

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)
Sendt: 04-07-2024 16:30

Kære Simone Ritter

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 76
Mobil +45 29 20 02 76
Mail jdj@da.dk
Web da.dk

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2024 15:47

Emne: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk

Til

Naalakkersuisut
Departementet for Boliger og Infrastruktur
P.O. Box 909
3900 Nuuk

Air Greenland A/S
Postboks 1012
3900 Nuuk
Greenland

Tel.: +299 34 34 34
Fax: +299 32 72 88

Nuuk, 31. juli 2024

www.airgreenland.gl
CVR-nr 56996710

Høringssvar:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften og bemyndigelser til at fastsætte regler om luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-bor-gere og EU-virksomheders registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.)

Air Greenland A/S takker for at blive inddraget i høringen. Det kan oplyses, at ændringen af safetyafgiften vil for flyselskabets vedkommende medføre en meromkostning, som vil blive opkrævet hos de rejsende, da safety-afgiften er fastsat som en særskilt afgift på den rejsendes billet, når den rejsende flyver med Air Greenland fra Danmark.

På baggrund af estimerede antal passagerer forventes det, at safetyafgiften vil have en samlet meromkostning på 2,2 mio DKK i perioden 2025-2028.

Med disse ord har Air Greenland ikke flere bemærkninger til lovforslaget og ønsker de involverede al muligt held og lykke med arbejdet.

Jacob Nitter Sørensen
Chief Executive Officer

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tine Holst (th@skaf-net.dk)
Titel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)
Sendt: 05-07-2024 11:22

Til Trafikministeriet

CFU har ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Tine Holst
Vicesekretariatschef



CFU - Centralorganisationernes Fællesudvalg

Niels Hemmingsens Gade 10, 4.
1153 København K
Mobil 3131 3900
Mail: th@skaf-net.dk

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2024 15:45

Emne: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51
sri@trm.dk
www.trm.dk

FORTROLIGHED: Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke rette modtager, bedes du venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at beholde en kopi og uden at videregive

oplysninger om indholdet.

Vores persondatapolitik fremgår af vores hjemmesider:

<https://www.skaf-net.dk/persondatapolitik>

<https://www.lc.dk/persondatapolitik>

<https://www.co10.dk/persondatapolitik>

FORTROLIGHED: Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke rette modtager, bedes du venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at beholde en kopi og uden at videregive oplysninger om indholdet.

Vores persondatapolitik fremgår af vores hjemmesider:

<https://www.skaf-net.dk/persondatapolitik>

<https://www.lc.dk/persondatapolitik>

<https://www.co10.dk/persondatapolitik>

Transportministeriet
Att Simone Ritter

trm@trm.dk / sri@trm.dk



GreenlandAirports
Mittarfeqarfiit

24. juli 2024

Høringssvar til høring over udkast til anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om ændring af lov om luftfart.

GREENLAND AIRPORTS – MITTARFEQARFIIT A/S har modtaget høringen "*Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*". Høringen har høringsfrist 22 august 2024.

GREENLAND AIRPORTS – MITTARFEQARFIIT A/S har gennemgået materialet og har ingen kommentarer til det.

Med venlig hilsen

Morten T. Leth
Projektleder

T +299 342147
M mtl@airports.gl

Greenland Airports
Qeqertanut 1, 3. sal
P.O. Box 2000, Nuuk
Greenland

T +299 34 21 40
www.kair.gl

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk)
Fra: Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)
Titel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: SV: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)
Sendt: 07-08-2024 09:10

Kære Simone

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2024 15:45

Emne: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Dan Banja (es@es-daa.dk)
Fra: Dan Banja (es@es-daa.dk)
Titel: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.): ES 221-24.
Sendt: 19-08-2024 22:18

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

ES 221-24

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.).

ES noterer, at der med lovforslaget foreslås, at der i kølvandet på covid-19-pandemien igen skabes balance mellem udgifterne til tilsyn på luftfartsområdet og indtægterne til dækning heraf via safety-afgiftsordningen.


Safety-afgiften udgør pr. 1. januar 2025 6 kr. pr. passager, der befordres fra en dansk lufthavn. Med lovforslaget hæves satsen til 8 kr. pr. 1. januar 2025, og der foreslås en gradvis forøgelse af safety-afgiftssatsen frem mod 1. januar 2028.


Forøgelse af Safety-afgiften, som foreslået, til at finansiere Trafikstyrelsens tilsynsvirksomhed med, kan støttes og giver ikke anledning til yderligere bemærkninger.

Forslagets øvrige ændringer af teknisk karakter i luftfartsloven, som fastsættelse af regler vedrørende luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, at præcisere bestemmelserne om registrering af luftfartøjer i Nationalitetsregisteret samt territorialbestemmelse ændret for så vidt angår Grønland, giver ikke ES anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Vice-President ECOGAS & Member of GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG
Blålersvej 51
DK-2990 Nivå
Mobil: +45 2480 2256
www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.



DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION

Dansk UL-flyver Union
Søparken 2,
9440 Aabybro
Tlf: +4578782190
e-mail: dulfu@motorflyvning.dk

Transportministeriet
v/Simone Ritter

Indgivelse af høringssvar vedrørende:

UDKAST

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

Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) har med stor interesse gennemlæst udkastet om ændring af lov om luftfart.

