

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

(Offentliggørelse af nationalitetsregistret, arbejdsmiljø samt indberetning af begivenheder)

### § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 samt §§ 34 og 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

**1. § 6** affattes således:

»§ 6. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

*Stk. 2.* Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, efter ansøgning, kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregistret. Ministeren kan endvidere fastsætte nærmere betingelser for den udvidede adgang, samt hvilke typer af oplysninger der kan gives adgang til.

**2. § 40 e, stk. 4**, ophæves.

3. I § 40 g, stk. 1, udgår: », herunder om bedriftssundhedstjeneste«.

4. § 40 g, stk. 3 og 4, ophæves.

5. § 89 b, stk. 1, affattes således:

»Transportministeren kan fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, hvorved forstås et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indberetningens form samt om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.«

6. I § 89 b, stk. 2, udgår: », jf. dog stk. 3«.

7. § 89 b, stk. 3 og 4, ophæves.

8. I § 149, stk. 10, indsættes efter »indtil 4 måneder«: », jf. dog § 149 a«.

9. § 149 a affattes således:

»§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b, har indberettet en begivenhed, der er opstået som følge af pågældendes uagtsomhed, og som samtidig udgør en overtrædelse af bestemmelser i loven, bestemmelser fastsat i medfør af loven eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun er bekendt med forholdet som følge af indberetningen, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Den, der undlader at indberette begivenheder, der er opstået som følge af den pågældendes forsætlige handling i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder, kan ikke straffes for manglende indberetning.«

## § 2

Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves den 1. oktober 2020.

### **§ 3**

Bestemmelserne i medfør af § 1 træder i kraft den 1. juli 2020, mens bestemmelsen i medfør af § 2 træder i kraft 1. oktober 2020.

### **§ 4**

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

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

#### *1. Indledning*

*1.1. Ændring af lov om luftfart (nationalitetsregister mv.)*

*1.2. Ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*

#### *2. Lovforslagets hovedpunkter*

##### *2.1. Udlevering af oplysninger fra nationalitetsregistret*

*2.1.1. Gældende ret*

*2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

*2.1.3. Den foreslåede ordning*

*2.1.3.1. Adgang til oplysninger af teknisk karakter i nationalitetsregistret*

*2.1.3.2. Adgang for offentlige myndigheder og visse private virksomheder til oplysninger i nationalitetsregistret*

*2.1.3.3 Databeskyttelse*

##### *2.2 Arbejdsmiljø*

*2.2.1 Gældende ret*

*2.2.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

##### *2.3 Indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder*

*2.3.1 Gældende ret*

*2.3.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser*

*2.3.3 Den foreslåede ordning*

*2.4 Ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*

*2.4.1 Gældende ret*

*2.4.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

*3 Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

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

*5 Administrative konsekvenser for borgerne*

*6 Miljømæssige konsekvenser*

*7 Forholdet til EU-retten*

*8 Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

*9 Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

### *1.1. Ændring af lov om luftfart (nationalitetsregister mv.)*

Formålet med lovforslaget er at skabe hjemmel til offentliggørelse af oplysninger i det danske register over luftfartøjer (nationalitetsregistret).

Nationalitetsregistret er et register over alle civile luftfartøjer, der er indregistreret i Danmark. Ved registreringen tildeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed luftfartøjet en registreringsbetegnelse svarende til nummerpladen på en bil.

Registret indeholder oplysninger om det enkelte luftfartøj og dets tilhørsforhold. Oplysningerne omfatter både tekniske oplysninger og oplysninger om, hvem der er ejer eller bruger af luftfartøjet (personoplysninger).

Nationalitetsregistret har tidligere været offentligt tilgængeligt på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Registret blev i forbindelse med en henvendelse om mulig overtrædelse af reglerne om persondatabeskyttelse fjernet fra styrelsens hjemmeside. Henvendelser vedrørende registeret bliver derfor i dag behandlet enkeltvis efter offentlighedslovens bestemmelser om aktindsigt.

Luftfartsbranchen og andre interessenter benytter sig i vid udstrækning af oplysningerne. Nogle har kun behov for at bruge de tekniske oplysninger, mens andre har behov for en udvidet adgang, der omfatter ejer- og brugeroplysninger.

Det vurderes, at en behovsbestemt differentieret adgang til nationalitetsregistret i form af en digital selvbetjeningsløsning vil fremme og lette arbejdsgangene for såvel branchen, som for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette vil kræve, at der skabes hjemmel hertil i luftfartsloven.

En lignende ordning eksisterer allerede i dag på motorkøretøjsområdet vedrørende adgang til køretøjsregisteret.

Forslaget indebærer endvidere en ændring af luftfartslovens bestemmelser om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøjer. Ændringerne vedrører reglerne om luftfartsselskabernes tilrettelæggelse af arbejdsmiljøarbejdet i virksomheder med 10 ansatte eller derover, hvor der er krav om en arbejdsmiljøorganisation, samt reglerne om bedriftssundhedstjeneste.

Med lovforslaget foreslås luftfartslovens regler tilpasset de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, således at virksomhederne så vidt muligt får ensartede regler, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden.

Endelig foreslås det at ændre lovens bestemmelser om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder. Ændringen har til formål at tilvejebringe den retlige ramme for, at der efter gennemførelsen af den seneste EU-forordning på området kan skabes ensartede regler for indberetning af alle typer af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder i hele Rigsfællesskabet, herunder for dansk registrerede luftfartøjer, der ikke er omfattet af EU-reguleringen på området samt for straffrihed som led i indberetningen.

### *1.2. Ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*

Danmark, Norge og Sverige har siden 1950 samarbejdet om SAS-konsortiet og en fællesskandinavisk luftfartspolitik. Dette samarbejde har historisk gået under samlebetegnelsen det skandinaviske luftfartssamarbejde, som i dag forløber i to spor, hvor de tre skandinaviske lande på den ene side samarbejder om tilsynet med SAS-konsortiet og på den anden side samordner luftfartspolitiske spørgsmål for at sikre en ensartet international markedsåbning for beflyvning til og fra Skandinavien. Rammen for samarbejdet er overordnet reguleret i regeringsaftalen af 20. december 1951 mellem Danmark, Norge og Sverige angående samarbejde på luftfartens område, jf. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952. Samarbejdet opretholdes som udgangspunkt efter dennes artikel 7, så længe SAS-konsortiet eksisterer. Aftalens uopsigelsesperiode er blevet forlænget ad flere omgange siden indgåelsen i 1951, senest i 2000 frem til 1. oktober 2019, hvorefter hver af de kontraherende parter kan opsiges samarbejdet med 12 måneders varsel, jf. bekendtgørelse nr. 11 af 26. april 2001. De tre skandinaviske lande er enige om at forlænge samarbejdets uopsigelighed for en nærmere bestemt periode også efter 2020.

Det skandinaviske luftfartssamarbejde indebar oprindeligt dispositioner af økonomisk art for staten i form af lån og statsgarantier m.v., hvorfor lovformen har været anvendt som grundlag for Danmarks deltagelse i samarbejdet. Disse økonomiske dispositioner udgik af loven i 1975, men lovformen har været fastholdt. Danmarks deltagelse i samarbejdet er sidenhen blevet forlænget ad flere omgange, senest i 1997 med lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, hvormed man kunne give tilsagn om Danmarks deltagelse frem til år 2020.

Ved seneste forlængelse i 1997 besluttede de tre skandinaviske lande i enighed, at de luftfartspolitiske retningslinjer for samarbejdet fremadrettet skulle baseres på såkaldte 'open skies'-principper med henblik på at skabe et effektivt og konkurrencedygtigt trafiksystem til og fra Skandinavien, jf. bemærkningerne til lovforslag L 177 1996-1997. Med dette lovforslag tilpasses det juridiske grundlag for Danmarks fortsatte deltagelse i samarbejdet efter 2020 til det nuværende og fremtidige behov.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Udlevering af oplysninger fra nationalitetsregistret*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Indregistrering af luftfartøjer i det danske nationalitetsregister over luftfartøjer er reguleret i luftfartslovens kapitel 2. Registreringen sker på grundlag af en skriftlig anmodning fra ejeren, som skal dokumentere, at nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt såsom ejerforhold, flyets tilknytning til Danmark, luftdygtighedsbevis, forsikringsforhold m.v., jf. luftfartslovens § 10.

Hvis betingelserne for registrering er opfyldt, indføres luftfartøjet i nationalitetsregisteret, og det tildeles registreringsmærke efter luftfartslovens § 11, stk. 1, svarende til nummerpladen på en bil. Endvidere udstedes et nationalitets- og registreringsbevis efter § 20, stk. 1, hvilket er en forudsætning for at måtte flyve både inden og uden for dansk område.

Følgende oplysninger indføres i registret i overensstemmelse med luftfartslovens § 11, stk. 2: Luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærke, oplysninger om flytype, fabrikant, fabrikationsnummer og fabrikationssted samt byggeår, nummeret på registreringsbeviset, registreringsdato og eventuelt udløbsdato samt ejerens navn og adresse og eventuelle oplysninger om brugsrettigheder.

