

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

17. august 2023

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser)**

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv er meget positive overfor, at Transportministeriet sørger for, at den danske lovgivning på luftfartsområdet er i overensstemmelse med EU-retten.

Derudover støtter Dansk Erhverv, at Transportministeren sætter fokus på, at droneområdet får det fornødne fokus på droneområdet, der længe har ligget i dvale, men er et sted, hvor Danmark har en styrkeposition.

I den sammenhæng skal det fremhæves, at det nylige svar fra Transportministeren, hvor det tydeligt fremgår, at en ny dronestrategi og et fornyet fokus på, at arbejde på at få lavet et nationalt UTM-system er blevet modtaget meget positivt hos Dansk Erhvervs medlemmer.

Med venlig hilsen



**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent, Dansk Erhverv

Ministry of Transport  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 Copenhagen K  
Via email: [tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk), [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)  
Denmark

Date: 17August 2023

## Comments from International Air Transport Association (IATA) on the draft proposal for a bill to amend the Aviation Act

The International Air Transport Association (IATA) is a global trade association, representing some 300 airline members across the world and accounting for 82% of total global air traffic. Our members include approximately 50 airlines operating air services to/from Sweden. 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](http://www.iata.org).

IATA welcomes the opportunity to comment on the draft proposal for a bill to amend the Aviation Act. (Clarification of rules on aircraft access to aviation within Danish territory, delegation to private parties of certain tasks in the drone area, digital self-service solutions in the aviation area and amendment of the framework for the Accident Investigation Board for Civil Aviation and Railways' investigations).

Kindly find in the following our comments for your consideration.

- Section 2.4.2, item 4 on economic and administrative impact on business, etc., page 34 and item 10, Summary Table, on financial consequences for the state, municipalities and regions, page 38

From a more general perspective, it is important to state that since the function of safety oversight of aviation is a state responsibility, government funding is the assumed method of financing such function. IATA and its member airlines understand that for some States with limited financial resources, it is not always possible or practical to use government funding for this function, and that a safety oversight charge may be considered. However, this is not the case for a developed country like Denmark. From this point of view, the existence of the safety fee is already problematic for commercial aviation. However, at the least, it is understood that the funds are used for safety oversight related to commercial aviation activities.

The new oversight functions created from the current legislative proposals (i.e. the oversight generated from the delegation of powers) are not even directly related to commercial aviation activities, but to drone activities. However, the changes propose these new functions to be funded by the safety fee, which is currently solely being paid by commercial aviation. This cannot be supported. Following the ICAO charging principles, a drone operator should be responsible for the financing of additional costs associated with their operation / licensing / registration, etc. Commercial aviation should not carry such cost in the form of a safety fee transferred to the passenger.

Finally, it is unclear as to whether the proposed structure (private companies with delegated powers plus the additional costs from the government oversight) is more economic than the status quo (government providing the services directly). This should be further explained.

- Section 2.4.2, item 10, Summary Table, on administrative implications for citizens, page 40

It should be explicitly mentioned that the beneficiaries of the digital solution will bear the costs of using it.

-----

We thank you in advance for taking these comments into account and we welcome any opportunity to further discuss the details of the above positions as part of additional consultations or hearings. If you have any questions or concerns, please don't hesitate to contact us at IATA.

A handwritten signature in blue ink that reads "Catrin Mattsson". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Catrin Mattsson  
Area Manager  
Nordic & Baltic  
IATA



Transportministeriet

Sendt til:

[tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk)

[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)

Motorflyvningens Fællessekretariat  
Søparken 2  
DK-9440 Aabybro

Tel +45 78 78 21 90  
[info@motorflyvning.dk](mailto:info@motorflyvning.dk)

Den 16. august 2023

**Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart, herunder bl.a. præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område.**

Tak for fremsendte høringsmateriale.

Vi finder det meget positivt at der nu er taget initiativ til at bringe dansk lov i overensstemmelse med EU retten, særligt hvad angår regler om adgang til luftfart inden for dansk område.