Vi har bemærket at lovforslaget har betydning for fremme af ultralet flyvning i Danmark, selvom DULFU kun er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget.

DULFU håber, at lovændringen vil udvikle og fremme ultralet flyvning i Danmark, ligesom i de fleste EU/EØS-lande.

Dulfu har en bemærkning til:

Til nr. 12, side 42 i udkastet.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes blandt andet udmøntet ved førstkommende revision af de bestående Bestemmelser for Civil Luftfart, der fastlægger de krav, der er nødvendige for, at luftfartøjer, der ikke er omfattet af EU-reguleringen, kan leve op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO.

Bemærkninger til ovenstående:

- Alle ultralette luftfartøjer i EU/EØS-lande, er **ikke** omfattet af EU-reguleringen. De er nationalreguleret, jævnfør EASA Grundforordning 2018/1139.
- Bilag 1-luftfartøjer (ultralette luftfartøjer) er **ikke CS certificerede ICAO luftfartøjer**.
- For at ultralette luftfartøjer kan leve op til de krav, der stillet til luftdygtighed, skal disse luftfartøjer have en typegodkendelse, der er udstedt af Luftfartsmyndigheden i det pågældende land, hvor flyet er produceret.
- Luftfartsmyndigheden kontrollerer, at det ultralette luftfartøj kan leve op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO.
- Efter aftale med Trafikstyrelsen har DULFU tilladelse til at flyve i ultralette luftfartøjer, der har en typegodkendelse fra følgende landes Luftfartsmyndighed: Tjekkiet, Slovakiet, Tyskland, Sverige og England.

- Ultralette luftfartøjer, der importeres til Danmark med en typegodkendelse fra et af ovennævnte lande, skal registreres og godkendes af en flykontrollant fra DULFU, før luftfartøjet kan få en flyvetilladelse.
- Flykontrollanten skal kontrollere, at det ultralette luftfartøj lever op til typegodkendelseskravet og luftdygtighed, før luftfartøjet kan registreres i DULFU,s register over ultralette luftfartøjer.

EASA deklarerede fly:

Luftfartøjer til max to personer og en MTOM på 1.200 kg., som blev indført af EASA i 2023, reguleres inden for forordningen, jævnfør Part 21 Light.

Disse EASA deklarerede luftfartøjer er **ikke CS certificerede ICAO luftfartøjer**.

I det tilfælde Departementet ønsker nærmere orientering om administrationen af ultralet flyvning og ultralette luftfartøjer i Danmark, stiller DULFU sig til rådighed til et eventuelt møde.

**Med venlig hilsen
Dansk UL-flyver Union
Per Horn
Formand**

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk)
Cc: Ivan Andersen Commerou (ico@bll.dk)
Fra: Lasse Dyrbye Thorsager (ldt@bll.dk)
Titel: VS: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: VS: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)
Sendt: 20-08-2024 18:37
Bilag: Høringsbrev - Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast - Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.pdf;

Kære Simone Ritter

Billund Lufthavn har ingen bemærkninger til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen

Lasse Dyrbye Thorsager

Safety Manager Airport Operations

Flyvesikkerhedschef

Billund Airport

Mobil: +45 2630 9975

www.bll.dk



Billund Lufthavn behandler dine personoplysninger sikkert. Du kan læse mere [her](#).

Fra: Telefonservice <tele@bll.dk>

Sendt: 4. juli 2024 16:02

Til: Lasse Dyrbye Thorsager <ldt@bll.dk>

Emne: VS: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2024 15:45

Emne: HØRING: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 366935)

ADVARSEL: Denne e-mail stammer fra en afsender uden for organisationen. Klik ikke på links eller åbn vedhæftede filer, medmindre du genkender afsenderen og ved, at indholdet er sikkert.

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Bane- og Luftfartskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk



Transportministeriet

Telefon +4532323031
Telefax
Mobil
E-mail lars-
w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

22. august 2024

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart – safety-bidrag

SAS henviser til Transportministeriets høringsbrev af 4. juli 2024 vedrørende ovennævnte lovforslag.

Lovforslaget indeholder en række tekniske ændringer, som SAS ikke har bemærkninger til. SAS skal derfor i det følgende fokusere på de dele af lovforslaget, som adresserer safety-bidraget.

Den internationale konkurrence i luftfartsbranchen skærpes løbende. SAS har derfor stort fokus på at etablere konkurrencedygtige omkostninger for også at skabe forudsætningerne for den planlagte udbygning af SAS' netværk i Københavns Lufthavn. Desværre vil den foreslåede stigning i safety-bidraget på op til 180% i tillæg til en række andre betydelige nationale omkostningsstigninger i år og næste år modarbejde denne udbygning.

SAS finder på den baggrund, at tiden er løbet fra, at den kommercielle passagerluftfart subsidierer andre dele af luftfartserhvervet. Efter SAS' opfattelse er det desuden urimeligt, at luftfarten skal finansiere Trafikstyrelsens tab som følge af manglende tilpasning til et lavere aktivitetsniveau og dermed betale for ydelser, den ikke har modtaget i kraft af en voldsom stigning i safety-bidraget på 180% over de kommende år.