I dag er der kun i luftfartsloven hjemmel til at anmode om (at indsamle) personoplysninger hos luftfartøjets ejer til brug for registrering af luftfartøjer i nationalitetsregistret, hvilket indebærer, at spørgsmål om udlevering af oplysninger i dag behandles på anmodning i hvert enkelt tilfælde efter bestemmelserne om retten til aktindsigt i offentlighedsloven.

Oplysninger om, hvem der ejer eller bruger et luftfartøj, kan som udgangspunkt ikke undtages efter offentlighedslovens undtagelsesbestemmelser om aktindsigt, og oplysningerne udleveres derfor som udgangspunkt, medmindre der er registreret navne- eller adressebeskyttelse.

Efter offentlighedslovens § 7 kan enhver – med visse undtagelser – forlange at blive gjort bekendt med dokumenter, som er indgået eller oprettet af en myndighed som led i administrativ sagsbehandling i forbindelse med dens virksomhed. Retten til aktindsigt omfatter efter offentlighedslovens § 7, stk. 2 alle dokumenter, der vedrører en sag, samt indførelser i journaler, registre og andre fortegnelser vedrørende den pågældende sags dokumenter.

Endvidere følger det af offentlighedslovens § 10, stk. 1, at retten til aktindsigt ikke omfatter databaser, herunder registre eller andre systematiserede fortegnelser, hvor der gøres brug af elektronisk databehandling.

Offentlighedslovens § 11 medfører imidlertid, at enhver – med visse undtagelser – kan forlange en sammenstilling af oplysninger i myndighedens databaser, hvis sammenstillingen kan foretages ved få og enkle kommandoer.

I henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse), EU-tidende 2016, nr. L 119, s. 1-88 (herefter forordning nr. 2016/679) skal personoplysninger behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde samt være indsamlet til udtrykkeligt angivne og legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelige med disse formål. Før en behandling kan betragtes som lovlig, skal minimum ét forhold beskrevet i artikel 6 være opfyldt – eksempelvis at behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt (litra e).

### *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Fra januar 2019 til udgangen af juli 2019 har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandlet 66 henvendelser om oplysninger registreret i nationalitetsregistret i medfør af offentlighedslovens regler.

Luftfartsbranchen og andre interessenter anmoder løbende Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om adgang til og udlevering af oplysninger om et konkret luftfartøj, indblik i eller om dataudtræk fra nationalitetsregistret. Det varierer, om henvendelserne drejer sig om et luftfartøjs tekniske data, eller oplysninger om ejer- og brugerforhold.

Som dataansvarlig efter forordning nr. 2016/679 er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlig for brugen af de registrerede oplysninger, herunder at ingen uvedkommende kan få adgang til personoplysningerne. Vurderingen af, hvad oplysningerne må benyttes til foretages i overensstemmelse med det formål, hvortil oplysningerne er indhentet og registreret. I forlængelse heraf må der normalt ske en afvejning mellem hensynet til at beskytte den, som oplysningerne vedrører over for hensynet til interessen i, at oplysningerne udleveres.

Transport- og Boligministeriet foreslår, at der etableres hjemmel til at stille nationalitetsregistret digitalt til rådighed for branchen for derved at fremme og lette arbejdsgangene. Idet registret indeholder både tekniske oplysninger og personoplysninger, foreslås en differentieret digital adgang – på samme måde som på motorkøretøjsområdet. Ved at etablere en differentieret digital adgang vurderes det, at der sker en beskyttelse af privatpersoner, som ejer et luftfartøj, da det alene vil være offentlige myndigheder og en nærmere defineret gruppe af private virksomheder med relation til luftfart, som kan få udvidet digital adgang.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at det for offentlige myndigheder fortrinsvis vil være Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet, som vil have et regelmæssigt legitimt behov for udvidet digital adgang. For så vidt angår de private virksomheder vil det primært være flyvepladser, forsikringsvirksomheder, advokatvirksomheder og inkassovirksomheder, lufttrafik- og redningstjenester og finansieringsvirksomheder, som har et regelmæssigt velbegrundet behov for den udvidede adgang.

Fælles for offentlige myndigheder og private virksomheder er, at de benytter både de tekniske oplysninger og personoplysningerne som led i almindelig myndighedsudøvelse og udførelsen af deres erhverv.

### *2.1.3. Den foreslåede ordning*

Der bør være åbenhed og gennemsigtighed i forhold til de dansk registrerede luftfartøjer med henblik på at lette og smidiggøre den nødvendige adgang til registret for luftfartsbranchen og andre interessenter med relation til luftfart, som har et nødvendigt behov.

Det foreslås derfor, at der etableres en differentieret digital adgang til oplysninger om danskregistrerede luftfartøjer i nationalitetsregistret, således at en digital adgang til ejer- og brugeroplysninger ikke gøres offentligt tilgængelig for enhver, men alene gives til interessenter, som vurderes at have et særligt behov herfor. Dette skal ses i lyset af den teknologiske udvikling og muligheden for at samkøre data fra flere kilder. Hvis enhver fik offentlig adgang til alle oplysninger om et luftfartøjs tilhørsforhold, ville det med nutidens teknologi være forholdsvis simpelt, via for eksempel radar-applikationer, at identificere og overvåge privatpersoners operationsmønstre. Det ville desuden være muligt at benytte oplysningerne til brug for eventuelle virksomheders målrettede reklametiltag. Det kan ikke udelukkes, at en fuldstændig fri adgang til alle oplysninger ville kunne medføre en krænkelse af privatpersoners grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder efter forordning nr. 2016/679.

Den foreslåede ordning vurderes at medføre en lempelse af den nuværende proces, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anvender ressourcer på konkrete vurderinger af oplysninger, der typisk udleveres efter bestemmelserne i offentlighedsloven – da der sjældent er registreret navne- eller adressebeskyttelse – sammenholdt med det forhold, at luftfartsbranchen tillige skal afvente styrelsens stillingtagen og behandling af sagen i hvert enkelt tilfælde.

Den foreslåede ordning ligner i vid udstrækning den, der allerede kendes fra køretøjsregistret, hvor enhver har adgang til de tekniske oplysninger om en indregistreret bil, og hvor Skattestyrelsen har mulighed for at indgå såkaldte terminalaftaler med offentlige myndigheder og private virksomheder, som er nærmere definerede.

#### *2.1.3.1. Adgang til oplysninger af teknisk karakter i nationalitetsregistret*

Forslaget indeholder i § 6, stk. 2, en generel bestemmelse, som giver enhver digital adgang til de tekniske oplysninger om et eller flere danskregistrerede luftfartøjer.

Der er tale om oplysninger, som i vidt omfang allerede er tilgængelige hos producenten og som kan have interesse for en bredere kreds. Ligeledes vil forslaget om en sådan generel adgang ikke omfatte personhenførbare oplysninger om ejer- eller brugerforhold.

Herved vil det blive både lettere og hurtigere for interesserede at finde samlede informationer om et luftfartøjs tekniske data frem for at afvente Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling.

Den foreslåede ordning svarer i det væsentlige til ordningen på køretøjsområdet, hvor enhver har adgang til eksempelvis en personbils tekniske oplysninger, jf. lov om registrering af køretøjer.

#### *2.1.3.2. Adgang for offentlige myndigheder og visse private virksomheder til oplysninger i nationalitetsregistret*

Oplysninger om ejer- og brugerforhold er ofte nødvendige at have adgang til, når et luftfartøj handles, skal forsikres, er havareret, eller der ikke er blevet betalt for benyttelse af en lufthavn (de såkaldte start- og/eller landingsafgifter). Det vil være bestemte virksomhedstyper, som har et hyppigt og velbegrundet behov for at have adgang til sådanne oplysninger. Endvidere kan offentlige myndigheder have samme behov i forbindelse med almindelig myndighedsudøvelse.

Det drejer sig om følgende personoplysninger og selskabsoplysninger registreret i nationalitetsregistret: navn og adresse på luftfartøjets ejer og eventuelle brugere. CPR- eller CVR-numre registreres ikke.

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke myndigheder og virksomheder med relation til luftfart, der på baggrund af en konkret vurdering kan få udvidet digital adgang til nationalitetsregisteret, betingelserne herfor, samt hvilke typer af oplysninger, der kan opnås adgang til.

De offentlige myndigheder, som i øjeblikket vurderes at have et berettiget behov for at få adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer, er Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet. De anvender ejer- og brugeroplysninger som led i almindelig myndighedsudøvelse, dvs. ved undersøgelser af havarier og hændelser med luftfartøjer, udstedelse af forvaltningsakter, opkrævning af skatter samt undersøgelse og retsforfølgelse af eventuelle lovovertrædelser. Den udvidede digitale adgang påtænkes at omfatte oplysninger om navn og adresse på nuværende ejere og/eller brugere af et luftfartøj.

De private virksomheder med relation til luftfart, som umiddelbart vurderes at have et berettiget og regelmæssigt behov for at få udvidet adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer er flyvepladser, forsikringsvirksomheder, advokatvirksomheder, inkassovirksomheder, lufttrafik- og redningstjenester og finansieringsvirksomheder.

Flyvepladserne anvender ejer- og brugeroplysninger i meget vidt omfang. Oplysningerne benyttes, når flyvepladsen skal kæde luftfartøjets registrering sammen med et navn og en adresse, hvortil kravet om betaling for benyttelse af en flyveplads, de såkaldte start og/eller landingsafgifter, kan rettes.

