

Mere plads til innovation og bæredygtighed

Regelforenkling og færre administrative byrder



**Mere plads til innovation og bæredygtighed:
Regelforenkling og færre administrative byrder
på dansk luftfart**

12. januar 2026

Sammenfatning

Dansk luftfart spiller en central rolle for Danmarks sammenhængskraft, mobilitet og økonomi som en kritisk infrastruktur, der ikke blot understøtter Danmarks økonomi og velstand, men også danskernes kulturoplevelser, turismen og den nationale sammenhængskraft.

Lufthavnene, luftfartsselskaberne, trafikstyringen, luftfartsuddannelserne og de mange kompetente underleverandører til dansk luftfart står i dag stærkt, men er afhængige af en fortsat udvikling af rammebetingelserne for at leve op til kravene i den stærke europæiske og globale konkurrence.

Det er afgørende, at dansk luftfart har gode muligheder for at bruge sine ressourcer på at gennemføre den grønne omstilling og håndtere sektorens mange andre strategiske udfordringer, samtidig med at den kommercielle luftfart forbliver en meget sikker transportform. Ressourcerne skal anvendes der, hvor de har mest værdi.

Det kræver en ændret tilgang fra alle involverede parter til de voksende administrative byrder og myndighedernes markante reguleringstryk på branchen, som ellers risikerer at flytte fokus fra kerneopgaverne i de kommende år. Det afdækkes i en interviewundersøgelse som Brancheforeningen Dansk Luftfart har gennemført blandt virksomhederne i luftfartserhvervet i Danmark.

Strategiske udfordringer og muligheder for dansk luftfart

- Grøn omstilling og mere bæredygtighed => Reduktion af CO₂, støj og partikler
- Teknologiske muligheder og trusler => Digitalisering, AI og cybersikkerhed
- Arbejdskraft & kompetencer => Tiltrækning, fastholdelse og udvikling af medarbejdere
- Passagerrettigheder => Stærke forbrugerforventninger og forbrugerorganisationer
- International konkurrence => Omkostningseffektivitet og massive investeringer i ny kapacitet
- Geopolitiske og makroøkonomiske risici => Internationale konflikter, pandemier og barrierer
- Voksende regulering af erhvervet => Administrative byrder og et stigende reguleringstryk

Stort behov for regelforenklning og færre administrative byrder i luftfarten

Dansk luftfart opererer i et af Europas mest omfattende reguleringslandskaber med fire niveauer: globalt (ICAO), europæisk (EU, EASA), nationalt og tværgående erhvervsregulering. Reguleringen af europæisk luftfart har haft klare formål og givet gevinster i form af et ensartet højt sikkerhedsniveau i EU, gensidig anerkendelse mellem landene af certificeringer og godkendelser, harmoniserede spilleregler i EU-medlemsstaterne samt markedsåbning og international konkurrence. Men reguleringens gevinster er kommet med en høj pris i form af et stadigt stigende administrativt pres på luftfartsvirksomhederne med stadigt flere og mere komplekse opgaver vedrørende compliance, tætte myndighedstilsyn og omfattende

rapporteringskrav. Ikke kun luftfartsvirksomhederne mærker trykket - myndighederne føler sig tilsyneladende også selv pressede.

Det er samtidigt veldokumenteret, at luftfarten er en meget sikker transportform og konkurrencen er på mange måder veludviklet til fordel for forbrugerne med mange valgmuligheder og konkurrence på priserne. Det rejser et grundlæggende spørgsmål om, hvorvidt man i Europa er ved at gå for langt i reguleringen af luftfartssikkerheden? Kører reguleringsmaskinen ufortrødent videre i samme tempo på trods af det meget høje sikkerhedsniveau, og hvordan finder man den rigtige balance?

Den omfattende regulering gør det sværere for den enkelte danske luftfartsvirksomhed at håndtere reguleringstrykket på sigt. Det er afgørende for dansk luftfart, at de relevante myndigheder bidrager strategisk i forhold til en fælles målsætning om regelforenkling og administrative lettelser. Det er en stor og krævende målsætning, men der er behov for, at luftfartsvirksomheder, leverandører og myndigheder arbejder sammen om at nå målene.

Interviewundersøgelsen: Konkrete reguleringstiltag i dansk luftfart

Interviewundersøgelsen blandt de danske luftfartsvirksomheder afdækker en lang række eksempler på den omfattende regulering og de udfordringer virksomhederne oplever:

- Cybersikkerhed giver nye lag af regulering*
- Verdens mest omfattende regulering af kunstig intelligens*
- Omfattende krav til lufthavnenes drift og planlægning*
- Nye europæiske og danske krav til luftfartsselskaber i skarp international konkurrence*
- Behov for bedre adgang til at arbejde og udvikle sig i luftfartserhvervet*

Hvordan kommer vi videre?