Baggrunden for indførelsen af safety-bidraget i 2013 var først og fremmest at erstatte de daværende fluktuerende gebyrer samt administrativt belastende gebyrfastsættelser og -opkrævninger for tilsynet med luftfartsvirksomheder med en forenklet opkrævning per passager gennem safety-bidraget. SAS støtter på den baggrund fuldt ud safety-bidragets opretholdelse.

Ved safety-bidragets fastsættelse videreførtes dengang den krydssubsidiering, som eksisterede under gebyrordningen, således at safety-bidraget også finansierer tilsynet med en række luftfartsvirksomheder, som ikke har noget at gøre med dem, der betaler bidraget, nemlig passagererne.

SAS er som dengang af den opfattelse, at alle luftfartsvirksomheder bør betale deres egne omkostninger. Dette synspunkt har yderligere aktualiseret sig. Særligt to områder

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
www.sas.dk

har været i en betydelig udvikling siden bidragets indførelse – godstransport og dronevirksomhed.

Luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, er i konkurrence med bl.a. SAS om godstransport. Godstransport er således en væsentlig del af SAS' indtægtsgrundlag for beflyvning af interkontinentale ruter. Det forekommer derfor urimeligt og konkurrenceforvridende, at SAS' passagerer skal betale omkostningerne til konkurrerende virksomheder, hvilket har aktualiseret sig bl.a. ved en større dansk aktørs etablering i Danmark.

Droneaktiviteter har de senere år været i rivende udvikling, hvilket må forventes at fortsætte i årene fremover. Ud over at droner anvender luftrummet, har dronevirksomhed kun sjældent noget at gøre med den traditionelle luftfartsindustri. Droner anvendes således i en lang række andre sektorer. Det er vanskeligt at se, at det kan være luftfartens opgave at finansiere tilsynet med denne virksomhed, som griber stadig mere om sig.

Niveauet for safety-bidraget blev ved lovændring i 2021 som følge af COVID-19 fastsat for årene 2021-24 og blev således gjort uafhængig af passagerantallet. Det deraf følgende underskud forudsattes dækket af fremtidige afgiftsstigninger. Det er dette, som lovforslaget adresserer gennem forslag til stigende afgifter frem til og med 2028, hvor der er tale om en stigning på 180% i forhold til i dag.

Alle dele af luftfarten blev ramt af COVID19 og har været tvunget til at tilpasse deres virksomhed for at minimere tabene som følge af voldsomt reducerede indtægter. Trafikstyrelsen har ikke på tilsvarende vis tilpasset sin virksomhed efter aktivitetsniveauet. Det forekommer ikke rimeligt, at luftfarten skal bære omkostninger til tilsynsvirksomhed, som for store deles vedkommende ikke er gennemført under COVID-krisen. SAS finder det derfor heller ikke rimeligt eller logisk, at luftfarten skal kompensere Trafikstyrelsens tab.

Det fremgår af bemærkningerne, at "I praksis forudsættes afgiften overvæltet på passagererne". SAS har tidligere gjort opmærksom på, at det ikke fungerer sådan på et marked, som er udsat for hård international konkurrence, hvor nationale afgifter rammer hårdt selskaber med forholdsmæssigt størst produktion i Danmark. Prisen på flybilletter fastsættes af markedet, og sædvanligvis indebærer det, at luftfartsselskaberne må absorbere en del af sådanne omkostningsstigninger, hvilket altså forholdsmæssigt hårdt rammer selskaber med omfattende danske aktiviteter. Kun hvis priselasticiteten er 0, kan hele meromkostningen påføres billetprisen, og det er naturligvis ikke tilfældet.

Omkostningsstigninger på op til 180% er således særdeles uvelkomne ikke mindst i en tid, hvor den danske flybranche er ramt og rammes af en lang række betydelige nationale omkostningsstigninger i form af lufthavnsafgifter, passagerafgifter, enroute- og indflyvningsafgifter samt CO₂-afgifter, som alle er tilkommet efter det i 2021 forudsattes, at luftfarten skulle bære Trafikstyrelsens tab. Alt i alt sætter det SAS tilbage i den internationale konkurrence i en tid, hvor SAS har behov for konkurrencedygtige omkostninger for at opfylde selskabets ambitioner om en fremtidig udbygning af SAS' netværk i Københavns Lufthavn.

Safety-bidraget sikrer fuld omkostningsdækning af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter uden krav om øget produktivitet eller effektivitet. Der er således ingen incitamenter til at drive

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
www.sas.dk

en omkostningseffektiv tilsynsvirksomhed, når alle omkostninger uden videre kan væltes over på passagererne. SAS har ved forskellige lejligheder i møder med Trafikstyrelsen uden held efterlyst relevante nøgletal for udviklingen i Styrelsens omkostninger. Efter SAS' opfattelse må det være rimeligt, at der, selv om der er tale om en myndighed, skabes fuld transparens om styrelsens omkostninger, således som det tilnærmelsesvis også sker på andre offentligt regulerede områder inden for luftfarten.

I følge bemærkningerne er der oparbejdet et underskud på 225 mio. kr. Der er ikke nærmere redegjort for, hvordan dette beløb er fremkommet. Det forekommer at være et meget højt tal i forhold til de beregninger, SAS kan foretage. Som en naturlig konsekvens heraf synes der at være udtalt overdækning, medmindre omkostningerne til tilsynet er steget meget kraftigt.