Forsikringsvirksomheder der tegner de lovpligtige ansvarsforsikringer på luftfartøjer, har et særligt behov for at kunne få alle relevante oplysninger om et givent luftfartøj, herunder oplysninger om ejer og/eller brugerforhold.

Advokatvirksomheder og inkassovirksomheder anvender i vid udstrækning oplysninger om ejer- og brugerforhold, når de bistår i forbindelse med salg/ejerskifter og leasing af luftfartøjer. Endvidere vil en advokat, som repræsentant for eksempelvis et flyværksted mv., kunne have behov for udvidet adgang i de tilfælde, hvor det skal afgøres, over for hvem et eventuelt krav om manglende betaling skal rettes.

Finansieringsvirksomheder anvender ejer- og brugeroplysninger til at kontrollere, om en låntager måtte have foretaget eventuelt uberettigede dispositioner over det luftfartøj, som virksomheden finansierer.

En løsning, som indebærer en manuel forespørgsel hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hver gang oplysningerne efterspørges, udgør en merbelastning for både myndigheder og de private virksomheder i forhold til løsningen med udvidet digital adgang.

Lufttrafik- og redningstjenester anvender allerede i dag oplysninger om ejer- og brugerforhold til i en nødsituation at kunne kæde et luftfartøjs registrering og flyveplan eller nødradiopejlsender (ELT - Emergency Locator Transmitter) sammen med et navn og adresse. Dette kan eksempelvis være i det tilfælde, hvor en flyveplan ikke er meldt lukket rettidigt efter flyets forventede ankomsttidspunkt, eller ELT'en er blevet aktiveret, og det skal undersøges, om der skal igangsættes en redningsaktion. Lufttrafik- og redningstjenester varetager en vigtig samfundsopgave, og det vurderes derfor nødvendigt, at disse virksomheder på en hurtig og nem måde fortsat kan opnå informationer om, hvem der skal underrettes i tilfælde af havari.

Det er for så vidt angår offentlige myndigheder og for de nævnte virksomhedstyper vurderet, at en udvidet adgang, der også vedrører ejer- og brugerforhold, er velbegrundet. Det betyder, at det er nødvendigt, for at offentlige myndigheder kan udføre deres forvaltningsopgaver, og de anførte virksomhedstyper kan udføre deres erhverv. Indførelsen af den udvidede digitale adgang vurderes ikke umiddelbart at have konsekvenser for den registrerede, eftersom offentlige myndigheder og andre interessenter vil kunne rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og få oplysningerne udleveret.

#### *2.1.3.3 Databeskyttelse*

Luftfartsloven indeholder ikke hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret. Idet der potentielt er tale om viderebehandling (udlevering) af personoplysninger, vurderes det med baggrund i forordning nr. 2016/679, at offentliggørelse af personhenførbare oplysninger i nationalitetsregistret alene vil kunne ske lovligt, hvis det er med hjemmel i lov.

Forslaget om differentieret digital adgang til oplysninger i nationalitetsregistret vurderes at være i overensstemmelse med regler om lovlig og sikker behandling af personoplysninger i forordning nr. 2016/679, idet der skabes hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret.

Transport- og Boligministeriet vurderer endvidere, at forslaget er i overensstemmelse med forordning nr. 2016/679, da der ved etablering af en differentieret digital adgang sker et forsøg på at begrænse udleveringen af personoplysninger, således, at det alene er de myndigheder og private virksomheder, der har et velbegrundet behov, der får tildelt udvidede adgang.

Forslaget om differentieret adgang vurderes endvidere at medføre, at muligheden for samkøring af data fra nationalitetsregistret og eksempelvis radar-applikationer, er vanskeliggjort. Dermed tager forslaget højde for at beskytte privatpersoner med luftfartøjer mod risikoen for overvågning og krænkende adfærd.

## *2.2 Arbejdsmiljø*

### *2.2.1 Gældende ret*

De gældende regler om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj findes i luftfartslovens kapitel 4 A og er udmøntet nærmere i bekendtgørelser udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, først og fremmest bekendtgørelse nr. 157 af 27. februar 2018 om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere.

De gældende regler om arbejdsmiljøforhold for andre arbejdstagere findes i lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 1084 af 19. september 2017 med senere ændringer.

I luftfartslovens § 40 e er der krav om, at der i virksomheder med 10 ansatte eller derover skal oprettes en arbejdsmiljøorganisation, som inden for virksomheden skal være rådgivende med hensyn til planlægning og gennemførelse af foranstaltninger af betydning for arbejdsmiljøet for tjeneste på luftfartøjer. Arbejdsmiljøorganisationen skal mødes mindst 1 gang årligt og i nærmere omfang på begæring fra medlemmerne.

Med hjemmel i luftfartslovens § 40 g, stk. 2, er der fastsat nærmere bestemmelser om arbejdsmiljøorganisationen i bekendtgørelse om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere. Det fremgår heraf, at arbejdsgiveren skal gennemføre en årlig arbejdsmiljødrøftelse med medlemmerne af arbejdsmiljøorganisationen, som arbejdsgiveren over for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skriftligt skal kunne dokumentere har fundet sted.

Lov om arbejdsmiljø indeholder som luftfartsloven krav om arbejdsmiljøorganisation i virksomheder med 10 ansatte eller derover, men indeholder ikke formelle krav om møder i arbejdsmiljøorganisationen.

For så vidt angår bedriftssundhedstjeneste følger de nærmere regler om oprettelse af og tilskud til en bedriftssundhedstjeneste og hjemmel til, at der fastsættes nærmere regler herom af luftfartslovens § 40 g. Hjemlen til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste er ikke udnyttet.

Lov om arbejdsmiljø indeholder ikke længere regler om bedriftssundhedstjeneste. Reglerne er erstattet af en hjemmel til at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes.

#### *2.2.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Transport- og Boligministeriet ønsker som udgangspunkt, at luftfartslovens regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj så vidt muligt skal svare til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, således at virksomhederne får ensartede regler, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden.

Transport- og Boligministeriet foreslår på den baggrund at de formelle krav om et årligt møde i arbejdsmiljøorganisationen samt møde efter begæring af medlemmerne ophæves. Med denne ændring tilpasses luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvor der blot er krav om en årlig arbejdsmiljødrøftelse. I Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bekendtgørelse om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere, er der i henhold til luftfartsloven fastsat de nærmere regler om samarbejdet om sikkerhed og sundhed, herunder krav om en årlig arbejdsmiljødrøftelse.

Transport- og Boligministeriet foreslår endvidere, for at tilpasse luftfartslovens regler til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, at ophæve hjemlen til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste, hjemlen til at yde statsligt og kommunalt tilskud til

bedriftssundhedstjeneste samt hjemlen til at fastsætte nærmere regler om tilskuddet. De pågældende hjemler har hidtil ikke været udnyttet, og de vurderes ikke at være nødvendige at opretholde.

Det bemærkes dog, at reglerne om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen er erstattet af muligheden for at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes. Formålet med bedriftssundhedstjenesten var at yde forebyggende og helhedsorienteret arbejdsmiljørådgivning for at give virksomhederne faglig støtte i arbejdsmiljøarbejdet. Det har vist sig, at der ikke har været behov for en sådan rådgivning i luftfartsbranchen. Det vurderes derfor, at luftfartsselskaberne på det afgrænsede og særlige arbejdsmiljøområde, som luftfartøjet udgør, selv i høj grad har den fornødne viden, og at luftfartsselskaberne desuden har en tæt dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed om arbejdsmiljøet. I denne dialog har luftfartsselskaberne mulighed for at få supplerende vejledning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvilket luftfartsselskaberne i praksis også benytter sig af. Af samme årsag vurderes der heller ikke at være behov for at erstatte de ikke-udnyttede bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste med andre rådgivningsregler, herunder om rådgivningspåbud.

### *2.3 Indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder*

#### *2.3.1 Gældende ret*

De regler, der findes i luftfartsloven om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, stammer fra 2001, hvor § 89 b og § 149 a blev indføjet i loven. I 2003 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet endvidere direktiv nr. 2003/42/EF af 12. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart, EU-Tidende 2003, nr. L 167, s. 23-36. Formålet med direktivet var at skabe et mere effektivt indberetningssystem ved en koordineret informationsudveksling mellem medlemsstaterne, end hvis medlemsstaterne hver især havde individuelle indberetningssystemer. Vedtagelsen af direktivet førte ikke til ændringer i hjemmelsgrundlaget, idet rammerne for gennemførelse allerede var skabt med indførelsen af luftfartslovens § 89 b og 149 a.

De gældende bestemmelser hjemler i dag fastsættelse af regler om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der ikke omfattes af den hændelsesindberetningsforordning, der beskrives nærmere nedenfor, og som siden 2015 har fundet anvendelse på hovedparten af de pligtmæssige indberetninger om flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder.

