både hele og dele af riget for på den måde at

iværksætte en mere målrettet og proportional indsats alt afhængig af karakteren og omfanget af den specifikke krisesituation.

Med lovforslaget indskræpes det, at udstedelse af flyveforbud mv. som udgangspunkt skal ske i bekendtgørelsesform, men at det i en tidsmæssigt kritisk situation kan lade sig gøre inden for nogle nærmere angivne rammer at bevæge sig væk fra dette udgangspunkt. Med forslaget foreslås det at indsætte en særskilt bestemmelse i luftfartsloven, der tager højde for, at ministeren i en krisesituation med øjeblikkelig virkning skal kunne udstede meddelelse på Transportministeriets hjemmeside om indskrænkning af, betinget adgang eller forbud mod adgangen til luftfart inden for dansk område. Det sædvanlige udgangspunkt om kundgørelse i Lovtidende foreslås således fraveget. I straffebestemmelsen, der knytter sig til forslaget om ændring i luftfartslovens § 3, ændres formuleringen, så den tilpasses de grønlandske forhold.

På lige fod med luftfartslovens flyveforbudsbestemmelse har der også med lovens bestemmelse om tilladelse til regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed (ruteflyvning) vist sig et behov for at præcisere rammerne for anvendelsen af bestemmelsen.

I henhold til luftfartsloven må luftfart inden for dansk område kun finde sted med et luftfartøj, som har enten dansk nationalitet, nationalitet i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om trafikretigheder, eller særlig tilladelse af transportministeren. De nærmere rammer for tilladelse til at udføre ruteflyvning over dansk område er reguleret i luftfartslovens **§ 75**, hvorefter det kræver transportministerens tilladelse at drive regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område.

På grund af den høje grad af harmonisering inden for luftfarten i EU's indre marked finder dette krav ikke anvendelse på EU-selskaber. Bestemmelsen finder ligesom charter og ad hoc-flyvning i praksis kun anvendelse for tredjelandsselskaber og for flyvninger i Grønland og på Færøerne.

Erfaringer fra ind- og udland har tydeliggjort, at det i særlige tilfælde kan være hensigtsmæssigt, at der er national hjemmel til i konkrete situationer at give afslag på tilladelse til visse tredjelandsluftfartsselskaber af f.eks. udenrigspolitiske årsager. Det bør derfor præciseres, at bestemmelsen giver mulighed for at give afslag på tilladelse til at drive regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område, hvis f.eks. væsentlige nationale interesser taler herfor.

Det foreslås endvidere, at territorialbestemmelsen i lov nr. 731 af 8. juni 2018 ændres, så loven kan sættes i kraft i Grønland, og at de ændrede safety-afgifter fra 2020 dermed også kan sættes i kraft i Grønland.

Som følge af covid-19-pandemiens fortsat meget store indvirkning på efterspørgslen på flybilletter fra danske, hvorved også forstås Grønlandske lufthavne, finder Transportministeriet, at en reduktion af safety-afgiften **jf. § 148** bør ske allerede fra 2021 med henblik på at bidrage til, at der sættes ind i de måneder, hvor krisen fortsat er på et højt niveau.

I forlængelse af dette vurderes det, at midlerne fra sommerpakken bør anvendes til at nedsætte safety-afgiften til 0 kr. fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021.

Da lovforslaget først vil blive behandlet i efteråret 2021, vil der være tale om et lovgivningstiltag med tilbagevirkende kraft. Transportministeriet vurderer ikke, at det er problematisk, da der alene er tale om et begunstigende tiltag, der har til formål at bidrage positivt til luftfartsaktiviteter under covid-19-krisen.

Den foreslåede lovændring om en i 2021 nedsat safety-afgift kan først håndhæves fra tidspunktet for den vedtagne lovs ikrafttræden. Der er dog hverken i luftfartsloven eller underliggende bekendtgørelser fastsat regler om tidspunktet for Trafikstyrelsens opkrævning af safety-afgiften, men alene regler om flyvepladsernes frist for fremsendelse af et opkrævningsgrundlag til Trafikstyrelsen.

På den baggrund vurderer Transportministeriet, at det er inden for rammerne af den gældende luftfartslovgivning at sætte opkrævningen af safety-afgiften i bero før lovens foreslåede ikrafttræden den 1. januar 2022. Trafikstyrelsen vil ved lovens ikrafttræden sende en meddelelse til luftfartsselskaberne om, at der ikke opkræves safety-afgift for perioden 1. juni 2021 til den 31. december 2021.

Flyvepladserne vil dog fortsat være forpligtede til løbende gennem sidste halvår af 2021 af sende opkrævningsgrundlaget for den i luftfartsloven nugældende safety-afgift til Trafikstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2257 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v.

De puljemidler fra sommerpakken, der forventeligt måtte være tilbage efter en nedsættelse af afgiften til 0 kr. fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021, fører i perioden 2022–2024 til en ændring af safety-afgiften, således som det afspejler sig i den kongelige anordnings nr. 26.

Endelig foreslås det at der indføres en præciserende hjemmel til, at Transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at personer, som udfører sikkerhedskontrol eller har adgang til sikkerhedsplaner i virksomheder, der er sikkerhedsgodkendt efter de af Den Europæiske Union udstedte forordninger om sikkerhed inden for civil luftfart, skal sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Desuden vil den foreslåede ordning medføre, at transportministeren vil

kunne fastsætte regler om ansøgning om, betingelser for samt meddelelse og tilbagekaldelse af sikkerhedsgodkendelser.

Kravet om sikkerhedsgodkendelse omfatter personer, der udfører sikkerhedskontrol af personer, håndbagage og medbragte genstande, indskrevet bagage, post og fragt samt forsyninger og leverancer. Endvidere er personer med ledende funktioner inden for security og/eller adgang til omfattede enheders sikkerhedsplaner omfattet af kravet om sikkerhedsgodkendelse. Disse personer bliver allerede i dag sikkerhedsgodkendt baseret på krav i NASP (det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart), som Kangerlussuaq Lufthavn opererer efter for så vidt angår flyvninger til EU. Kravet vil imidlertid udgå af NASP og i stedet blive indarbejdet i en ny bekendtgørelse.

Kangerlussuaq Lufthavn har såkaldt One Stop Security (OSS) med EU. Det betyder, at EU anerkender lufthavnens security som værende på samme niveau som i EU. Anerkendelsen er baseret på, at Kangerlussuaq Lufthavn efterlever de danske regler om luftfartssecurity. OSS-status giver de fordele, at passagerer, håndbagage, indskrevet bagage og fragt kan transferere i en EU-lufthavn efter ankomst fra lufthavnen i Kangerlussuaq uden først at skulle gennem en fornyet sikkerhedskontrol. Dette er ikke bare en fordel for passagererne, men også en økonomisk og tidsmæssig fordel for såvel lufthavne som luftfartsselskaber.

For at sikre fortsat OSS med EU, er det nødvendigt, at Grønland fortsat lever op til de danske krav inden for luftfartssecurity, herunder kravene til sikkerhedsgodkendelse af visse personer.

I Grønland foretages sikkerhedsgodkendelser af Grønlands Selvstyre. Det vil således blive præciseret i den kongelige anordning, at de medarbejdere i grønlandske lufthavne og evt. andre godkendte enheder, som er omfattet af kravet om sikkerhedsgodkendelse, skal godkendes af Grønlands Selvstyre og ikke af Trafikstyrelsen.