|  |
| --- |
|  |
| Til høringsparterne | | 13. juli 2020  2020-4701 |

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart (safety-afgift, erstatningsansvarsgrænser og kønsbetegnelser)**

Transport- og Boligministeriet forventer i kommende folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast til lov om ændring af lov om luftfart.

Lovforslaget har til formål at adressere behovet for en generel opdatering af luftfartsloven i form af fastlæggelse af safety-afgiften på grund af væsentligt ændret passagerantal i kølvandet på COVID-19 pandemien, regulering af de beløbsmæssige erstatningsansvarsgrænser ved befordring af passagerer, bagage og gods, der ikke er omfattet af EU-regulering samt brug af kønsneutrale stedord.

*Fastlæggelse af safety-afgiften*

Det statslige tilsyn med luftfartsområdet varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen fører tilsyn med, at alle relevante nationale og internationale regler, der skal være med til at gøre luftfarten sikker, efterleves.

Tilsynet finansieres af brugerne via en safety-afgift, der er fastsat i § 148, stk. 1, i lov om luftfart. Afgiften opkræves hos såvel danske som internationale luftfartsselskaber, der befordrer passagerer, der flyver fra en dansk lufthavn. Beløbet overvæltes af selskaberne typisk på billetprisen som en lokal afgift.

Afgiftssatsen er siden indførelsen i luftfartsloven tilpasset flere gange, senest i 2018, hvor den blev fastsat til 4,75 kr. Den løbende, årlige regulering har medført, at afgiftssatsen i 2020 udgør 4,50 kr. Siden afgiftens indførelse i luftfartsloven i 2013, hvor den oprindelige afgiftssats var på 6,00 kr., har afgiften svinget mellem 4,50 kr. og 6,25 kr. Formålet med såvel tidligere tilpasninger af afgiften som den årlige regulering har været, at afgiftsordningen skulle balancere over tid, for derved at forhindre såvel overskud som underskud på ordningen.

COVID-19 pandemien og den deraf følgende nedlukning af såvel Danmark som resten af verden, har ført til væsentlig usikkerhed om aktivitetsniveauet i luftfartsbranchen i såvel 2020 som i de kommende år.

Konkret betyder fraværet af passagerer, at der ikke indbetales safety-afgifter som forventet i 2020, hvilket i sig selv giver underskud på ordningen.

Derudover vil den årlige regulering af safety-afgiften, der baserer sig på den reguleringsmekanisme, der findes i luftfartslovens § 148, stk. 4, føre til væsentlig ubalance på ordningen, som på grund af den måde reguleringsmekanismen fungerer på, vil strække sig flere år ud i fremtiden.

Det skyldes, at det netop er passagerantallet, som det så ud 2 år tidligere, der danner grundlag for opkrævningen af safety-afgiften, jf. ovenfor. Det meget lave antal afrejsende passagerer under COVID-19 pandemien vil betyde, at safety-afgiften, med den gældende reguleringsmekanisme, om 2 år vil komme til at basere sig på et passagerantal, der sammenlignet med tidligere år, ligger på et endog meget lavt niveau.

Endelig vil udviklingen i passagerantallet i en periode fremover også være omgærdet med væsentlig usikkerhed, som helt vil afhænge af, hvordan lufttrafikken efter genoplukningen i forlængelse af COVID-19-pandemien kommer til at udvikle sig.

Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at foretage en årlig regulering af afgiften som hidtil, idet det vil give nogle meget store udsving i satsen fra år til år, uden at udsvinget afspejler den aktuelle aktivitet på området.

Det foreslås derfor, at afgiftssatsen pr. 1. januar 2022 fastlægges på det oprindelige niveau for afgiften på 6,00 kr. Dermed nulstilles ordningen, så der ved den fremtidige regulering af satsen, tages udgangspunkt i den oprindelige sats. Det betyder samtidig, at den afgiftssats, der fremgår af den gældende § 148, stk. 1, på 4,75 kr. vil finde anvendelse i 2021.

Samtidig foreslås det, at reguleringsmekanismen i loven udskydes, så først kommende regulering af afgiftssatsen sker pr. 1. januar 2025. På dette tidspunkt vurderes det, at de udsving i aktivitetsniveauet på luftfartsområdet, der skyldes COVID-19 pandemien, vil være stabiliseret. Dermed vil reguleringsmekanismen på ny kunne virke efter hensigten, så der kan sikres en langsigtet balance på safety-afgiftsordningen.

*Regulering af erstatningsansvarsgrænserne*

De gældende regler for luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatningen, er reguleret internationalt i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen).

Montreal-konventionens bestemmelser om erstatningsansvarsgrænser ved skade på passagerer, bagage og gods, er gennemført i dansk ret i luftfartslovens § 111. Erstatningsansvarsgrænserne finder anvendelse i forhold til luftfartsselskaber fra Grønland, Færøerne og tredjelande, men gælder også for EU-luftfartsselskaber for så vidt angår skade på gods. Øvrige skader omfattes af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, og er således ikke relevante for nærværende lovforslag.

Beløbene i Montreal-konventionen er nu for anden gang siden Danmark tiltrådte konventionen blevet ”pristalsreguleret”.

Det foreslås på den baggrund, at de bestemmelser i luftfartsloven, der gennemfører Montreal-konventionen i dansk ret, ændres, så beløbene reguleres i overensstemmelse med den seneste ændring i Montreal-konventionen.

*Brugen af kønsbetegnelser*

Luftfartsloven stammer fra 1960. Dette afspejler sig i visse af lovens bestemmelser, der stadig bærer præg af at være formuleret i en tid, hvor kønsbetegnelser i lovgivning ikke var usædvanligt.

Kønsdefinerende stedord bør ikke anvendes i lovgivningen, med mindre det er nødvendigt at sondre mellem kønnene. Det vurderes ikke at været tilfældet i de bestemmelser, der omfattes af forslaget.

Det foreslås på den baggrund, at kønsbetegnende stedord neutraliseres i overensstemmelse med Statsministeriets cirkulæreskrivelse af 5. december 1980 om anvendelse af kønsneutrale betegnelser i lovgivningen. Den foreslåede ændring har ingen materiel betydning for bestemmelsernes anvendelse.

Høringsmaterialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk

Transport- og Boligministeriet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger senest den 21. august 2020.

Høringssvar bedes sendt til [lgp@trm.dk](mailto:mam@trm.dk)

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Gry Petersen på mail [lgp@trm.dk](mailto:lgp@trm.dk) og telefon 72 26 71 20.

Med venlig hilsen

Gry Petersen  
Fuldmægtig