De gældende bestemmelser kan således anvendes til at fastsætte regler om indberetningspligten i forbindelse med begivenheder, der relaterer sig til bilag 1-luftfartøjer og til færøske og grønlandske forhold. Bilag 1-luftfartøjer er nærmere defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, EU-Tidende 2018, nr. L 212, s. 1–122, (herefter forordning nr. 2018/1139) og er ikke omfattet af den EU-retlige regulering af luftfartsområdet, men reguleres af nationale regler.

Formålet med de obligatoriske indberetningsbestemmelser er at sikre, at den ansvarlige luftfartsmyndighed får så mange oplysninger om hændelser som muligt. Erfaringerne fra de indberettede hændelser bruges til at forbedre luftfartssikkerheden, herunder ved at forebygge lignende hændelser i at opstå. De hændelser, der skal indberettes, er begivenheder, som kan kategoriseres som andre hændelser end alvorlige hændelser og havarier.

Netop straffriheden har haft en meget positiv effekt på antallet af indberetninger, og dermed også på de muligheder myndighederne i samarbejde med branchen har haft for løbende at arbejde med en forbedring af luftfartssikkerheden i bred forstand. Siden indførelsen af reglerne om obligatorisk indberetning er der sket en fordobling i antallet af indberettede hændelser, så der nu indberettes omkring 10.000 hændelser årligt. Det skyldes dels, at flere områder med tiden er blevet omfattet af indberetningspligten, men det skyldes også, at branchen oplever, at de kan have tillid til, at der ikke sker uberettiget brug af de indberettede oplysninger. Derudover oplever branchen, at oplysningerne, når de analyseres, rent faktisk kan være med til at forebygge, at lignende hændelser opstår.

Med vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 376/2014/EU af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007, EU-Tidende 2014, nr. L 122, s. 18–43 (herefter forordning nr. 376/2014) og Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1018/EU af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i

henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014, EU-Tidende 2015, nr. L 163, s. 1–17 (herefter forordning nr. 2015/1018), er indberetninger omfattet af forordningerne ensartet reguleret i hele EU.

De to forordninger har fundet anvendelse siden den 15. november 2015. I forbindelse med forordningernes gennemførelse, blev der ikke foretaget en ændring af luftfartslovens § 89 b og § 149 a.

Forordningerne regulerer indberetning af begivenheder, herunder hvem der skal indberette, hvad der skal indberettes, indberetningens form samt opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger for så vidt angår de luftfartøjer, personer med videre, der forpligtes til indberetning ifølge forordning 376. Luftfartslovens § 89 b hjemler således fastsættelse af regler om de samme forhold, som forordning nr. 376/2014, men kun for flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der ikke omfattes af forordning nr. 376/2014.

Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 8-10, Udgave 4, 18. november 2016, Bestemmelse for Færøerne og Grønland om indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse (herefter BL 8-10, 4. udgave) finder i øjeblikket udelukkende anvendelse på Færøerne og i Grønland, men vil kunne udstrækkes til også at finde anvendelse i forhold til begivenheder, der opstår i relation til flyvning med bilag 1-luftfartøjer, der ikke er omfattet af indberetningspligten i forordning nr. 376/2014.

Med indførelsen af forordning nr. 376/2014 er der sket en ændring i forhold til den straffrihed, der har været efter de danske regler i luftfartsloven. Ændringen skyldes, at straffrihed ifølge forordning nr. 376/2014 bør gælde for alle typer indberettede begivenheder (hændelser, alvorlige hændelser og havarier), hvis begivenheden er begået uagtsomt, mens det efter BL 8-10, udgave 4, sammenholdt med luftfartslovens § 149 a, kun er indberettede hændelser, der er straffri. Til gengæld gælder straffriheden som udgangspunkt, uanset om hændelsen er forsætlig eller uagtsom.

### *2.3.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Luftfartsområdet er et område, der er omfattet af international regulering. Hele området er baseret på FN konventioner, herunder Chicago-Konventionen fra 1944, der skal støtte op om ensartede

flyvesikkerhedsmæssige regler som en forudsætning for, at man kan flyve så frit som muligt mellem lande og kontinenter.

Indberetning af begivenheder er et kerneområde for løbende forbedring af luftfartssikkerheden. Får myndighederne ikke oplysninger om begivenheder, som ville kunne have ført til en ulykke, forringes mulighederne for, at luftfartsbranchen i fællesskab kan arbejde sammen om at forhindre lignende begivenheder i fremtiden.

For at skabe et ensartet grundlag for indberetningsbestemmelser er det nødvendigt at ændre hjemmelsgrundlaget i luftfartsloven for de indberetninger, der foretages. Ensartede regler er blandt andet en forudsætning for at straffritage for de samme forhold og dermed understøtte, at indberetningerne sker ud fra ensartede forudsætninger. Samtidig er det et krav i Kommissionens forordning nr. 1321/2014/EU af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparaturl og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver EU-Tidende 2014, nr. L 362, s. 1–194, (herefter forordning nr. 1321/2014), at organisationer i relation til luftfartøjer, der er registreret i Danmark, i deres kvalitetssystemer skal redegøre for, at begivenheder indberettes i henhold til forordning nr. 376/2014. Sker det ikke, vil dette være at betragte som en overtrædelse af reglerne om indholdet af kvalitetssystemerne. Luftfartøjer, der er hjemmehørende på Færøerne og i Grønland, er registreret i det danske nationalitetsregister.

En ændring af den gældende bemyndigelsesbestemmelse i § 89 b, vil således skabe samme indberetningsramme for indberetninger efter nationale regler som efter forordning nr. 376/2014's bestemmelser, ligesom det vil muliggøre en indberetningsregulering, der giver samme straffrihed, som der er lagt op til i forordning nr. 376/2014. Det gælder både i forhold til det anvendelsesområde BL 8-10, 4. udgave, har i dag, hvor den gælder indberetninger på Færøerne og i Grønland, men vil også være relevant, hvis det senere vurderes hensigtsmæssigt at udstrække indberetningspligten til luftfartøjer, der i dag ikke er omfattet af indberetningspligten i forordning nr. 376/2014, de såkaldte bilag 1-luftfartøjer. Derudover vil ændringen give mulighed for, at organisationerne i deres kvalitetssystemer i relation til dansk registrerede luftfartøjer, herunder sådanne dansk registrerede luftfartøjer, der indgår i driften af luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne eller i Grønland, kan henvise til, at indberetning sker i overensstemmelse med kravene i forordning nr. 376/2014.

### 2.3.3 *Den foreslåede ordning*

For at skabe et ensartet grundlag for indberetning af hændelser til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, uanset om indberetningen sker på baggrund af nationale regler eller på baggrund af EU-regler, foreslås det, at bemyndigelsesbestemmelsen i § 89 b og bestemmelsen om straffrihed i § 149 a ændres.

Ændringerne skal endvidere sikre ensartet straffrihed i tilfælde af, at en indberettet begivenhed er opstået som følge af uagtsomhed, uanset om indberetningen sker efter forordning nr. 376/2014, eller bestemmelser udstedt i medfør af luftfartsloven.

De Bestemmelser for Civil luftfart (BL'er), der fremover vil kunne fastsættes i medfør af de foreslåede bestemmelser, vil svare til de krav, der fremgår af den til enhver tid gældende forordning om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder på området. Det gælder såvel regler om behandling og beskyttelse af de indberettede oplysninger, den it-systemtekniske håndtering af indberetninger samt den manuelle kontrol, der allerede i dag gennemføres for at sikre, at der ikke utilsigtet kommer personoplysninger ind i systemet.

Konsekvenserne af de foreslåede ændringer vil således være, at hjemmelsgrundlaget ændres, så det giver mulighed for, at der tilvejebringes ensartede rammer for de begivenheder, der indberettes efter forordning nr. 376/2014 og begivenheder, der indberettes efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 89 b, som ikke omfattes af indberetningspligten i forordning nr. 376/2014, samt at rammerne for straffrihed bliver ensartede.

### 2.4 *Ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*

Med lovforslaget foreslås det, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves den 1. oktober 2020. Baggrunden for ophævelsen er, at lovens bemyndigelsesbestemmelse udløber den 30. september 2020, hvorfor loven ikke længere vil være aktuel og derfor bør ophæves af ordensmæssige hensyn.

Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde bemyndiger efter dennes § 1 transportministeren til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020. Lovens

§ 2 tillader SAS at udøve indenrigsflyvninger (cabotage) i Danmark efter § 77 i den da gældende lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994. De foranstaltninger, som er nødvendige for Danmarks fortsatte tilslutning og langsigtede engagement i samarbejdet efter 2020 kan dels træffes i kraft af regeringens almindelige beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, 1 pkt., og dels i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart. Endvidere har EU-luftfartsselskaber i henhold til Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 i dag fri adgang til at udøve flyvninger i hele EU, hvormed lovens § 2 ikke længere er relevant. Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde har således udtømt sit indhold og bør derfor ophæves af ordensmæssige hensyn i forbindelse med, at lovens bemyndigelse til transportministeren udløber den 30. september 2020.