På baggrund af de store stigninger, der er tale om, finder SAS, at det må være en forudsætning, at der nærmere redegøres for de bagvedliggende tal. Dette gælder udviklingen i omkostningerne til tilsynet historisk såvel som fremadrettet fordelt på de respektive tilsynsområder og de tilsvarende indtægter suppleret med nøgletal for udviklingen i produktivitet og effektivitet.

Endelig foreslås den nuværende reguleringsmekanisme ændret således, at den fremover reguleres årligt på basis af den årlige pris- og lønindeksregulering. Da den hidtidige mekanisme med indregning af udviklingen i passagertallet tilsyneladende bortfalder, vil der ikke længere være en sammenhæng mellem de faktiske omkostninger og safety-bidragets størrelse. Dette kan selvsagt i teorien betyde både en over- og en underdækning. Ved det mest sandsynlige scenarie - nemlig overdækning - må det formodes, at det overskydende provenu går i statskassen, hvilket på urimelig vis bidrager til en unødvendig omkostningsøgning for luftfarten.

Niveauet for safety-afgiften til og med 2028 indeholder dækning af historiske underskud, som angiveligt er endeligt afviklet samme år. En pris- og lønregulering af safety-bidraget herefter vil således indebære en voldsom overdækning, hvilket næppe kan være hensigten.

SAS står selvfølgelig til rådighed for yderligere oplysninger, såfremt der måtte være behov herfor.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

Public Affairs and Communication


Lars Wigelstorp Andersen
Head of Public Affairs & Infrastructure

Transportministeriet
Att.: Simone Ritter

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 22. august 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde m.v.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) takker for muligheden for at fremkomme med bemærkninger til det fremsendte forslag om ændring af lov om luftfart.

Det er CPH's overordnede opfattelse, at nye øgede nationale omkostninger på luftfartsområdet ikke er hensigtsmæssige, fordi det som udgangspunkt øger de samlede omkostninger ved at benytte de danske lufthavne. Det gør sig særligt gældende set i lyset af den kommende passagerafgift, men også indenfor andre områder forventes der betydeligt større udgifter for den danske luftfartsbranche over de kommende år.

Samtidig er CPH naturligvis opmærksom på, at der skal være en balance mellem indtægter og udgifter i forbindelse med safety-tilsynet. CPH finder det derfor naturligt, at det underskud, som er blevet genereret i forbindelse med corona-pandemien bliver udlignet over de kommende år.

Såfremt det besluttet at gennemføre afgiftsforhøjelsen på det foreslåede niveau, bør der, når økonomien er reetableret, efter CPH's opfattelse ske en markant nedbringelse af beløbet.

CPH har ikke bemærkninger til lovforslagets øvrige indhold.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Lead Public Affairs Advisor

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27f
1220 København K
Att: Simone Ritter

Den 22. august 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften og bemyndigelser til at fastsætte regler om luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-borgere og EU-virksomheders registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.)

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 4. juli 2024, og skal hermed fremsende vores høringssvar.

For så vidt angår den foreslåede forhøjelse af safety-afgiften har vi forståelse for, at der skabes balance mellem udgifterne til tilsyn på luftfartsområdet og indtægterne til dækning heraf.

Dog er vi ikke enige i, at branchen økonomisk set befinder sig på den anden side af covid-19 set i lyset af den gæld, som blev optaget som en direkte følge af de nationale restriktioner herunder på luftfartsområdet.

Herudover er vi noget bekymrede for det generelt stigende afgiftstryk for en meget konkurrenceudsat branche. Der er for eksempel for nyligt blevet vedtaget passagerafgift, som ligeledes har virkning fra 2025.

Luftfartssektoren har som bekendt en stor betydning for Danmarks økonomi både hvad angår de direkte og indirekte effekter og et stigende afgiftstryk risikerer alt andet lige at forværre dansk luftfarts internationale konkurrenceevne.

Vi vil derfor opfordre til, at der kigges på mulighederne for at reducere safety-afgiften snarere end at forhøje den. Eksempelvis kunne der ses på muligheden for at effektivisere tilsynet med henblik på at nedbringe afgiften. For så vidt angår den løbende udvikling kan vi støtte, at afgiften omfattes løbende PL-regulering.

Vi har ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent



Ministry of Transport
Frederiksholms kanal 27 F 1220
Copenhagen, Denmark
E-mail: sri@trm.dk; trm@trm.dk

Date 22 August 2024

Ref. Number: 366935

Subject: Proposal for an Act amending the Aviation Act – safety contribution

On behalf of the International Air Transport Association, I would like to thank you for the opportunity to comment on the above bill.

The International Air Transport Association (IATA) is a global trade association, representing some 330 airline members across the world and accounting for 83% of total global air traffic. IATA supports many areas of aviation activity and helps to formulate industry policy on critical aviation issues to drive a safe, secure, and a sustainable industry. For more information on IATA and its work, you can visit www.iata.org

Air transport generates benefits to consumers and the wider economy by providing speedy connections. These virtual bridges in the air enable the economic flows of goods, investments, people and ideas that are fundamental. In this context, safety remains our industry's top priority.