Dog må vi konstatere at ovenstående høringsudkast ikke opfylder de krav, der er stillet fra EU Kommissionens side, for så vidt angår udenlandsk registrerede luftfartøjer.

Det danske lovforslag giver alene rettigheder til udenlandske luftfartøjer, der er registreret i et EU eller EØS-lande. EU Kommissionens krav gælder både EU registrerede luftfartøjer og luftfartøjer registreret udenfor EU, når disse opereres af en operatør i EU, jævnfør *EU's Infringement Newsletter*, april 2022:  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf\\_22\\_1769](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_22_1769)

*“The Regulation is applicable to aircraft registered in the Union, as well as aircraft registered in a third country but which are operated by an operator established, residing, or with a principal place of business in a territory to which the Treaties apply.”*

**Ikke-kommercielt opererede luftfartøjer er undtaget for krav om særlig tilladelse**

EU Kommissionen skriver ligeledes at kravet om undtagelse fra krav om særlig tilladelse gælder alle ikke-kommercielt opererede luftfartøjer, der er omfattet af EU Regulativ 2018/1139:

*“The Commission today decided to send a reasoned opinion to Denmark ([INFR\(2020\)4056](#)), requesting that it stops requiring aircraft operated for non-commercial purposes, falling under the scope of [Regulation \(EU\) 2018/1139](#), and already registered in other Member States or in third countries, to re-register in Denmark before they can be permanently based there.”*

**EU lov omfatter også tredjeland luftfartøjer, opereret af EU operatør**

Grundforordningen, EU regulativ 2018/1139 omfatter på fuldstændig parallel vis såvel EU-registrerede fly

**samt** luftfartøjer registreret i tredjeland, som er opereret af en EU operatør. Disse to grupper af fly beskrives i henholdsvis artikel 2(1)(b)(i) og artikel 2(1)(b)(ii):

*“(b) the design, production, **maintenance and operation of aircraft**, as well as their engines, propellers, parts, noninstalled equipment and equipment to control aircraft remotely, where the aircraft is or will be:*

***registered in a Member State**, unless and to the extent that the Member State has transferred its responsibilities pursuant to the Chicago Convention to a third country and the aircraft is operated by a third country aircraft operator;*

*(ii) **registered in a third country** and operated by an aircraft operator established, residing or with a principal place of business in the territory to which the Treaties apply;”*

**Grundforordningen regulerer, på helt parallel vis, begge disse 2 grupper af fly for såvel angår både luftdygtighed, krav til besætning og de operationelle krav:**

#### **Airworthiness**

De nærmere krav til luftdygtighed for "artikel 2(1)(b)-fly" er angivet i Artikel 9 Essential Requirements:

*“1. Aircraft referred to in points (a) and (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, and their engines, propellers, parts and non-installed equipment shall comply with the essential requirements for airworthiness set out in Annex II to this Regulation”*

#### **Aircrew**

Ligeledes er kravene til aircrew på "artikel 2(1)(b)-fly" reguleret i Artikel 20 Essential Requirements:

*“Pilots and cabin crew involved in the operation of aircraft referred to in point (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, as well as flight simulation training devices, persons and organisations involved in the training, testing, checking or medical assessment of those pilots and cabin crew, shall comply with the essential requirements set out in Annex IV.”*

#### **Air Operations**

Endelig er kravene til Air Operations også defineret, jævnfør Article 31 Implementing acts regarding air operations, der også omfatter artikel 2(1)(b) luftfartøjer.

#### **Hensyn til flyvesikkerheden**

Det bemærkes for så vidt angår luftdygtighed, at fly registreret i et tredjeland og opereret af en EU operatør jf. ovenfor skal opfylde EU's essentielle krav for luftdygtighed, som svarer til eller overgår de internationale ICAO krav. Pågældende fly lever derfor som minimum op til sikkerhedsstandarden for de fly registreret i et tredjeland, som Danmark allerede i dag accepterer, i henhold til sine forpligtelser under Chicago-konventionen.