Med vedtagelse af lovforslaget giver Folketinget endvidere sit samtykke i medfør af grundlovens § 19 til, at regeringen på Danmarks vegne kan aftale uopsigelighed af samarbejdet for en nærmere bestemt periode efter den 1. oktober 2020 i fællesskab med Norge og Sverige. Lovforslaget har ikke til hensigt at bryde med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde eller de grundlæggende 'open skies'-principper, som de tre skandinaviske lande har lagt til grund for den fællesskandinaviske luftfartspolitik siden 1997, jf. bemærkningerne til lovforslag L 177 1996-1997. Den konkrete udformning af luftfartspolitikken fastlægges som hidtil i fællesskab mellem de tre skandinaviske lande inden for rammerne af samarbejdet i henhold til artikel 1 i regeringsaftalen af 20. december 1951 mellem Danmark, Norge og Sverige angående samarbejde på luftfartens område, jf. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952. Der er derfor uanset de lange aftaleperioder vedrørende samarbejdet mulighed for i fællesskab at gennemføre ændringer heraf. Sådanne successive forandringer er i enighed med Norge og Sverige gennemført gennem årene.

#### *2.4.1 Gældende ret*

Efter lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde er transportministeren bemyndiget til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020. Loven indeholder endvidere

bestemmelser om SAS' tilladelse til at udøve indenrigsflyvninger (cabotage) i Danmark efter § 77 i den da gældende lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994.

Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde udspringer oprindeligt af lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, som sidenhen er blevet revideret og forlænget ad flere omgange – hhv. i 1959, 1975, 1987 og senest i 1997.

#### *2.4.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde har udtømt sit indhold, da en forlængelse af samarbejdets uopsigelighed efter 30. september 2020 vil ligge uden for denne lovs rammer og forudsætninger og dermed i den forstand være i strid med loven. Det vurderes endvidere, at der ikke foreligger et behov for at fortsætte med samme lovmodel, der hidtil er anvendt i henholdsvis 1975, 1987 og senest 1997, da de fornødne foranstaltninger vedrørende Danmarks fortsatte deltagelse og langsigtede engagement i samarbejdet, kan varetages i kraft af regeringens almindelige beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, 1. pkt., og i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart.

Det skandinaviske luftfartssamarbejde indebar oprindeligt dispositioner af økonomisk art for staten i form af lån og statsgarantier m.v., hvorfor lovformen oprindeligt har været anvendt som grundlag for Danmarks deltagelse i samarbejdet. Disse økonomiske dispositioner udgik af loven i 1975, men lovformen har sidenhen været fastholdt. Det foreslås derfor, at loven ophæves, jf. lovforslagets § 1.

### *3 Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Det forventes ikke, at de foreslåede regler vil medføre øgede omkostninger for stat, kommune eller regioner. Forslaget vurderes ikke i sig selv at medføre negative administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om differentieret digital adgang vil medføre, at erhvervslivet og borgerne i et vist omfang selv vil kunne hente oplysninger fra nationalitetsregistret. Da Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i dag

skal behandle konkrete henvendelser på dette område, forventes på dette punkt en mindre administrativ lettelse.

Det forventes, at der vil være begrænsede økonomiske omkostninger i forbindelse med etablering af de IT-mæssige forudsætninger for differentieret digital offentliggørelse og håndtering af nationalitetsregistret. Disse omkostninger afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.51.01 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det vurderes, at lovforslaget i vid udstrækning lever op til de syv principper om digitaliseringsklar lovgivning. Forslagets bestemmelser er i vidt omfang enkle og klare, ligesom forslaget giver fornøden mulighed for digital kommunikation samt tryk og sikker datahåndtering. I forbindelse med udmøntningen af reglerne, vil der i det omfang, det er muligt, blive gjort brug af ensartede begreber og genbrug af data. Hvor det er muligt, henset til forslagens beskaffenhed, vil der blive anvendt offentlig infrastruktur (NemID). I udmøntningen af forslaget vil der blive lagt vægt på objektive kriterier og taget højde for muligheden for efterfølgende kontrol samt forebyggelse af snyd og fejl.

Det vurderes derudover ikke, at lovforslaget vil medføre implementeringskonsekvenser for det offentlige.

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

Lovforslagets bestemmelser om differentieret digital adgang vurderes at medføre begrænsede administrative lettelser for erhvervslivet, idet en nærmere defineret række virksomheder kan få lettere adgang til oplysninger om ejer- og brugere i nationalitetsregistret efter ansøgning.

Det vurderes, at de administrative konsekvenser ikke vil overstige 4 mio. kr., hvorfor der ikke foretages yderligere vurderinger.

De øvrige foreslåede ændringer vurderes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Endvidere vurderes det, at principperne om agil regulering i begrænset omfang er relevant for lovforslaget. Formålet med lovforslaget er ikke at ændre vilkårene for at drive erhvervsvirksomhed, eller et andet formål, som ikke desto mindre kan påvirke virksomhedens vilkår.

Det vurderes, at princippet om brugervenlig digitalisering (princip 5) er relevant for så vidt angår den del af lovforslaget, som handler om nationalitetsregistret. Offentliggørelsen af nationalitetsregistret vil lette arbejdsgangene for den del af branchen, som benytter registret, men det medfører ikke ændringer i den form virksomheden drives på. Endvidere skal branchen ikke ud og investere i ny teknologi eller løsninger for at kunne få adgang til oplysningerne.

For så vidt angår arbejdsmiljø og hændelser og ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde findes ingen af principperne relevante.

#### *5 Administrative konsekvenser for borgerne*

De foreslåede bestemmelser vedrørende digital adgang til oplysninger i nationalitetsregistret vurderes at have begrænsede konsekvenser for borgerne. Borgerne vil opnå lettere adgang til de tekniske oplysninger på et luftfartøj via den digitale adgang. Det er de færreste borgere, som har et regelmæssigt behov for ejer- og brugeroplysninger vedrørende danskregistrerede luftfartøjer. Hvis borgerne har brug for oplysninger om et konkret luftfartøj, kan de, som i dag, rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som vil behandle henvendelsen efter offentlighedslovens regler.

De øvrige foreslåede ændringer vurderes ikke at indebære administrative konsekvenser for borgerne.

#### *6 Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *7 Forholdet til EU-retten*

Den del af lovforslaget, der vedrører hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret i differentieret form, er udarbejdet med henblik på at give adgang til de registrerede oplysninger i nationalitetsregistret inden for rammerne af forordning nr. 2016/679. Først og fremmest etableres der hjemmel til at stille nationalitetsregistret digitalt til rådighed. Herudover etableres en differentieret

adgang, således at det er en afgrænset gruppe med et begrundet og regelmæssigt behov, der har adgang til personoplysningerne på ejer eller bruger af et luftfartøj. Hermed vurderes det, at forslaget tager højde for beskyttelse af personers privatliv.

Den foreslåede ændring af den straffebestemmelse, der knytter sig til indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, supplerer forordning nr. 376/2014.

Forslaget vurderes derudover ikke at have EU-retlige aspekter.

#### 8 *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Advokatsamfundet  
Akademikernes Centralorganisation (AC)  
AOPA Danmark  
Arbejdstilsynet  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Arbejdsgiverforeningen KA  
Arbejds miljørådet for Luftfart  
Beskæftigelsesministeriet  
Billund Lufthavn  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
Brancheforeningen Danske Advokater  
Cabin Union Denmark  
Centralorganisationernes Fællesudvalg  
Danish Airline Pilots Association  
Danmarks Statistik  
Dansk Arbejdsgiverforening  
Dansk Erhverv  
Dansk Erhvervsfremme  
Dansk Flyvelederforening  
Dansk Industri  
Dansk Metal  
Dansk Motorflyver Union  
Dansk UL Flyve Union  
Danske Svæveflyverunion  
Datatilsynet  
Digitaliseringsstyrelsen  
Erhvervsministeriet  
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Esbjerg Lufthavn  
Fagligt Fælles Forbund – 3F  
Flyvebranchens Personale Union

Forsvarskommandoen  
 Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
 Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne  
 Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland  
 Justitsministeriet  
 Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane  
 Karup Lufthavn  
 Kongelig Dansk Aeroklub  
 KZ & Veteranfly Klubben  
 Københavns Lufthavne A/S  
 Naviair  
 Skatteministeriet  
 Statsministeriet  
 Sønderborg Lufthavn  
 Aalborg Lufthavn  
 Aarhus Lufthavn

## 9 Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Mindre administrative lettelser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	Mindre udgifter til IT-system
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Mindre administrative lettelser for erhvervslivet	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede administrative lettelser for erhvervslivet	Mindre administrative, men vil ikke overstige 4 mio. kr.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den del af lovforslaget, der vedrører hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret i differentieret form, er udarbejdet med henblik på at give adgang til de registrerede oplysninger i nationalitetsregistret inden for rammerne af forordning nr. 2016/679. Først og fremmest	

	<p>etableres der hjemmel til at stille nationalitetsregistret digitalt til rådighed. Herudover etableres en differentieret adgang, således at det er en afgrænset gruppe med et begrundet og regelmæssigt behov, der har adgang til personoplysningerne på ejer eller bruger af et luftfartøj. Hermed vurderes det, at forslaget tager højde for beskyttelse af personers privatliv.</p> <p>Den foreslåede ændring af den straffebestemmelse, der knytter sig til indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, supplerer forordning nr. 376/2014.</p> <p>Forslaget vurderes derudover ikke at have EU-retlige aspekter.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering	JA	NEJ X

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af luftfartslovens § 6, stk. 1, at der føres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Det følger af de oprindelige bemærkninger til § 6, stk. 1, i lov om luftfart, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1377, at nationalitetsregistret skal omfatte alle danske luftfartøjer, medmindre der, for så vidt angår de i §§ 154 og 155 omhandlede militære luftfartøjer og andre statsluftfartøjer, måtte være gjort undtagelse fra paragraffens anvendelse. Statens luftfartsvæsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal være registreringsmyndighed i henhold til bestemmelserne i kap. 2 og skal som sådan føre nationalitetsregistret, der alene vil blive af offentligretlig karakter på samme måde som politiets registrering af motorkøretøjer m.v.