On this note, I would like to draw your attention to the following comments:

- The bill contains several technical changes to which IATA will not comment on, but draw your attention to certain aspects of the safety contribution that we find of concern:
- **Lack of transparency:** While the bill refers to the progressive increase of the safety contribution to up 180% in 2028, there is no background data or forecasts provided to explain the assumptions behind the timeline justifying the fee increase and relevant figures for the development of the Authority's costs, raising serious concerns regarding the lack of transparency in the way the calculations were conducted. The underlying figures should be explained to the industry in detail before the bill became open to public consultation, allowing the parties the right time and basis of understanding in order to comment on it.
- **Impact assessment:** The airline industry operates in a highly competitive international environment where a balance between regulation and open markets is critical to fair competition and the health of the industry. Air travel in Denmark is critical for both domestic and international connectivity. The Danish aviation sector has for several years been under severe pressure from competition from other markets and industry has not had access to the analysis of how travel demand will be affected in Denmark as a result of the suggested increase in the safety contribution. Moreover, increases of up to 180% come on top of other taxes that currently apply to aviation in this market in the form of airport charges, CO2 and passenger charges, etc. that further hinder the competition and Denmark's connectivity in the global landscape. Moreover, geopolitical developments, impact of war in Ukraine and closure or Russian airspace have also adversely affected the aviation recovery in the recent years, bringing it behind its peers.



- **The Authority's cost structure and decision-making are beyond the operators' control:** Operators should not be responsible for covering the costs of decisions made by the Authority regarding the resources required to provide services. These decisions should be based on efficiency, neutrality, and cost-effectiveness. Surprisingly, none of these decisional criteria have been shared with the industry.
- **Cost-relatedness:** Costs should be related to the services provided by the Authority and distributed fairly among all operators receiving the services. In this context, IATA fails to understand why the aviation industry should finance the supervision of drone operations that have been largely developed and will continue to do so in the upcoming years, while the same principle is applicable to any other operation that little has to do with our industry. While the objective of the safety contribution is to ensure full cost recovery of the Danish Transport Authority's inspection activities, at the same time there is no requirement for increased productivity. Consequently, there is no incentive to run a cost-effective regulatory activity when all costs can easily be passed on to users.
- **Risk-based oversight:** Operators should be assessed based on their safety/security maturity, not on a one-size-fits-all approach. This would help optimize the Authority's resources, directing them where they are most needed and thus improving cost-efficiency.

On behalf of IATA and its member airlines, I would like to thank you once again for the close dialogue and reaffirm our keen interest in continuing to discuss these concerns and explore alternative allocation possibilities with the Danish Government. A collaborative approach between industry and policymakers can lead to better attain our shared goals on safety.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, reading "Catrin Mattsson".

Catrin Mattsson
Area Manager, Nordic and Baltic
International Air Transport Association

22. august 2024

PEHE

Deres sagsnr.:

«CaseContact_EksternReference»

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Danish Aviation

Til Simone Ritter, sri@trm.dk og trm@trm.dk.

Bemærkninger vedrørende udkast til lovforslag om ændring af luftfartsloven (safety-afgiften mm) og ophævelse af lov om forlængelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Tak for fremsendte udkast til ovennævnte lovforslag, jf. e-mail af 4. juli 2024.

Vi har ingen bemærkninger til udkastet om ophævelse af lov om det skandinaviske luftfartssamarbejde. Hvad angår udkastet til lovforslag om ændring af luftfartsloven har vi først og fremmest bemærkninger i forbindelse med forslaget om forhøjelse af safety-bidraget mv.

Safety-bidraget (eller safety-afgiften) blev indført i 2013 som afløser for en relativ uigennemskuelig gebyrpolitik, hvor passagerselskaberne også afholdt broderparten. Med indførelsen af safety-bidraget blev transparensen og de løbende justeringer markant forbedret, herunder via årlige fremlæggelser af data og konsultation af erhvervet. Modellen har således fungeret tilfredsstillende for erhvervet.

Udkastet til lovforslag rejser dog nu grundlæggende spørgsmål om modellens evne til at sikre en retfærdig og rimelig omkostningsfordeling fremover. Det skyldes dels den generelle udvikling, der har medført at passagerselskabernes (og passagererne) bidrag krydssubsidierer de kontrol- og tilsynsomkostninger for andre sektorer, der ikke er direkte gebyrbelagt. Her tænker vi især på Cargo samt dronesektoren, der begge er sektorer i stor vækst. Forslaget lægger desværre ikke op til at ændre på den udvikling, tværtimod. Denne passive udvikling finder vi problematisk, og opfordrer til, at der umiddelbart igangsættes et arbejde med at identificere en mere retfærdig fremadrettet model, hvor passagerluftfartens krydssubsidiering af andre sektorer elimineres.