Det bemærkes yderligere at kravene til besætning i praksis medfører at en pilot bosiddende i EU normalt vil være tvunget til at opretholde både et EASA certifikat samt et certifikat udstedt eller accepteret af det tredjeland, hvor flyet er registreret.

Det bemærkes endeligt at de operationelle krav er identiske.

Vi ser på den baggrund ikke at der er noget sikkerhedsmæssigt belæg for ikke at acceptere disse fly i Danmark.

### Danmark har en tilsynsforpligtelse

Når det gælder tilsyn, er Danmark ifølge grundforordningen forpligtet til at føre tilsyn med de pågældende fly, eftersom flyene er omfattet af grundforordningen, jf. artikel 62:

*To ensure compliance with this Regulation and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, the Agency and the national competent authorities shall:*

[..]

*(b) perform oversight of holders of certificates, of natural and legal persons that made declarations, and of products, parts, equipment, ATM/ANS systems and ATM/ANS constituents, flight simulation training devices and aerodromes **subject to this Regulation**;*

Ifølge præambel 52 hviler tilsynsforpligtelsen som udgangspunkt på medlemsstaten medmindre andet udtrykkeligt fremgår:

*Under the institutional system of the Union, implementation of Union law is **primarily the responsibility of the Member States**. Certification, oversight and enforcement tasks required by this Regulation, and by the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, should therefore, in principle, be carried out at national level by one or more competent authorities of the Member States.*

Manglende tilsynsmulighed kan derfor ikke være en begrundelse for at nægte de pågældende fly ophold i Danmark. Danmark er som medlemsland klart forpligtet til at føre tilsyn med fly, der er omfattet af grundforordningen og altså herunder fly registeret i et tredjeland og opereret af en EU-operatør.

Hvorledes tilsynet i praksis tilrettelægges, så det lever op til tilsynsforpligtelsen, er op til den kompetente myndighed at afgøre. Det kan f.eks. ske gennem rampeinspektioner, og som lovforslaget lægger op til for EU registrerede fly: meddelelsespligt. Begge dele giver Trafikstyrelsen mulighed for at have indblik i hvilke fly, der opererer i Danmark, så Trafikstyrelsen kan sikre at reglerne overholdes.

### Konklusion

Der kan, jævnfør ovenfor, ikke være tvivl om at luftfartøjer registreret i lande udenfor EU og opereret af en EU-operatør, er omfattet og reguleret af grundforordningen 2018/1139. Danmark kan således ikke nægte disse fly at operere i Danmark, eller stille krav om forudgående tilladelse.

Når Danmark med den foreslåede lovændring nu anerkender EU-registrerede luftfartøjers rettighed til at operere uden forudgående tilladelse (artikel 2(1)(b)(i)-luftfartøjer), så følger det helt parallelt, og i tråd med EU Kommissionens krav, at artikel 2(1)(b)(ii) luftfartøjer også må accepteres. EU grundforordningen behandler de to grupper af fly helt parallelt, så en dansk anerkendelse af kun den ene af de to grupper må nødvendigvis være fejlagtig.

Som påpeget så stiller grundforordningen krav til både flyets luftdygtighed, flyvebesætningens certificering samt de operationelle krav. Manglende flyvesikkerhed kan således ikke anvendes som begrundelse for ikke at efterleve EU's grundforordning.

Endelig kan manglende tilsynsmuligheder, som uddybet, heller ikke være en gyldig begrundelse for at afvise de pågældende fly. Det er simpelthen Danmarks forpligtelse at føre det nødvendige tilsyn, da flyene er reguleret af EU grundforordningen.

Vi står naturligvis til rådighed ved behov for uddybende kommentarer eller spørgsmål.