Det bør være en fælles interesse i at regelforenkling baseres på et vedvarende og struktureret samarbejde mellem virksomhederne og myndighederne, herunder Trafikstyrelsen. Samarbejdet skal være mere strategisk og tillidsbaseret i respekt for de forskellige aktørers roller. Der skal i fællesskab sættes fokus på de centrale udfordringer:

- Målsætningerne om regelforenkling og reduktion af administrative byrder kræver at alle parter, herunder både myndighederne, luftvirksomhederne og organisationerne, tager et fælles og ambitiøst medansvar for at målene nås*

- *Luftfartsvirksomhederne skal inddrages tættere og tidligere i udformningen af ny regulering når det er relevant, og ikke blot i de mere formaliserede og skabelonprægede høringsprocesser*
- *Et tættere samarbejde skal også sikre at der løbende sker en reel evaluering af tidligere indførte regelsæt, så fejl og uhensigtsmæssigheder fjernes hurtigst muligt når de konstateres, og regler uden værdi afskaffes*
- *Myndighedernes vejledning af luftfartsvirksomhederne om de enkelte tiltag skal styrkes, hvor det er relevant, herunder indhentningen af rettidige fortolkningsbidrag fra EASA*
- *Der skal arbejdes for at fremme en mere risikobaseret tilgang til regulering og tilsyn i ICAO/EU/EASA. Ressourcerne skal anvendes effektivt, og sættes ind der hvor behovet er størst*
- *Ved forslag til større reguleringstiltag er det vigtigt at konsekvenserne for konkurrenceevnen og innovationskraften for europæisk luftfart hver gang vurderes, dokumenteres og diskuteres inden beslutningerne tages*
- *Nationale og internationale myndigheder skal have større fokus på at rydde op i eksisterende regulering hver gang forslag til ny regulering udarbejdes og fremlægges*
- *Der er behov for øget anvendelse af moderne teknologi og digitalisering i håndteringen af de mange komplekse processer og datakrav i reguleringsprocesserne*
- *Danmark skal have en konstruktiv, men kritisk tilgang til implementeringen af nye regelsæt fra EU, EASA og ICAO, herunder for at hindre unødigt overimplementering i dansk lovgivning*
- *Man skal sikre en konsekvent anvendelse af Erhvervsstyrelsens grundlæggende principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering i Danmark*

De danske luftfartsvirksomheder inviterer Trafikstyrelsen og andre danske myndigheder til et tæt samarbejde om en ny tilgang til regelforenkling og til reguleringen af luftfartserhvervet.

Som et af de meste regulerede erhvervssektorer i Danmark ønsker luftfarten gå forrest i indsatsen for at reducere de administrative byrder og skabe grundlaget for en forbedring af det danske erhvervslivs konkurrenceevne.

Behov for en ny tilgang til reguleringen af luftfarten

Dansk luftfart spiller en central rolle for det danske samfund og for Danmarks integration i den globale økonomi i forhold til mobilitet, tilgængelighed, handel og konkurrenceevne.

Lufthavnene, luftfartsselskaber, trafikstyringen, luftfartsuddannelserne og de mange kompetente leverandører til dansk luftfart er afhængige af gode rammer i den stærke europæiske og globale konkurrence. Det er også en afgørende forudsætning for, at luftfarten får den nødvendige kraft til at gennemføre den grønne omstilling, samtidig med, at den kommercielle luftfart forbliver en meget sikker transportform.

Lufthavnene og flyselskaberne forbinder Danmark med resten af verden og sikrer tilgængelighed for borgere og erhvervsliv i hele landet for både personer og gods, mens uddannelsesinstitutioner, tekniske leverandører og serviceudbydere udgør en omfattende værdikæde, der sikrer arbejdspladser, kompetenceudvikling og teknologisk innovation.

Luftfarten er derfor mere end blot en transportform. Den er både et stort, innovativt erhverv og en kritisk infrastruktur, der understøtter handel, turisme, innovation, velfærd og national sammenhængskraft.

Fokus på regelforenkling og færre administrative byrder

Beregninger fra regeringen viser, at i 2024 blev danske virksomheder ramt af nye regler, som samlet giver årlige byrder på næsten **10 mia. kr.** Heraf står EU-regulering alene for næsten 9,7 mia. kr. Det fremgår af Erhvervsministeriets redegørelse om bedre regulering for erhvervslivet fra juni 2025.

Den største enkeltstående byrde i 2024 var nye omfattende krav fra EU til virksomhedernes bæredygtighedsrapportering under det såkaldte CSRD-direktiv, som skærpede og udvidede reglerne for virksomhedernes *rapportering* af miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige forhold. Men de senere års erhvervsmæssige byrder fra EU og nationalt stammer også fra andre krav og stramninger indenfor arbejdsmarked, finansielle og regnskabsmæssige forhold, sikkerhed, energi, miljøbeskyttelse og forskellige former for rapportering m.m.