Ovenstående krydssubsidiering bidrager i stigende omfang til at øge det samlede omkostningsniveau for Trafikstyrelsens aktiviteter, hvilket medvirker til udkastets forslag om en dramatisk forhøjelse af afgiftsniveauet fra de nuværende 5 kr. per passager stigende til 8 kr. for 2025, 10 kr. for 2026, 12 kr. for 2027 og endelig 14 kr. fra januar 2028. Det er dramatisk. Ifølge udkastets bemærkninger forventer man, at et oparbejdet underskud på ordningen vil være udlignet

efter 2028. Det angives i udkastets bemærkninger, at der oparbejdede underskud vil være ca. 225 mio. kr. ved udgangen af 2024. Idet vi forudsætter, at der har været nogenlunde balance i 2019 (præ-covid) antager vi, at hovedparten af dette underskud skyldes, at Trafikstyrelsen ikke har tilpasset ressourcerne til et reduceret aktivitetsniveau under Covid-19, dvs. i perioden 2020 til og med 2023. Så vidt vi er informeret, er Styrelsens omkostninger tværtimod markant øget under Covid-19. I det omfang, at der ikke er sammenhæng mellem ressourcer og aktivitet under Covid-19, må vi således opfatte den resulterende omkostningsmanko som et politisk valg, som luftfartserhvervet ikke har nogen indflydelse på. Vi er derfor af den klare opfattelse, at en sådan manko ikke kan dækkes via safety-bidraget. Vi finder derfor, at man politisk må finde andre finansieringskilder.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at man med den foreslåede gradvise øgning af safety-bidraget frem mod 2028 forventer, at det akkumulerede underskud på ordningen er udlignet indenfor en 6-årig periode. I praksis betyder det, at det høje afgiftsniveau på de 14 kr. per pax tidligst kan reduceres efter 2030. Det fremgår også af lovforslagets nr. 15 (om ændring af Luftfartslovens §148, stk. 1). Det betyder, at afgiften ultimativt næsten 3-dobles i forhold til det nuværende niveau (og det vil afgiftsprovenuet så tilsvarende også gøre). Ud over at udligne det oparbejdede underskud til ultimo 2024, betyder det også, at Trafikstyrelsens omkostninger frem mod 2030 må forventes at stige yderligere. Vores estimater tyder på, at hvor Styrelsens ikke gebyrdækkede omkostninger i 2019 var i størrelsesordenen ca. 75 mio. kr., må de fremadrettet være godt og vel fordoblet. Altså mindst 150 mio. kr. per år. Trods henvisningen i bemærkningerne om tilkommende lovgivningskrav, udefrakommende tilsynskrav og flere tilsynsområder som årsager, kalder en sådan omkostningsekspllosion på nærmere redegørelse og analyse af mulighederne for at modvirke den udvikling. For et i forvejen voldsomt afgiftsbelastet erhverv (herunder tilkommende passagerafgift, CO2-afgift og dækning af Naviair's COVID-19 underdækning mv.), der skal kunne fungere i international konkurrence, er en proces med fokus på at reducere det samlede afgiftsrelaterede omkostningstryk helt essentielt. Det skal vi hermed opfordre til.

Det anføres med bemærkningernes afsnit 4 (side 29, øv.) at afgiftsstigningerne i praksis ikke har større betydning for luftfartsselskaberne, fordi "afgiften....overvælttes til passagererne". Det er en meget forkert antagelse, idet de danske selskaber konkurrerer på den internationale konkurrences præmisser. Erfaringen er, at nationale afgifter belaster virksomheder med størst markedsandel langt hårdest. Så især de hjemlige selskaber mister konkurrencekraft, fordi de typisk må absorbere en del af afgiften selv. Den konsekvens bør fremstå klart af lov materialet.

Det fremgår også af høringsmaterialet, at man ønsker at ophæve den nuværende reguleringsmekanisme i luftfartslovens § 148, stk. 4 og lade reguleringen erstatte af en årlig regulering af afgiftssatsen ved tekstanmærkning i finansloven på basis af den årlige pris- og lønindeksregulering. Som argument anføres det, at P/L-modellen vil give større stabilitet i afgiftsudviklingen i modsætning til den kendte model. For sidstnævnte anføres, at den kun fungerer i stabile perioder med fravær af større udsving. Efter vores opfattelse vil P/L-modellen heller ikke

kunne opfange ikke-lineære udviklinger. Samtidig forsvinder muligheden for transparens om Trafikstyrelsens omkostningsudvikling og for dialog om mulighederne for øget effektivitet mm. Vi er derfor meget skeptiske til forslaget, og anbefaler at den nuværende model beholdes.

Som det formentlig fremgår, finder vi de foreslåede afgiftsstigninger meget voldsomme, og i et vist omfang også urimelige. Der er i høj grad behov for at identificere tiltag, der kan reducere stigningerne. Nogle tiltag vil være rent danske, men vi finder det også påkrævet, at vi fra dansk side udfordrer den fremherskende tendens til konstant øget detailregulering, der leder til øget kontrol- og tilsynsomfang.

Øget regulering er ikke mindst et EU-relateret fænomen. Især er EASA's tendens til detailregulering og prioritering af kvantitet i tilsynsressourcer frem for kvalitet af samme en grundlæggende problematik, som bør udfordres af Danmark og ligesindede lande. Reguleringen skal bidrage til nytteværdi og ikke kun til at drive omkostninger. Vi kan kun opfordre til, at Danmark tager initiativet til en sådan proces.