Med venlig hilsen  
AOPA DMU



Knud Nielsen  
Formand

**Til:** TRM Tanja Skocajic (tsk@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Cc:** Dan Banja (es@es-daa.dk)  
**Fra:** Dan Banja (es@es-daa.dk)  
**Titel:** NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart: ES 187-23.  
**Sendt:** 16-08-2023 10:54

ES 187-23

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser).

ES har følgende bemærkninger:

Præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område.

ES har ikke bemærkninger til præciseringen af afsnit 1, § 2.

Delegation til private af visse opgaver på droneområdet.

ES kan støtte tilføjelsen af nyt stykke 2 vedr. droneområdet.

Digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet.

Det foreslåede stk. 1 i § 153 b ses ikke at indeholde en specifik henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 261/2004.

ES ser dog ikke problemer hermed, og ES kan støtte den foreslåede udvidede anvendelse af digitale løsninger.

Ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser.

ES støtter forslaget om i § 136, stk. 1, at indsætte nyt nr. 5 om havarier med luftfartøjer med maksimal startvægt på 2.2500 kg. eller derunder.

Det anføres specifikt, at det ikke gælder havarier hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet.

ES skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at det er nødvendigt at behandle havarier med disse som med svævefly og UL-fly, og at der er en ansvarlig organisation, som kan behandle alle disse havarier med henblik på at udtrække læring både i Danmark og i EASA.

Klageadgang.

ES har ved flere lejligheder foreslået, at luftfartsloven ændres vedr. klageadgang.

### **Reglerne om klage i dag:**

Luftfartslovens § 152 a:

- § 152 a. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages.

Luftfartslovens giver således mulighed for, at ministeren kan afskære klageadgangen.

[Delegationsbekendtgørelsens](#) § 25 for Trafikstyrelsen:

Hjemlen i luftfartsloven er udmøntet i delegationsbekendtgørelsens § 25, hvoraf det følger, at:

- Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter § 6 i denne bekendtgørelse og efter luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på luftfartsområdet kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

ES ønsker, at klageadgangen som princip løftes til transportministeren, og at luftfartsloven ændres til, at sager kan påklages transportministeren.

Situationen i dag med Trafikstyrelsen er, at både den lovgivende (BL), udøvende (Audit / inspektion) og dømmende (sanktioner m.m.) ligger hos Trafikstyrelsen, hvilket ES af de velkendte årsager med magtens tredeling ikke finder acceptabel.



ES skal imidlertid anerkende transportministerens beslutning efter møde med ES den 27. april 2023 om at oprette en "klagepostkasse" i departementet og lade Trafikstyrelsen meddele dette til branchen.

Der er imidlertid ikke set nogen information fra Trafikstyrelsen herom indtil d.d.

I transportministerens analyse af klageadgang, udarbejdet af Trafikstyrelsen, og som er sendt til Folketingets Transportudvalg anføres bl.a., at etablering af en særskilt klageinstans vil være dyr (næsten 17 mio. kr.) og forudsætte ansættelse af diverse eksperter.

ES ser ikke dette behov, og kan foreslå en mere pragmatisk tilgang til "klageinstansen".

Når en sag påklages transportministeren, sendes den til udtalelse hos Trafikstyrelsen, som godt nok har foretaget den afgørelse, som påklages.

En hvilken som helst embedsmand i departementet vil som generalist kunne sagsbehandle klagen og foretage sin generalist vurdering med efterfølgende konklusion og anbefaling. Ses behov, kan klageren naturligvis inddrages.

Således er der ikke behov for en særskilt klageinstans, da departementets og styrelsens eksisterende personale anvendes til sagsbehandlingen.

Anbefaling:

Luftfartsloven ændres til, at sager kan påklages transportministeren, hvorved klageadgangen som princip løftes til transportministeren.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51


DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

<https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1qWClb-0006r4-5X&d=4%7Cmail%2F90%2F1692175800%2F1qWClb-0006r4-5X%7Cin12d%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C64DC8ED13AFCD49AE288EF41F6213A17&o=d.wwas-awekd.&s=iiZwCg88etTDNVRPV4rdjWWQUNM>



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

 Only print this e-mail if necessary.