I redegørelsen fastslår erhvervsministeren, at vi lever i en tid, hvor tempo er fuldstændig afgørende for de danske virksomheders fremtid. Verden er forandret. Der er krig i Europa. Geopolitiske spændinger og et hastigt kapløb om nye teknologier. Hvis man ikke fjerner "bureaukrati og bøvl", sakker Danmark bagud og mister konkurrencekraft. Danmark vil tabe investeringer. Og i sidste ende sættes fremtidens arbejdspladser, vækst og velstand over styr. Hvis Danmark også i fremtiden skal stå stærkt internationalt, er det vigtigt, at man skruer ned for byrderne. Det er der i den grad brug for.

Luftfarten er blandt de brancher, hvor disse byrder mærkes hårdt, fordi sektoren allerede er underlagt et omfattende regelsæt. Branchen står dermed over for en dobbelt udfordring:

- At fastholde sikkerhed og compliance på et højt niveau

- At sikre, at ressourcerne anvendes der, hvor de har mest værdi og ikke forsvinder i administrativt dobbeltarbejde

Hvis Danmark skal fastholde en stærk og dynamisk luftfartssektor, kræver det en ny tilgang hen imod en mere smidig, digital og risikobaseret regulering, hvor ressourcerne anvendes dér, hvor de giver størst effekt for både sikkerhed, bæredygtighed, effektivitet og kundeservice. Det er en stor opgave, som kræver en tæt dialog mellem luftfartens mange forskellige aktører - herunder luftfartsvirksomheder, organisationer og myndigheder.

Udfordringer for dansk luftfart i de kommende år

Grøn omstilling

Danmark har ambitiøse klimamål. Luftfarten skal bidrage gennem introduktion af bæredygtigt flybrændstof (SAF), udvikling og indfasning af elektriske og hybride flytyper samt investeringer i energieffektive løsninger i lufthavne og i driften generelt. Det kræver store investeringer og tæt koordination mellem industri, myndigheder og EU.

Digitalisering og cybersikkerhed

Driften af både fly og lufthavne er i stigende grad afhængig af komplekse digitale systemer. Det skaber nye risici, herunder cyber, der kan true både sikkerhed og drift. EU har reageret med NIS2-direktivet, som stiller skærpede krav til kritiske sektorer, herunder luftfarten. Direktivet kommer oven i den eksisterende luftfartsregulering, og kan skabe komplekse overlap.

Passagerrettigheder og klimaansvar

EU har et højt ambitionsniveau for forbrugerbeskyttelse og klimaansvar. Passagerrettighedsforordningen samt kommende klimarelaterede tiltag betyder, at luftfartsselskaber står over for flere nye krav, som kan være vanskelige at balancere med behovet for fleksibel drift.

Global konkurrence

Luftfart er en international branche, hvor selskaber og lufthavne konkurrerer globalt. Hvis danske rammevilkår bliver tungere end konkurrenternes, kan det true investeringer og arbejdspladser. Andre regioner arbejder med mere fleksible rammer, og det kan stille Danmark og EU dårligere i konkurrencen om at tiltrække ruter og trafik. Hvis Danmark fortsat skal være en international luftfartshub, er det afgørende, at reguleringen er risikobaseret, proportional og digitalt understøttet.

Reguleringen af luftfarten i dag

Luftfarten er som erhverv i meget betydeligt omfang reguleret af EU og af den internationale luftfartsorganisation ICAO.

Den generelle eller tværgående erhvervsregulering i samfundet påvirker luftfartserhvervet med nye administrative byrder indenfor områder som miljø og klima, skatter og afgifter, data, sikkerhed og justitsvæsen samt virksomhedernes rapportering og dokumentation.

De seneste CSRD-krav fra EU om øget bæredygtighedsrapportering fylder meget i det samlede regnestykke for 2024, men indgår i et regelforenklingsudspil som blev vedtaget i EU's Ministerråd under det danske EU-formandskab i december 2025. Det har reduceret forøgelsen af erhvervsbelastningen og rapporteringsbyrden, herunder især fordi færre virksomheder bliver omfattet af de nye krav. Men det har ikke fjernet byrden for de større selskaber.

Ovenpå den generelle regulering kommer den sektorspecifikke regulering af luftfarten i EU. EU's luftfartsregulering er vokset markant i de seneste par årtier. Der er tale om lag på lag af regulering på en række områder – security, safety, forbrugerhensyn, miljø, klima, rapportering og nye dokumentationskrav. Samtidigt kommer nye reguleringsområder til – senest cybersecurity området, hvor luftfarten er omfattet af både generel erhvervsregulering og specifik transportregulering i EU.

Dansk luftfart har grundlæggende bakket op om intentionerne bag reguleringen af erhvervet. Det er vigtigt, at der altid står respekt om luftfartserhvervet som et dygtigt og sikkert erhverv. Det meget høje sikkerhedsniveau, som i dag kendetegner luftfarten, er sket på baggrund af en mangeårig målrettet regulering, et tæt samarbejde mellem operatører og myndigheder, internationalt samarbejde, nye teknologier og ikke mindst udvikling af en stærk sikkerhedskultur i branchen. Luftfarten er i dag blandt de absolut mest sikre transportformer.