Det følger af luftfartslovens § 11, stk. 2, at der i registret skal indføres, luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærker, nødvendige oplysninger til identificering af luftfartøjet, oplysninger om ejeren

og hans erhvervelse af luftfartøjet, bemærkning om luftfartøjets luftdygtighedsbevis, registreringsdatoen, andre oplysninger efter bestemmelse af transport- og boligministeren.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 6, *stk. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister). Bestemmelsen videreføres derfor som uændret.

Det følger af luftfartslovens § 6, *stk. 2*, at angående registrering af rettigheder over luftfartøjer gælder lov nr. 135 af 31. marts 1960.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 6, *stk. 2*, at enhver har ret til digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

Oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, eksempelvis luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærke, oplysninger om flytype, fabrikant, fabrikationsnummer og fabrikationssted samt byggeår, nummeret på registreringsbeviset, registreringsdato og eventuelt udløbsdato, kan være af interesse i forbindelse med havarier, eller når et luftfartøj skal handles. Endvidere benyttes oplysningerne til at skabe et overblik over sammensætningen og antallet af luftfartøjstyper på dansk register.

Det følger af den foreslåede § 6, *stk. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, efter ansøgning, kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregistret. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om hvem der kan opnå udvidet adgang og betingelserne herfor, samt hvilke typer af oplysninger der kan gives adgang til.

Bestemmelsen er ny og bemyndigelsen til transportministeren i *stk. 3*, vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, der blandt andet vil indeholde sagsbehandlingsregler med relevans for en ansøgning om udvidet adgang, herunder tilbagekaldelse af afgørelser om udvidet digital adgang og klageadgang.

Bekendtgørelsen vil derudover blandt andet indeholde kriterier for, hvilke offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, der kan tildeles udvidet adgang og adgangs eventuelle tidmæssige udstrækning.

Det forventes, at transportministerens bemyndigelse delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som registreringsmyndighed, skal administrere ordningen om udvidet digital adgang.

De offentlige myndigheder, som i øjeblikket vurderes at have et berettiget behov for at få adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer er, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet. De anvender ejer- og brugeroplysninger som led i almindelig myndighedsudøvelse, dvs. ved undersøgelse af havarier og hændelser med luftfartøjer, udstedelse af forvaltningsakter, opkrævning af skatter samt undersøgelse og retsforfølgelse af eventuelle lovovertrædelser.

Derudover er der en række private virksomheder med relation til luftfart, som umiddelbart vurderes at have et berettiget og regelmæssigt behov for at få udvidet adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer.

Flyvepladser er den virksomhedstype, der i meget vidt omfang anvender ejer- og brugeroplysninger mest. Oplysningerne benyttes, når flyvepladsen skal kæde luftfartøjets registrering sammen med et navn og en adresse, hvortil kravet om betaling for benyttelse af en flyveplads, de såkaldte start og/eller landingsafgifter, kan rettes.

Forsikringsvirksomheder, der tegner de lovpligtige ansvarsforsikringer på luftfartøjer, har et særligt behov for at kunne få alle relevante oplysninger om et givent luftfartøj, herunder oplysninger om ejer og/eller brugerforhold.

Advokatvirksomheder og inkassovirksomheder anvender i vid udstrækning oplysninger om ejer- og brugerforhold, når de bistår i forbindelse med salg/ejerskifter og leasing af luftfartøjer. Endvidere vil advokater, som repræsentant for eksempelvis et flyværksted mv., kunne have behov for udvidet adgang i de tilfælde, hvor det skal afgøres, over for hvem et eventuelt krav om manglende betaling skal rettes.

Finansieringsvirksomheder anvender ejer- og brugeroplysninger til at kontrollere, om en låntager måtte have foretaget eventuelt uberettigede dispositioner over det luftfartøj, som virksomheden finansierer. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen påtænker i tilladelser om udvidet digital adgang til finansieringsvirksomheder, herunder pengeinstitutter, at betinge sig, at der alene søges oplysninger om ejer- og brugerforhold i nationalitetsregistret, når den enkelte låntager har givet samtykke hertil. Baggrunden herfor er, at långivers kontrol af en låntager er af så privatretlig karakter, at det kræver en konkret aftale mellem parterne herom.

Fælles for ovenstående offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart er, at en løsning, som indebærer en manuel forespørgsel hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hver gang oplysningerne efterspørges, udgør en merbelastning for både myndigheder og de private virksomheder i forhold til løsningen med udvidet digital adgang.

Lufttrafik- og redningstjenester anvender allerede i dag oplysninger om ejer- og brugerforhold til i en nødsituation at kunne kæde et luftfartøjs registrering og flyveplan eller nødradiopejlsender (ELT - Emergency Locator Transmitter) sammen med et navn og adresse. Dette kan eksempelvis være i det tilfælde, hvor en flyveplan ikke er meldt lukket rettidigt efter flyets forventede ankomsttidspunkt, eller ELT'en er blevet aktiveret, og det skal undersøges, om der skal igangsættes en redningsaktion. Lufttrafik- og redningstjenester varetager en vigtig samfundsopgave, og det vurderes derfor nødvendigt, at disse virksomheder på en hurtig og nem måde fortsat kan opnå informationer om, hvem der skal underrettes i tilfælde af havari.

Derudover vil bekendtgørelsen indeholde nærmere regler om, hvilke typer af oplysninger offentlige myndigheder og de enkelte virksomheder med relation til luftfart, bør kunne få digital adgang til.

Foruden de tekniske oplysninger om et luftfartøj, som enhver har adgang til, er det hensigten, at offentlige myndigheder og de enkelte virksomheder med relation til luftfart også vil få adgang til navn og adresse på ejer og eventuelle brugere af et luftfartøj, hvis en registreret ejer/bruger ikke har navne- og/eller adressebeskyttelse. Den udvidede digitale adgang omfatter både adgang til oplysninger om private og juridiske personer.

Adgangen vil blive mulig via password, NemID eller lignende.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens § 40 e, stk. 4, at den arbejdsmiljøorganisation, der jf. stk. 1, skal være oprettet i en virksomhed med 10 ansatte eller derover, skal mødes mindst 1 gang årligt. Møde skal afholdes på begæring af ethvert af medlemmerne, dog højst hver anden måned. Møde skal dog altid afholdes, hvis et flertal af medlemmerne fremsætter begæring herom.

Det foreslås, at disse formelle mødekrav i § 40 e, stk. 4, ophæves. Med denne ændring tilpasses luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvor der blot er krav om en årlig arbejdsmiljødrøftelse.

I Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bekendtgørelse om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere er der i henhold til luftfartsloven fastsat de nærmere regler om samarbejdet om sikkerhed og sundhed, herunder krav om en årlig arbejdsmiljødrøftelse.

Til nr. 3

Det følger af luftfartslovens § 40 g, stk. 1, at transportministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste.

En bedriftssundhedstjeneste har til formål at yde forebyggende og helhedsorienteret arbejdsmiljørådgivning for at give virksomhederne faglig støtte i arbejdsmiljøarbejdet. Bestemmelsen er ikke udmøntet ved bekendtgørelse.

Det foreslås, at den specifikke hjemmel i § 40 g, stk. 1, til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste ophæves. Hjemlen til at fastsætte nærmere regler herom har hidtil ikke været udnyttet, og en ophævelse heraf vil tilpasse luftfartslovens regler de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvor bedriftssundhedstjeneste ikke længere anvendes. Det bemærkes dog, at reglerne om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen er erstattet af muligheden for at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med

henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes. Det vurderes, at der ikke er et sådant behov for rådgivningspåbud på luftfartsområdet, ligesom det ikke har vist sig nødvendigt med bedriftssundhedstjenesten. På det meget begrænsede og specielle arbejdsmiljøområde, som luftfartøjet udgør, vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at luftfartsselskaberne i høj grad selv har den fornødne viden og desuden har en tæt dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed, hvor luftfartsselskaber også har mulighed for at få supplerende vejledning. Luftfartsselskaberne benytter sig i praksis af denne mulighed.

Til nr. 4

Det følger af luftfartslovens § 40 g, stk. 3, at staten yder tilskud til etablering af bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transportministeren fastsætter efter forhandling med finansministeren de nærmere regler om tilskuddet.

Det følger videre af luftfartslovens § 40 g, stk. 4, at kommuner kan yde tilskud til bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transportministeren fastsætter efter forhandling med økonomi- og indenrigsministeren de nærmere regler for kommuners adgang til at yde tilskud.