## Transportministeriet

## Danish Aviation

Att.:

Tanja Skocajic, [tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk)

Simone Ritter, [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)

### Bemærkninger til forslag om ændringer i luftfartsloven (luftfarts-selskabers adgang, droneområdet mm.)

Dansk Luftfart takker for det fremsendte høringsmateriale, jf. Transportministeriets mail af 7. juli 2023. Forslaget indeholder præcisering af regler om luftfartøjers adgang til dansk område, delegation til private af opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havari-kommissionen.

Vi har en enkelt, og for os vigtig, bemærkning til forslaget.

Det fremgår af lovbemærkningernes afsnit 3 (Økonomiske konsekvenser mv.), at omkostningerne til det løbende tilsyn vedrørende dronereglernes efterlevelse, herunder især vedrørende efterlevelse i forbindelse med den foreslåede delegation af opgaver til eksterne, skal finansieres via den såkaldte safety-afgift, der betales af passagerluftfartsselskaberne. Det oplyses endvidere samme sted, at der derfor kan blive tale om, at afgiften skal forhøjes.

Uagtet sympati for dronesektorens udviklingsperspektiver, finder vi det helt uholdbart at den civile passagerluftfart via safety-afgiften skal finansiere tilsynsaktiviteterne for en anden sektor. Luftfartsloven lægger efter vores opfattelse heller ikke op til krydssubsidiering fra civil passagerluftfart til andre sektorer, idet lovens tekst taler om ”...opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart”. Droneflyvning er efter vores opfattelse ikke at betragte som ”civil luftfart” i denne kontekst.

Det er således vores opfattelse, at omkostningerne til dronetilsyn ikke skal dækkes af den civile passagerluftfart. Vi anmoder derfor om, at man på det punkt finder en anden finansieringsmodel.

For det mere langsigtede perspektiv opfordrer vi til, at finansieringsmodellen angående den civile luftfart ved passende lejlighed evalueres.

Med venlig hilsen



Per Henriksen



Transportministeriet  
[tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk); [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)

Dok. 292430  
14. august 2023

## Høringssvar vedr. ændring af lov om luftfart

Forbrugerrådet Tænk har modtaget høring over udkast til ændring af lov om luftfart - præcisering og ændring af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser.

Vi synes det er positivt, at Havarikommissionens ansvarsområde udvides til at omfatte droner.

Vores eneste bemærkning vedrører forslaget bestemmelse i § 2, stk. 2, om, at der først er anmeldelsespligt til Trafikstyrelsen for et luftfartøj, der primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område, når perioden overstiger to måneder.

Der kan jo også ske noget i forbindelse med et luftfartøj inden for to måneder, hvor man har brug for at kunne identificere fartøjet. Det kan være ulykker eller lovovertrædelser som fx krænkelse af privatlivets fred. Det er derfor vigtigt, at Trafikstyrelsen har en reel mulighed for at i relevante tilfælde få oplyst ejerforhold med videre for et givet luftfartøj fra de omfattede lande i disses registre for luftfartøjer.

Det er vores indtryk, at myndighedssamarbejdet mellem forskellige lande om udveksling af informationer vedr. produktrelaterede forhold ikke i alle tilfælde foregår lige gnidningsfrit. Vi skal derfor opfordre til, at det overvejes, om disse muligheder mht. luftfartøjer i dag er tilstrækkelig gode. I modsat fald bør enten bestemmelsen genovervejes, eller der bør gøres en indsats for at sikre effektive muligheder for informationsudveksling.

Venlig hilsen

**Karin Breck**  
Afdelingschef

**Vagn Jelsø**  
Chefkonsulent

---

**Til:** TRM Tanja Skocajic (tsk@trm.dk)  
**Fra:** info cfu-net (info@cfu-net.dk)  
**Titel:** SV: NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart  
**E-mailtitel:** SV: NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Id nr.: 236911)  
**Sendt:** 08-08-2023 15:04

Kære Tanja.