Reguleringen har således bidraget til et ensartet højt sikkerhedsniveau i EU, harmoniserede spilleregler i EU-medlemsstaterne og gensidige anerkendelser af certificeringer o.l. Det har også været med til at åbne markederne og øge konkurrencen internationalt til fordel for både luftfartsvirksomhederne og de rejsende.

Reguleringen kommer med en pris

Prisen har været et stigende administrativt pres på luftfartsvirksomhederne i form af flere opgaver vedrørende compliance og tætte myndighedstilsyn, omfattende rapporteringskrav og en stadigt mere kompleks regulering, som udgør en voksende byrde for sektorens aktører. Det rejser det grundlæggende spørgsmål om, hvorvidt Europa simpelthen er gået for vidt i reguleringen af luftfartssikkerheden.

Luftfarten står i dag i en brydningstid. Nye krav til klima, bæredygtighed, passagerrettigheder, digitalisering og cybersikkerhed introduceres løbende. Mange af disse tiltag kommer oven i den eksisterende, detaljerede regulering. Dermed er det afgørende, at balancen mellem sikkerhed, effektivitet og konkurrenceevne bevares.

De danske luftfartsvirksomheder er samtidigt i direkte eller indirekte i konkurrence med udenlandske virksomheder, som ikke altid er underlagt de samme omfattende krav. Udviklingen i det samlede reguleringstryk risikerer at svække luftfartsvirksomhedernes konkurrenceevne både i Danmark og i EU som helhed.

Mange niveauer af regulering

Dansk luftfart er i dag reguleret af et bredt spektrum af myndigheder nationalt, europæisk og globalt. Regelforenkling og lettelser af de administrative byrder for de danske luftfartsvirksomheder kræver en indsats på flere niveauer for at påvirke den samlede regulering. Her er de vigtigste:

FN's globale luftfartsorganisation, ICAO

De standarder, der regulerer luftfarten, fastsættes globalt inden for FN's internationale luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation). Fundamentet for ICAO's arbejde er Chicagokonventionen fra 1944, som opfattes som den internationale luftfarts såkaldte "grundlov". Samtlige FN's 193 medlemslande er medlemmer af ICAO.

Konventionen fastlægger de grundlæggende rammer for international luftfart. Den forpligter medlemsstaterne til at fremme ensartede regler, standarder og procedurer. Dette er udmøntet i de såkaldte SARPs (Standards and Recommended Practices), som er fordelt på 19 Annexer. *Standards* er bindende krav, som medlemslande skal implementere i deres nationale lovgivning. *Recommended Practices* er anbefalinger, som giver medlemslandene en vis fleksibilitet.

SARPs dækker hele luftfartens kompleksitet: Flyvedygtighed, operationer, certifikater, lufttrafiktjeneste, miljøbeskyttelse og sikkerhedsledelse.

Særligt Annex 19 om Safety Management er centralt. Annexet introducerede kravet om Safety Management Systems (SMS) – en risikobaseret tilgang til sikkerhed, hvor målet er at identificere og reducere faktiske risici, frem for blot at følge checklister.

ICAO's regler danner grundlag for EU's og Danmarks luftfartslovgivning. En stor andel af den internationale regulering af luftfartsområdet bliver initieret af ICAO.

EU og EASA

Danmark har som EU-medlemsstat overladt en række centrale luftfartsopgaver til EU gennem medlemskabet af Den Europæiske Union og tilslutningen til Unionens Luftfartssikkerhedsagentur, EASA (European Aviation Safety Agency).

I EU står Kommissionen - i samarbejde med EASA - for reguleringen af luftfartsområdet, herunder ikke mindst det omfattende safetyområde. EASA har til opgave at arbejde for, at den civile luftfart opretholder et højt ensartet flyvesikkerhedsniveau i EU-landene. EU og EASA anvender både "hård" og "blød" regulering på luftfartsområdet.

"Hård lovgivning" (Implementing rules) omfatter de formelle retlige instrumenter, som EU-Kommissionen vedtager og fastsætter som forordninger eller som direktiver.

En *forordning* er en retsakt fra EU, der er direkte bindende for borgerne og virksomhederne i alle medlemsstater fra den fastsatte ikrafttrædelsesdato. Med andre ord skal medlemsstaterne ikke vedtage særskilt national lovgivning for at implementere en forordning. Men i praksis vil de nationale myndigheder, f.eks. Trafikstyrelsen, skulle bidrage til at sikre gennemførelsen i medlemslandene.

Et *direktiv* fastsætter mål og rammer for, hvad medlemsstaterne skal opnå, men overlader det i et vist omfang til de enkelte stater at vælge form og metoder for den nationale gennemførelse. Direktiver kræver derfor, at medlemslandene vedtager eller tilpasser national lovgivning inden for en given frist.