Det foreslås, at disse bestemmelser i luftfartslovens § 40, stk. 3 og 4, ophæves som konsekvens af ændringen nævnt i bemærkningerne til nr. 3 og med samme begrundelse. Da der således ikke vurderes at være behov for bedriftssundhedstjenester inden for luftfartsområdet, er der heller ikke behov for at yde statslige eller kommunale tilskud hertil og til at fastsætte nærmere regler om tilskuddet.

Til nr. 5

Det følger af luftfartslovens § 89 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Bestemmelsen definerer således rammerne for, hvem der skal give indberetning, og hvad der skal gives indberetning om, men lader det være op til ministeren at definere, i hvilke tilfælde indberetning skal ske, herunder frister og formen for indberetningen. Hjemlen er senest udmøntet ved udstedelse af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 8-10, Udgave 4, 18. november 2016, Bestemmelse for Færøerne og Grønland om indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse.

Indtil 15. november 2015 var al indberetning af flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse reguleret med hjemmel i luftfartslovens § 89 b. Fra den 15. november 2015 var de hændelser, der pr. denne dato blev omfattet af en ny forordning om indberetning af begivenheder, ikke længere omfattet af regler, der var udstedt i medfør af luftfartslovens § 89 b.

EU-reglerne om hændelsesindberetning findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 376/2014/EU af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007, EU-Tidende 2014, nr. L 122, s. 18–43, (herefter forordning nr. 376/2014) og Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1018/EU af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014, EU-Tidende 2015, nr. L 163, s. 1–17 (herefter forordning nr. 2015/1018).

Forordningerne definerer blandt andet, hvad der skal indberettes, hvem der skal indberette, hvordan de indberettede oplysninger beskyttes, og i hvilke tilfælde de ansvarlige myndigheder skal afstå fra straf for overtrædelse af forhold, som myndigheden udelukkende er bekendt med som følge af indberetningen mv.

Luftfartslovens § 89 b, stk. 1, hjemler således fastsættelse af regler, der vedrører de samme forhold, som bestemmelserne i forordning nr. 376/2014, men kun for flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der ikke omfattes af forordningen. Der er dog begrænsede forskelle i de to hjemmelsgrundlag.

Af særlig betydning er forskellen mellem de to regelsæt, når det drejer sig om man kan straffes for et ulovligt forhold, der er opstået i forbindelse med den begivenhed, der indberettes.

Ifølge forordning nr. 376/2014 bør indberetteren have straffrihed for et ulovligt forhold, der er opstået i forbindelse med den begivenhed, der indberettes, uanset om der er tale om en hændelse, en alvorlig hændelse eller et havari, hvis begivenheden er opstået som følge af den pågældendes uagtsomme handling.

Efter BL 8-10, udgave 4, sammenholdt med luftfartslovens § 149 a, er indberetteren som udgangspunkt straffri for et ulovligt forhold, der er opstået i forbindelse med den begivenhed, der indberettes, hvis der er tale om en hændelse, der ikke er alvorlig eller udtryk for et havari, uanset om hændelsen er opstået forsætligt eller uagtsomt.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 89 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af begivenheder, hvorved forstås enhver flyvesikkerhedsrelateret episode, herunder et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indberetningens form samt om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.

Konkret vil det medføre, at det ikke længere vil fremgå af hjemmelsbestemmelsen, hvem der har indberetningspligt, men at der med hjemmel i bestemmelsen kan fastsættes nærmere regler om indberetningspligten. Dette skal medvirke til en ensartet definition af de persongrupper, der pålægges indberetningspligt i forhold til sammenlignelige begivenheder, uanset om indberetningspligten følger af forordning nr. 376/2014, eller bestemmelser udstedt i medfør af luftfartslovens § 89 b.

Den foreslåede hjemmel vil således skabe ensartede rammer for indberetning af alle typer af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder i hele Rigsfællesskabet, ligesom den vil kunne anvendes til at lade forordningens bestemmelser om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder

udstrække til de kategorier af luftfartøjer, der ikke er omfattet af forordning nr. 376/2014, de såkaldte bilag 1-luftfartøjer.

Bilag 1-luftfartøjer er nærmere defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, EU-Tidende 2018, nr. L 212, s. 1–122, og er ikke omfattet af den EU-retlige regulering af luftfartsområdet, men reguleres af nationale regler. Som eksempler på bilag 1- luftfartøjer kan nævnes visse historiske luftfartøjer og luftfartøjer, der har tilhørt de bevæbnede styrker.

Endelig vil ændringen understøtte efterlevelse af kravet i Kommissionens forordning nr. 1321/2014/EU af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver EU-Tidende 2014, nr. L 362, s. 1–194, om, at organisationer i relation til luftfartøjer, der er registreret i Danmark, i deres kvalitetssystemer skal redegøre for, at begivenheder indberettes i henhold til forordning nr. 376/2014. Sker det ikke, vil dette være at betragte som en overtrædelse af reglerne om indholdet af kvalitetssystemerne. Luftfartøjer, der er hjemmehørende på Færøerne og i Grønland, er registreret i det danske nationalitetsregister.

De indberettede oplysninger vil, som i dag, udelukkende kunne benyttes til at forbedre flyvesikkerheden og vil kun kunne udleveres med det formål for øje. Hensigten er således som hidtil, at indberetteren skal kunne indberette oplysninger i tillid til, at oplysningerne, hvis myndigheden alene er bekendt med oplysningerne som følge af indberetningen, ikke vil komme indberetteren til skade.

Udmøntning af hjemlen vil i videst muligt omfang ske ved at lade de til enhver tid gældende forordninger vedrørende indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder (i øjeblikket forordning nr. 376/2014 og forordning nr. 2015/1018) udgøre bilaget til den bekendtgørelse eller bestemmelse for civil luftfart, der udmønter hjemlen.

Før bestemmelsen vil kunne anvendes som hjemmel til en ændring af BL 8-10 for Færøerne og Grønland, vil det, som foreslået i forslaget § 3, være en forudsætning, at den foreslåede § 89 b sættes i kraft ved kongelig anordning.

Til nr. 6

Det fremgår af § 89 b, stk. 2, er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige 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.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 89, *b* stk. 2, at henvisningen til § 89 b, stk. 3, udgår. Det sker som en konsekvens af, at § 89 b, stk. 3 og 4, foreslås ophævet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 7.

Til nr. 7

Det fremgår af § 89 b, stk. 3, at oplysninger kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af international aftale eller forpligtelse eller er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det fremgår af § 89 b, stk. 4, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelserne i § 89 *b*, *stk. 3 og 4*, at de ophæves. Den foreslåede ændring er en konsekvens af formuleringen af den foreslåede ændring af bestemmelse i § 89 b, stk. 1. Denne bestemmelse vil fremover hjemle muligheden for at fastsætte regler om videregivelse af oplysninger samt offentliggørelse i øvrigt. Ved udmøntningen af hjemlen i den foreslåede § 89 b, stk. 1, vil der blive fastsat regler, der svarer til det, der fremgår af § 89 b, stk. 3 og 4, men på en måde, så indholdet modsvarer de krav, der i øvrigt følger af de gældende EU-forordninger om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder.

Dermed skabes grundlaget for, at der kan gennemføres ensartede regler for indberetning om flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder. I udmøntningen af hjemlen vil der blive taget behørigt hensyn til beskyttelsen af indberetteren, således at offentliggørelse ikke vil kunne ske til skade for indberetteren.

Til nr. 8

Efter luftfartslovens § 149, stk. 10, kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Bestemmelsen rummer således også mulighed for, at der kan fastsættes regler om straf for undladelse af at indberette et forhold, som man i henhold til bestemmelser fastsat i medfør af luftfartslovens § 89 b er forpligtet til at indberette.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 149, stk. 10, at der, indsættes en henvisning til § 149 a, således at en undladelse af at indberette begivenheder i henhold til regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 89 b, ikke kan straffes, hvis de begivenheder, der ikke indberettes, er udtryk for forsætlige overtrædelser af luftfartsloven, regler fastsat i medfør heraf, eller forordninger på lovens område.

Forslaget skal modvirke selvinkriminering, og har en naturlig sammenhæng med den foreslåede § 149 a.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 9.

Til nr. 9

Efter § 149 a kan den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b, har foretaget en anmeldelse (indberetning) om et forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, som vedkommende i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b er pligtig at indberette, som udgangspunkt ikke straffes for overtrædelse af luftfartsloven, bestemmelser fastsat i medfør heraf, eller EU-forordninger på områder, der omfattes af loven. Konkret betyder det, at uanset graden af tilregnelse, fører en pligtmæssig indberetning af et forhold, der ikke har medført et flyvehavari, eller udgør en alvorlig flyvehændelse, til straffrihed, selvom forholdet under normale omstændigheder, hvis ikke det var blevet indberettet, kunne være blevet straffet.

Bestemmelsen har ikke fundet anvendelse i forhold til de indberetninger, der er foretaget i medfør af forordning nr. 376/2014 siden 15. november 2015, hvor forordningen har fundet anvendelse. Bestemmelsen finder imidlertid fortsat anvendelse i forhold til indberetninger foretaget i medfør af BL 8-10, 4. udgave, der gælder for Færøerne og Grønland, og vedrører indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse.