På rent dansk hold kan noget også vindes ved at tænke lidt bredere. Det er det følgende et eksempel på. Det foreslås nu eksplicit nævnt i loven, at afgiftsprovenuet også bidrager til at dække omkostningerne vedrørende sager i relation til passagerrettighedsforordningen (Forordning 261/2004). For erhvervet er det helt relevant, at Trafikstyrelsen med sin iboende luftfartsindsigt, har den opgave. Men desværre kommer Trafikstyrelsens indsigt i mange tilfælde slet ikke i spil. I stedet påføres luftfartsselskaber i mange compensationssager ekstraomkostninger til byretssager, fordi det fortsat accepteres i Danmark, at klageren kan gå direkte i byretterne og dermed helt uden om Trafikstyrelsen, der burde være et obligatorisk første stop. Vi bemærker i den forbindelse, at en ændring i den relevante lovgivning for nylig var en del af drøftelserne i forbindelse med arbejdet i "Udvalget for forberedelse af ny flerårssaftale for domstolene" (Justitsministeriet). Men desværre undlod man at tage initiativet til følge i de resulterende justeringer af Retsplejeloven mv. (primo 2024). Vi opfordrer til, at Transportministeriet tager den konklusion tages op til fornyet bearbejdning. En ændring som nævnt vil medvirke til at reducere belastningen som følge af de store foreslåede forhøjelser af safety-bidraget.

Vi er naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål om ovenstående og videre dialog.

Med venlig hilsen

Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart
40413701



Uttanr kis- og Vinnum lar  i 

Att. Joanna Djurhuus

P/f V ga Floghavn
FO-380 S rv gur
Faroe Islands
Tel: (+298) 35 44 00
Fax: (+298) 35 44 01
www.floghavn.fo
floghavn@floghavn.fo

Date:

August 26, 2024

Our ref:

Contact person/Ext.:

Your letter of:

Your ref.:

Svar angående høring over forslag til ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

Med henvisning til Transportministeriets brev af 5. juli 2024, som Uttanr kis- og Vinnum lar  i  har videresendt til V ga Floghavn i email den 12. aug. 2024, fremsendes hermed V ga Floghavns kommentarer til lovforslaget.

1. Indledning:

V ga Floghavn noterer sig, at jf.  5, stk. 1 i lovforslaget, s  gælder dette ikke for Færøerne og Grønland.

Det fremgår dog samtidig af lovforslagets  5, stk. 2, at loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

V ga Floghavn noterer sig derfor, at der er nogle forskelle i de paragraffer i den danske "Lov om luftfart jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024" og den tilsvarende lov, som er sat i kraft for Færøerne med "Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart".

Såfremt loven sættes i kraft for Færøerne jf.  5, stk. 2, skal der tages højde for disse forskelle.

V ga Floghavn har derfor nedenstående bemærkninger til lovforslaget.

2. Bemærkninger til lovforslaget:

§1, nr. 14:

Det fremgår, at i § 146 a, stk. 1, og § 148, stk. 5, ændres »fællesskabsretlige« til: »EU-retlige«.

Ordet »fællesskabsretlige« indgår ikke §146 a, stk. 1 i "Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart"

§1, nr. 19:

Det fremgår, at i § 149 a, stk. 1 og 2 ændres »områder omfattet af loven« til: »luftfartsområdet«.

Ordene »områder omfattet af loven« indgår ikke §149 a, stk. 1 i "Anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart"

3. Tidsplan:

Vága Floghavn har ikke andre bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Regin I. Jakobsen, CEO

Jákup Egholm Hansen

COO / Airport Manager

5. september 2024

PEHE

Deres sagsnr.:

«CaseContact_EksternReference»

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Danish Aviation

Til Simone Ritter, sri@trm.dk og trm@trm.dk.

Bemærkninger ifm. supplerende høring vedrørende udkast til lovforslag om ændring af luftfartsloven (safety-afgiften mm) og ophævelse af lov om forlængelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Tak for fremsendte udkast til ovennævnte supplerende høring, jf. e-mail af 2. september 2024.

Den supplerende høring omhandler indsættelse af nyeste ICAO-grænser vedrørende erstatningsansvar i forbindelse med skader på passagerer mv. samt præciseringer vedrørende safety-afgiften.

Vi har ingen bemærkninger til det foreslåede vedrørende ICAO-grænserne for erstatningsansvar.

Hvad angår den forslagsdel, der handler om forhøjelse af safety-bidraget mv., er der tale om tydeliggørelse af konditionerne for den årlige P/L-regulering (fjernelse af note om tekstanmærkning i Finansloven) samt præcisering af, at luftfartsselskaber i praksis *kan* vælge at overvælte afgiften på passagererne.

Præciseringen vedrørende tekstanmærkningen tager vi til efterretning, men henviser dog til bemærkningerne i vores høringssvar af 22. august. Vi bemærker, at teksterne i bemærkningerne til den supplerende høring om afgiftens regulering, når der er nået balance mellem indtægter og udgifter, synes selvmodsigende. I sidste punktum i fjerde hele afsnit på side 14 fastslås det, at afgiftssatsen vil kunne reguleres (sænkes) til et nyt omkostningsdækkende niveau, men i det afsnit, der begynder nederst side 14, lægges til grund, at afgiften fremover P/L-reguleres uden korrektion for passagerudsving. Vi forstår efter henvendelse, at afgiftssatsen skal kunne reguleres, når der er opnået balance, hvilket også er det eneste logiske. Vi opfordrer til, at teksterne justeres, så uklarhederne elimineres.