På luftfartsområdet fastsættes langt de fleste regler inden for EU som forordninger, der er direkte bindende. Men på f.eks. miljø- og arbejdsmiljøområdet fastsættes luftfartsreglerne typisk som direktiver, som først skal omsættes til dansk lovgivning, før de gælder for borgerne og virksomhederne.

EASA spiller en central rolle i reguleringen

EASA har en rådgivende rolle over for Kommissionen og medlemslandene, og kan udstede såkaldt "blød lovgivning" i form af udtalelser og vejledninger. Disse dokumenter er ikke juridisk bindende i sig selv, men de uddyber og definerer bedste praksis og tekniske kriterier, som operatører og myndigheder forventes at følge. Blød lovgivning kan understøtte implementeringen af hård lovgivning og skabe ensartede standarder på tværs af EU.

EASA udsteder således "blød lovgivning" i form af *Acceptable Means of Compliance (AMC)* eller "acceptable fremgangsmåder" og *Guidance Material (GM)* eller "vejledende materiale" til de gældende forordninger. Herudover laver EASA certificeringsspecifikationer.

Alternative Means of Compliance (AltMoC) giver luftfartsaktører mulighed for at anvende tekniske eller operationelle alternativer til de løsninger, EASA peger på i en AMC. Det giver principielt mulighed for en mere fleksibel og innovativ compliance for den enkelte virksomhed. Men det kræver, at luftfartsaktørerne kan fremlægge forskellige former for dokumentation over for Trafikstyrelsen for, at den alternative løsning lever op til kravene.

I praksis spiller EASA også en væsentlig rolle i udarbejdelsen af den "hårde lovgivning" i kraft af sin rolle som rådgiver for Kommissionen. EASA overvejer løbende, om et givet luftfartspolitisk mål skal nås via

hård eller blød lovgivning – eller en kombination, herunder f.eks. når nye tiltag fra ICAO skal implementeres i Europa. EASA fører også aktivt tilsyn med, at medlemsstaterne overholder EU's krav.

Hvis reglerne i et direktiv eller en forordning skal gælde for Færøerne og Grønland, skal det ske gennem en særskilt bestemmelse. Selv forordninger træder med andre ord ikke automatisk i kraft for Færøerne og Grønland, som ikke er medlemmer af EU. Trafikstyrelsen og Naviar bruger ganske store ressourcer på at sikre en tilpasning af nye internationale luftregler til Nordatlanten på en passende måde, herunder gennem såkaldte BL'er.

Trafikstyrelsen

Fundamentet for den danske luftfartslovgivning er lov om luftfart (Luftfartsloven). Luftfartsloven er en rammelov, som fastsætter de grundlæggende bestemmelser for den civile luftfart. Loven indeholder desuden en lang række bemyndigelsesbestemmelser, som bemyndiger transportministeren til at fastsætte de mere detaljerede bestemmelser for den civile luftfart, og denne bemyndigelse er videregivet til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsens udsteder bindende nationale bestemmelser på grundlag af luftfartsloven i form af bl.a. de såkaldte *Bestemmelser om Civil Luftfart* eller blot BL'er.

§1 Lov om Luftfart

Luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EU-forordninger.

§ 1a. Transportministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet, herunder droneområdet.

EU-forordninger er direkte bindende for EU-medlemslandenes borgere og virksomheder. Trafikstyrelsen kan derfor ikke påvirke dem som sådan, men bidrager i visse tilfælde til sikre, at de får praktisk anvendelse i Danmark. Det kan ske ved udstedelse af nationale forskrifter, der klargør, hvordan forordningernes krav konkret skal efterleves på dansk territorium, herunder præciserer f.eks. ansøgningsprocedurer og tilsynspraksis.

EU-direktiver skal indarbejdes i dansk ret inden for en fastsat frist, inden de kan få virkning. Transportministeren kan fastsætte de forskrifter, der er nødvendige for at gennemføre direktiverne på luftfartsområdet, og denne opgave er delegeret til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen udsteder derfor nationale regler i form af BL'er og andre bekendtgørelser, som præciserer formkrav, procedurer og sanktioner for at opfylde de gennemførte direktivers mål.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med dansk luftfart og EASA fører tilsyn med trafikstyrelsen

Som myndighed fører Trafikstyrelsens inspektører også løbende tilsyn med, at lufthavne, luftfartsselskaber og andre aktører overholder EU's forordninger og direktiver samt de nationale bestemmelser, der udfolder dem.

EASA gennemfører regelmæssige tilsynsbesøg i Danmark, herunder f.eks. i danske lufthavne, med henblik på at føre tilsyn med Trafikstyrelsens tilsynsarbejde m.m. og dermed Danmarks evne til at implementere og anvende EU's beslutninger på luftfartsområdet. Trafikstyrelsen fører således tilsyn med de danske luftfartsvirksomheder, mens EASA fører tilsyn med Trafikstyrelsen.