CFU har ikke bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Camilla Christensen  
Fuldmægtig



**CFU - Centralorganisationernes Fællesudvalg**

Niels Hemmingsens Gade 10, 4.  
1153 København K

Telefon 33 76 86 74  
Mail: [cc@skaf-net.dk](mailto:cc@skaf-net.dk)

---

**Fra:** TRM Tanja Skocajic <tsk@trm.dk>  
**Sendt:** 7. juli 2023 14:19  
**Cc:** TRM Simone Ritter <sri@TRM.dk>  
**Emne:** NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Id nr.: 236911)

Til høringsparter på vedlagte liste

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til forslag til

lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser).

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Tanja Skocajic på mail [tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk) og telefon 20 32 87 32 og Simone Ritter på mail [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk) og telefon 72 26 70 51.

**Med venlig hilsen**

Tanja Skocajic  
Fuldmægtig

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

[tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk)  
Telefon + 20 32 87 32  
[www.trm.dk](http://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://url12.mailanyone.net/scanner?m=1qTMO1-0002dl-3b&d=4%7Cmail%2F90%2F1691499600%2F1qTMO1-0002dl-3b%7Cin12k%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C64D23D61245F081D3A0F4C46D2F12377&o=%2Fphtw%3A%2Fwtsnkw.tf-esas%2F.dnerokpiadaioItpk&s=6zG5rFbOXHKeoUksH6mkMuPf6Is>

<https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1qTMO1-0002dl-3b&d=4%7Cmail%2F90%2F1691499600%2F1qTMO1-0002dl-3b%7Cin12k%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C64D23D61245F081D3A0F4C46D2F12377&o=%2Fphtw%3A%2Fwts%2Fcw.edkpl.anrsoatpodkitil&s=gWLSldTEndBqLii84wAt2Hoi1Q0>

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

---

**Til:** TRM Tanja Skocajic (tsk@trm.dk)  
**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)  
**Titel:** SV: NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart  
**E-mailtitel:** SV: NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Id nr.: 236911)  
**Sendt:** 10-07-2023 07:10

Kære Tanja Skocajic

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

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen  
Ledelsessekretær

---

**Fra:** TRM Tanja Skocajic <tsk@trm.dk>  
**Sendt:** 7. juli 2023 14:23  
**Cc:** TRM Simone Ritter <sri@TRM.dk>  
**Emne:** NULLHøring: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Id nr.: 236911)

Til høringsparter på vedlagte liste

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til forslag til

lov om ændring af lov om luftfart (Præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet, digitale selvbetjeningsløsninger på luftfartsområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser).

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Tanja Skocajic på mail [tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk) og telefon 20 32 87 32 og Simone Ritter på mail [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk) og telefon 72 26 70 51.

### Med venlig hilsen

Tanja Skocajic  
Fuldmægtig

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

[tsk@trm.dk](mailto:tsk@trm.dk)  
Telefon + 20 32 87 32  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

**Til:** TRM Tanja Skocajic (tsk@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Cc:** Hoeringer (Hoeringer@naviair.dk)  
**Fra:** Hoeringer (Hoeringer@naviair.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart  
**Sendt:** 24-08-2023 12:21  
**Bilag:** signaturbevis.txt;

Til Transportministeriet

Jeg skal først og fremmest beklage den sene tilbagemelding på høring til lov om luftfart, som havde frist d. 17. august.

Jeg vil blot, for en god ordens skyld, bemærke, at Naviair ikke har bemærkninger til forslag om ændring af lov om Luftfart. Vi ser positivt på de foreslået ændringer.

Mvh  
Christoffer

---

**NAVIAIR**

Med venlig hilsen

**Christoffer Vahl Bendixen**

Fuldmægtig  
Operational Strategy & Compliance  
+45 61143259 • [cvb@naviair.dk](mailto:cvb@naviair.dk)



Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark  
T +45 3247 8000 • [www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)