Spørgsmålet om overvæltning af afgiften til passagererne, behandlede vi indgående i vores høringssvar af 22. august. De deri anførte synspunkter har ikke ændret sig, og som sådan ændrer konteksten sig heller ikke med den nu anførte præcisering (under pkt. 4, side 35) om, at "*I praksis*

kan luftfartsselskaber vælge fuldt ud at overvælde hele afgiften.....på passagererne, hvormed passagererne bærer udgiften". Præciseringen anvendes fortsat til at hævde, at afgifter ikke har nogen betydning for virksomhederne. Den situation kan muligvis opstå i et marked uden konkurrence og fravær af priselasticitet. Men sådan fungerer international luftfart som bekendt ikke. Konkurrencen blandt luftfartsselskaber er hård, og med nationalt bestemte afgifter betyder det også, at man for at bevare markedsandel, må absorbere en del af afgiften selv. Konsekvenserne af det er selvsagt værst for selskaber med stor markedsandel. I et gennemsnitligt billede er erfaringen, at et luftfartsselskab i den nævnte situation som minimum må absorbere en tredjedel af afgiften selv – altså dermed øge sin omkostningsmasse. Den sammenhæng bør fremgå klart af bemærkningsteksten.

Hvis der er behov for en mere detaljeret redegørelse for sammenhængen, kan vi bl.a. henvise til "Viden om luftfart"-notatet om passagerafgifter. Link til notatet er i fodnoten¹ nedenfor. Vi har andre materialer, der belyser sammenhængen.

Vi er naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål om ovenstående og videre dialog.

Med venlig hilsen

Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart
40413701

¹ Viden om luftfart-notat om passagerafgifter: [viden om luftfart 3 mulige effekter af passagerafgift.pdf \(cph.dk\)](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Simone Ritter (sri@trm.dk), Dan Banja (es@es-daa.dk)
Fra: Dan Banja (es@es-daa.dk)
Titel: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.): ES 235-24.
Sendt: 05-09-2024 10:19

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

ES 235-24

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne supplerende høring over Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.).

ES noterer, at denne supplerende høring principielt alene omfatter ændring i forbindelse med erstatningsansvarsgrænserne i Montrealkonventionen (1999) vedrørende skade mv. på passagerer, bagage og gods, som ændres med virkning fra og med den 28. december 2024.

Transportministeriet udsendte den 4. juli 2024 udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde (Ændring af safety-afgiften og bemyndigelser til at fastsætte regler om luftfartøjers luftdygtighed og mærkning, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-borgere og EU-virksomheders registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.) i offentlig høring med en høringsfrist den 22. august 2024.



ES indsendte sit høringssvar den 19. august med mail ES 221-24.

Bemærkninger til denne supplerende høring omfatter derfor kun bemærkninger til forholdene vedr. ændring af erstatningsansvarsgrænserne, idet ES ikke har ændringer til sit høringssvar af 19. august 2024 (ES 221-24).

ES har ikke bemærkninger til udkastet til lovforslagets supplerende indhold om erstatningsansvarsgrænserne.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Vice-President ECOGAS & Member of GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG
Blålersvej 51
DK-2990 Nivå
Mobil: +45 2480 2256
www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.
 Only print this e-mail if necessary.

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Hoeringer (Hoeringer@naviair.dk)
Fra: Hoeringer (Hoeringer@naviair.dk)
Titel: Svar på høring vedr. Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: Svar på høring vedr. Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)
Sendt: 05-09-2024 14:34

Kære Simone Ritter

Naviair har ingen bemærkninger til det reviderede udkast til lovforslag om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.).

Med venlig hilsen

Charlotte Mulle Birn

Specialkonsulent • Operational Strategy & Compliance, OD
T +45 3247 7910 • cmb@naviair.dk

Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark
T +45 3247 8000 • www.naviair.dk



Fra: Naviair Naviair <NaviairMO@naviair.dk>

Sendt: 3. september 2024 09:12

Til: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>

Emne: VS: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 2. september 2024 13:01

Emne: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Bane- og Luftfartskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk



Ministry of Transport
Frederiksholms kanal 27 F 1220
Copenhagen, Denmark
E-mail: sri@trm.dk; trm@trm.dk

Date 6 September 2024

Ref. Number: 379367

Subject: Supplemental Proposal to Amend the Aviation Act

On behalf of the International Air Transport Association (IATA), I would like to thank you for the opportunity to comment on the above-referenced draft legislation. We appreciate the close dialogue and reiterate our keen interest in continuing the discussion on aviation issues.

The International Air Transport Association (IATA) would like to refer to its comments of August 22, 2024, and has no further comments on this issue at this time.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Catrin Mattsson", with a long horizontal stroke extending to the right.

Catrin Mattsson
Area Manager, Nordic and Baltic
International Air Transport Association

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: SV: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)
Sendt: 03-09-2024 08:47

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Kære Simone Ritter

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 76
Mobil +45 29 20 02 76
Mail jdj@da.dk
Web da.dk

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 2. september 2024 13:05

Emne: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter
Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Bane- og Luftfartskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk

Til: Simone Ritter (sri@trm.dk)
Fra: Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)
Titel: SV: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.)
E-mailtitel: SV: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)
Sendt: 03-09-2024 13:37

Kære Simone

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Simone Ritter <sri@trm.dk>

Sendt: 2. september 2024 13:01

Emne: SUPPLERENDE HØRING: Revideret udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (forhøjelsen af safety-afgiften mv.) (Id nr.: 379367)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Med venlig hilsen

Simone Ritter
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

sri@trm.dk

www.trm.dk