Styrelsen varetager desuden en række opgaver i forhold til godkendelser og tilsyn med civil luftfart, herunder certificering af luftfartøjer, driftstilladelser, vedligeholdelse og uddannelse af luftfartspersonel samt beredskabsopgaver.

Trafikstyrelsen har mulighed for at repræsentere Danmark i EASA-arbejdsgrupper og på ICAO-møder mm.

Samlet set gennemføres langt hovedparten af reguleringen af dansk luftfart på EU-plan via forordninger og direktiver fra EU-Kommissionen og EASA. Men Trafikstyrelsen har en vigtig rolle i forhold til *implementeringen* af EU-lovgivningen, herunder præciseringer, samt ikke mindst tilsynet med luftfartsvirksomhedernes overholdelse af EU-lovgivningen.

Generel regulering fra andre myndigheder

Dansk luftfart er også omfattet af den tværgående regulering, hvor mange andre europæiske og danske myndigheder er involveret, herunder f.eks. på politi, miljømyndigheder, Skat, Energistyrelsen, Datatilsynet, Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab m.fl. Denne regulering er i mange tilfælde etableret på EU-plan og implementeret i dansk lovgivning.

Blandt de mere fremtrædende, aktuelle eksempler på tværgående regulering med betydning for luftfartssektoren er følgende:

- EU's Databeskyttelsesforordningen (GDPR), som stiller krav til håndtering af personoplysninger
- EU's NIS2-direktiv, som skærper krav til cybersikkerhed for kritiske sektorer, herunder luftfart
- EU's AI-forordning, som fastsætter rammer for udvikling og anvendelse af kunstig intelligens i kritiske systemer
- Miljølovgivning, herunder EU's kvotesystem (ETS) og CORSIA-ordningen fra ICAO
- Nationale krav fra Beredskabsstyrelsen og politiet vedrørende beredskab, brandsikkerhed og terrorforebyggelse

Udspil fra EU-Kommissionen om regelforenkling i EU

Kommissionen vedtog i februar 2025 nye forslag, som har til formål at mindske bureaukratiet og forenkle EU-reglerne til fordel for borgerne og virksomhederne. I det nye [konkurrenceevnekompas](#) præsenterer Kommissionen sin vision for, hvordan man – inspireret af den såkaldte Draghirapport – kan få EU's økonomi gjort mere konkurrencedygtig. Kommissionen anfører, at hvis man skal genoprette konkurrenceevnen og styrke væksten i EU, er man nødt til at skabe et gunstigt erhvervsklima og sikre, at virksomhederne har gode rammer til at trives.

Det er formålet med de første såkaldte omnibuspakker med forenklingsforanstaltninger i EU. Kravene til bæredygtighedsrapportering vil nu hovedsagelig blive rettet mod de største virksomheder, som typisk er dem, der har størst indvirkning på mennesker og miljø, mens det sikres, at de mindre virksomheder ikke belemres med sådanne krav. Den første pakke indeholder tiltag til at:

- Gøre det lettere og mere effektivt at foretage bæredygtighedsrapportering
- Forenkle due diligence-forpligtelserne for at støtte ansvarlig forretningspraksis
- Styrke kulstofgrænsetilpasningsmekanismen for at sikre en mere retfærdig handel med lande udenfor EU
- Skabe muligheder inden for europæiske investeringsprogrammer

I sit arbejdsprogram for 2025 annoncerede Kommissionen forskellige foranstaltninger til at håndtere overlappende, unødvendige eller urimelige regler, som skaber hindringer for EU's virksomheder. Kommissionens mål med alle disse tiltag er at mindske de administrative byrder med 25 pct – og med 35 pct for små og mellemstore virksomheder – frem mod udgangen af sit mandat i 2029.

Formålet med EU's første Omnibus-pakke er at styrke virksomhedernes konkurrenceevne ved at forenkle kravene til bæredygtighedsrapportering (CSRD) og dermed lette de administrative byrder. Pakken indebærer at mange danske virksomheder fremover ikke længere være omfattet af kravene til bæredygtighedsrapportering efter CSRD, og fristen for flere større virksomheder udskydes. Pakken er ikke specifikt rettet mod luftfart, men den kan få betydning for sektoren, fordi virksomheder med under 1.000 ansatte og 0,4 mia. € i omsætning kan blive fritaget for CSRD-rapportering. Tærsklen for nye krav i det såkaldt CSDDD-direktiv (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) hæves til at gælde for virksomheder med over 5.000 ansatte og 1,5 mia. € i omsætning. Dette blev vedtaget under det danske EU-formandskab.

Hvordan oplever de danske luftfartsvirksomheder reguleringen?

Luftfartserhvervet er inde i en markant udvikling i forhold til den skærpede internationale konkurrence, implementeringen af nye teknologier og forøgede forventninger til den grønne omstilling og bæredygtighed.