Ligesom luftfartsloven indeholder bestemmelser om straffrihed for indberettede begivenheder (hændelser), indeholder forordning nr. 376/2014 bestemmelser om, at medlemslandene skal undlade at rejse straffesager vedrørende indberettede begivenheder (hændelser, alvorlige hændelser og flyvehavarier), hvis begivenheden skyldes uagtsomme forhold.

Der er således i dag en væsentlig forskel på den straffrihed, der er lagt op til med luftfartslovens bestemmelser, og den forpligtelse medlemsstaterne har til at undlade at rejse sigtelse i forordning nr. 376/2014. Konkret kan det føre til forskelsbehandling, afhængigt af om en hændelse er indberettet efter forordning nr. 376/2014 eller BL 8-10, 4. udgave. Dette er u hensigtsmæssigt, da de forhold, der indberettes, grundlæggende set er af samme art uanset hjemmelsgrundlaget.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 149 a, stk. 1, at den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b, har indberettet en begivenhed, der er opstået som følge af pågældendes uagtsomhed, og som samtidig udgør en overtrædelse af bestemmelser i loven, bestemmelser fastsat i medfør af loven eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun er bekendt med forholdet som følge af indberetningen.

Dermed kommer det til at fremgå klart af bestemmelsen, at uanset om indberetningen er sket i medfør af forordning nr. 376/2014 eller bestemmelser udstedt i medfør af luftfartslovens § 89 b, så kan man ikke straffes for en uagtsom overtrædelse af bestemmelser i luftfartsloven, bestemmelser fastsat i medfør af luftfartsloven eller bestemmelser i forordninger på områder, der omfattes af luftfartsloven, som myndigheden kun er bekendt med, fordi den, der uagtsomt har foranlediget forholdet, selv har indberettet det.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 149 a, stk. 2, at den, der undlader at indberette begivenheder, der er opstået som følge af den pågældendes forsætlige handling i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder, ikke kan straffes for manglende indberetning. Derved fjernes risikoen for selvinkriminering.

Den foreslåede bestemmelse kan have den afledte konsekvens, at der er visse begivenheder, som trods indberetningspligten ikke vil blive indberettet. Det drejer sig om uagtsomme overtrædelser af luftfartsloven eller EU-forordninger inden for lovens område. Er der tale om alvorlige hændelser eller havarier, vurderes det, at informationerne, uanset om de indberettes som følge af indberetningspligten eller ej, vil tilgå myndighederne som led i oprydningen efter et eventuel havari eller som følge af indberetning fra vidner, der måske har dokumenteret situationen med kamera. Informationerne vil dermed fortsat kunne indgå i det løbende arbejde med at højne flyvesikkerheden. Er der tale om en begivenhed, der konkret ikke har haft flyvesikkerhedsrelaterede konsekvenser, vil det formentlig kunne forekomme, at myndigheden ikke bliver bekendt med forholdet. Det vurderes, at sådanne tilfælde vil være ganske få, og at det derfor ikke kommer til at få negative konsekvenser for flyvesikkerheden.

Den foreslåede ændring af § 149 a, stk. 2, får samme konsekvens i forhold til straffehjemlen i luftfartslovens § 149, stk. 11, vedrørende overtrædelse af forordninger, hvor der allerede i dag henvises til § 149 a, som den foreslåede ændring i nr. 8 vedrørende luftfartslovens § 149, stk. 10, der hjemler straf for overtrædelse af regler fastsat i medfør af luftfartsloven.

Undlader en indberetningspligtig person efter forordning nr. 376/2014 således at indberette en begivenhed, der er forårsaget forsætligt, og som udgør overtrædelse af en EU-forordning på et område, der omfattes af luftfartsloven, kan vedkommende ikke straffes for den manglende indberetning. Vedkommende vil fortsat kunne straffes for overtrædelse af den materielle bestemmelse, der er overtrådt.

Et eksempel på en situation, hvor den indberetningspligtige ikke kan straffes for at undlade indberetning kan være en pilot, der bevidst og beviseligt overtræder reglerne om flyvehøjder. Indberetning af forholdet vil kunne føre til straf for overtrædelsen, da forholdet er begået forsætligt, og derfor ikke omfattet af straffrihedsbestemmelsen, men stadig af indberetningspligten. Undladelse

af at indberette forholdet i strid med indberetningspligten kan med den foreslåede § 149, stk. 2, derimod ikke straffes, da det i givet fald ville forudsætte en pligt til at inkriminere sig selv.

#### *Til § 2*

Efter § 1 i lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde bemyndiges transportministeren at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020. De fornødne foranstaltninger vedrørende Danmarks fortsatte tilslutning og langsigtede engagement i samarbejdet efter 2020, kan dels varetages i kraft af regeringens almindelige beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, 1 pkt., og dels i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart.

I henhold til § 2 tillades SAS at udøve indenrigsflyvninger (cabotage) i Danmark efter § 77 i den da gældende lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994. I medfør af Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 har EU-luftfartsselskaber i dag fri adgang til at udøve flyvninger i hele EU, hvormed indholdet i lovens § 2 er udgået.

Det foreslås derfor, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, jf. Lovtidende A, hæfte nr. 65 af 17. maj 1997, ophæves.

#### *Til § 3*

Det foreslås, at lovens bestemmelser i medfør af § 1 skal træde i kraft den 1. juli 2020, mens lovens bestemmelse i medfør af § 2 skal træde i kraft den 1. oktober 2020, hvilket er dagen efter, at transportministerens bemyndigelse i lov nr. 330 af 14. maj 1997 udløber.

#### *Til § 4*

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed og indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsiger.



## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

### *Gældende formulering*

### *Lovforslaget*

#### § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 samt §§ 34 og 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018 foretages følgende ændringer:

#### 2. § 6 affattes således:

**§ 6.** Der føres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

*Stk. 2.* Angående registrering af rettigheder over luftfartøjer gælder lov nr. 135 af 31. marts 1960.

»**§ 6.** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

*Stk. 2.* Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, efter ansøgning, kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregistret. Ministeren kan endvidere fastsætte nærmere betingelser for den udvidede adgang, samt hvilke typer af oplysninger der kan gives adgang til. «

#### **§ 40 e. ....**

*Stk. 2.* ...

*Stk. 3.* ...

*Stk. 4.* Arbejdsmiljøorganisationen skal mødes mindst 1 gang årligt. Møde skal afholdes på begæring af ethvert af medlemmerne, dog højst hver anden måned.

2. § 40 e, stk. 4, ophæves.

Møde skal dog altid afholdes, hvis et flertal af medlemmerne fremsætter begæring herom.

**§ 40 g.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste.

*Stk. 2. ....*

*Stk. 3.* Staten yder tilskud til etablering af bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter efter forhandling med finansministeren de nærmere regler om tilskuddet.

*Stk. 4.* Kommuner kan yde tilskud til bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter efter forhandling med økonomi- og indenrigsministeren de nærmere regler for kommuners adgang til at yde tilskud.

**§ 89 b.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

*Stk. 2.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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

**3.** I § 40 g, *stk. 1*, udgår: », herunder om bedriftssundhedstjeneste«.

**4.** § 40 g, *stk. 3 og 4*, ophæves

**5.** § 89 b, *stk. 1*, affattes således:

»Transportministeren kan fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, hvorved forstås et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indberetningens form samt om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.«

**6.** I § 89 b, *stk. 2*, udgår: », jf. dog stk. 3«.

hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Oplysninger kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det

- 1) følger af international aftale eller forpligtelse eller
- 2) er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

*Stk. 4.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

#### **§ 149. ---**

*Stk. 2-9. ---*

*Stk. 10.* I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder. I de forskrifter, der udfærdiges i medfør af kapitel 4 A, kan det endvidere fastsættes, at en arbejdsgiver, der overtræder forskrifterne eller påbud eller forbud udstedt i medfør af disse, kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 11-17. ----*

.

**§ 149 a.** Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller

**7.** § 89 b, stk. 3 og 4, ophæves.

**8.** I § 149, stk. 10, indsættes efter »indtil 4 måneder«: »jf. dog § 149 a«.

**9.** § 149 a affattes således:

**»§ 149 a.** Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b, har indberettet en begivenhed, der er opstået som følge af pågældendes uagtsomhed, og som samtidig udgør en overtrædelse af bestemmelser i loven, bestemmelser

bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven.

fastsat i medfør af loven eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun er bekendt med forholdet som følge af indberetningen, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Den, der undlader at indberette begivenheder, der er opstået som følge af den pågældendes forsætlige handling i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder, kan ikke straffes for manglende indberetning.«

**§ 1.** Trafikministeren bemyndiges til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020.

**§ 2.** Uanset § 77, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994 med senere ændringer, kan der meddeles SAS Danmark A/S tilladelse til at lade Scandinavian Airlines System udføre erhvervsmæssig luftbefordring af passagerer, post og gods alene mellem to steder inden for riget.

## **§ 2**

**§ 1** ophæves.

**§ 2** ophæves.

## **§ 3**

Bestemmelserne i medfør af § 1 træder i kraft den 1. juli 2020, mens bestemmelsen i medfør af § 2 træder i kraft 1. oktober 2020.

## **§ 4**

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de

ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.