Samtidigt oplever det danske luftfartserhverv et voldsomt ressourcepres fra nye reguleringstiltag, fordi de administrative opgaver fylder mere og mere. Det koster penge, og det koster kræfter i de enkelte luftfartsvirksomheder. Udviklingen har været voldsom i de senere år i takt med den tiltagende internationale regulering af meget store dele af luftfarten. Det afdækker en grundig interviewundersøgelse blandt ledere og specialister i et udvalg af danske luftfartsvirksomheder. Undersøgelsen omfatter også kontrolinterviews med andre aktører end de danske luftfartsvirksomheder.

Reguleringen presser alle aktører i luftfarten

Omfanget og kompleksiteten i indførelsen af ny regulering fra især EU og EASA, men også en række andre myndigheder, er betydelig, og den samlede regelmasse vokser år for år. Det presser luftfartsvirksomhederne direkte, men også indirekte, ved at presset på de nationale danske myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, forstærkes. Reguleringen omfatter de centrale dele af luftfartslovgivningen, safety, security, forbrugerhensyn, finansielle forhold, miljø og klima m.m. Klimareguleringen omfatter ikke kun krav til luftfartens teknologier, men også afgiftssystemer, EU's kvotesystem og andre reguleringsområder.

Problemet er ikke nødvendigvis de enkelte tiltag og EU-forordninger isoleret set, men det samlede pres fra regulering, tilsyn, dokumentationskrav og rapportering på en bred vifte af områder. Der er risiko for, at dette pres i realiteten flytter fokus på en uhensigtsmæssig måde i forhold til de fælles målsætninger, som branchen bakker op om.

Flere overlappende krav fra ICAO, EASA og EU-Kommissionen i kombination med den generelle EU-regulering af europæisk erhvervsliv skaber et komplekst regelsæt. Det kan føre til høje omkostninger til compliance hos både lufthavne, luftfartsselskaberne og de mange øvrige aktører i sektoren.

Den generelle regulering kommer i flere tilfælde oven i de luftfartsspecifikke regler og bidrager til at skabe et komplekst compliance-billede. Mange virksomheder oplever, at der mangler koordination, og at de forskellige regelsæt ikke altid er tilpasset hinanden. Resultatet er overlap, dobbeltarbejde og usikkerhed hvis ikke tiltagene koordineres.

De mange krav kan således skabe en reguleringsmæssig fragmentering og unødigt kompleksitet for den enkelte luftfartsvirksomhed.

Samtidig udgør det i sig selv en udfordring, at beslutningerne i EU baseres på særdeles komplekse processer og dokumenter. Det er vigtigt at EU og EASA reducerer tempoet i reguleringen, hvis det ikke skal gå ud over kvaliteten i implementeringen og luftfartsvirksomhedernes mulighed for at drive og udvikle deres virksomhed.

Den stærke sikkerhedskultur i dansk luftfart kan komme under pres

Luftfartsvirksomhederne frygter, at fokus på overholdelse af detaljestyrede procedurer kan skabe en kultur, hvor dokumentation prioriteres over reelle sikkerhedsforbedringer, og hvor deres medarbejdere opfatter reglerne som en formel checkliste frem for et værktøj til risikostyring. Hvis reglerne opleves som urimeligt byrdefulde, kan det fremkalde risiko for non-compliance eller kreative genveje til at nå målene.

Safety-området nævnes som et eksempel på dette overordnede dilemma. Branchen vurderer, at sikkerheden i dag er høj i dansk luftfart. Ifølge Trafikstyrelsens plan for luftfartssikkerhed 2025-27 anses luftfart for at være en af de sikreste transportformer både nationalt og internationalt, og sikkerhedsmålene for kommerciel og ikke-kommerciel dansk luftfart er overholdt i hele perioden fra 2014 til 2023. Men de stigende krav til regulering, tilsyn og dokumentation på området risikerer at flytte fokus fra det stærke værdibaserede arbejde med safety til formaliseret regeloverholdelse og compliance.

Tæt regulering af lufthavnenes grundlæggende drift

Lufthavnene oplever, at tilsynsindsatsen er blevet meget byrdefuld. En lufthavn har fremlagt detaljerede tjeklister med henholdsvis 850 og 1.050 krav fra de seneste to ordinære tilsyn. I øjeblikket oplever den pågældende lufthavn sagsbehandlingstider på mere end 3 år, før myndighederne giver svar på de findings, som lufthavnen allerede har udbedret efter tidligere tilsyn. Der er variationer inden for de enkelte tilsynsområder, men lange svartider hos myndighederne på luftfartsvirksomhedernes håndtering af tilsynsfindings forsinker forandringsprocesser og kan dermed hæmme innovationen.

Implementeringen og forvaltningen af EU-reguleringen er i stigende grad blevet så proces- og dokumentationstung, at det truer med at spænde ben for effektiv drift og reel risikobaseret styring.

Tunge dokumentationskrav og byrdefulde processer opleves således fra tid til anden som formalia og skabelonprægede i stedet for at understøtte den risikobaserede sikkerhedsledelse. Selv mindre ændringer i driften udløser krav om omfattende risikovurderinger og proceduredokumentation. Det kan svække både effektivitet, innovationskraft og medarbejderengagement i en branche, hvor der i forvejen er en meget stærk sikkerhedskultur.

Mere fokus på dansk luftfart som et vigtigt erhverv

Flere luftfartsvirksomheder peger på, at der helt grundlæggende er behov for en mere liberal tilgang til luftfartssektoren. Øget regulering kan ikke altid være svaret. Reguleringen af sektoren bør understøtte og afspejle den hastighed, hvormed sektorens virksomheder i dag har behov for at omstille sig i lyset af den globale konkurrence, nye teknologier og de markant øgede forventninger om en bæredygtig luftfart.

Myndighederne bør derfor være mere opmærksomme på erhvervslivets vilkår og den driftsmæssige og operative del af luftfarten. Det bør også afspejle sig i myndighedernes kompetenceplaner, bemanning og rekruttering, når balancen mellem luftfartsfaglighed, jura, forvaltning og andre kompetencer fastlægges hos myndighederne. Luftfarterhvervet er opmærksom på, at også myndighederne flere steder har rekrutteringsudfordringer, men det understreger blot behovet for en mere fokuseret og prioriteret indsats i forhold til den samlede regulering.

Regulering og tilsyn bør ske der, hvor risikoen er størst

Stramninger af reguleringen eller kravene til tilsynsindsatsen bør ske dér, hvor risikoen er størst, og hvor data dokumenterer, at der er problemer. Risikobaseret regulering og tilsyn skal fokusere på at prioritere ressourcerne og belastningen der, hvor behovet er størst. På andre områder skal indsatsen reduceres. Ofte er der ikke behov for flere og stærkere generelle regler, men muligvis for flere stikprøver hos udvalgte aktører, hvis der er mistanke om forbedringsmuligheder.

Sådan er det ikke i dag, hvor compliance og detaljerede internationale regelsæt alt for ofte kræver, at inspektioner, rapportering og kontrol følger faste, universelle regler og intervaller for f.eks. tilsynsopgaven, uafhængigt af risikoen. Man kræver i realiteten den samme indsats i forhold til alle aktører, uden differentiering efter hensyntagen til risikoprofil i nævneværdig grad.

Flere luftfartsvirksomheder vurderer, at der for ofte er krav på EU-plan om at gennemføre et fast antal årlige tilsyn i fast rytme hos alle luftfartsvirksomheder af en bestemt type, uanset virksomhedernes risikoprofil. Man risikerer dermed, at de nationale myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, tvinges til at bruge deres ressourcer uhensigtsmæssigt. Frygten for at træde ved siden af risikerer at overskygge den sunde fornuft i et miljø, hvor der i forvejen er en stærk sikkerhedskultur. Der kan være et grundlag for at differentiere tilsynskravene, så de i højere grad afspejler risikoprofilen for de enkelte virksomhedstyper.

Undgå national overimplementering af EUs regler

Der er imidlertid også behov for, at de nationale myndigheder nøje overvejer, om de tolker og implementerer internationale regler og forordninger for restriktivt. Det gælder også de danske myndigheder. Ofte findes der muligheder for at implementere internationale reguleringskrav med en vis fleksibilitet. At udnytte disse fleksibilitetsmuligheder kræver en ekstra indsats fra de danske myndigheder, men det kan ofte være af stor betydning for erhvervet, at myndighederne prioriterer indsatsen.

En stor del af presset på *lufthavnene* i disse år er skabt af to væsentlige EU-forordninger – forordning 139 og forordning 373 - som i betydeligt omfang regulerer store dele af kernerdriften af lufthavnene gennem detaljerede krav til, hvordan flyvepladser skal drives i kombination med et omfattende tilsyn med driften i form af både infrastrukturen og de organisationer, som driver flyvepladsen. Men disse forordninger står ikke alene.

Mange *flyselskaber* oplever også, at en voksende række forskellige EU-forordninger, herunder forordning 965, skaber kompleksitet og administrative byrder. Selvom målet med forordningerne er at øge sikkerheden, føler branchen ofte, at implementeringen glider over i detaljerede krav, der hæmmer den operationelle fleksibilitet og øger omkostningerne uden nogen synlig gevinst i forhold til sikkerheden.

EU og EASA implementerer i mange tilfælde ICAO's anbefalinger som "hård lovgivning" i form af bindende forordninger uden at efterlade reel manøvre mulighed for medlemsstaterne i EU. Den tilgang kan have fordele i forhold til målsætninger om ensartethed og harmonisering. Men det kan samtidigt underminere princippet om mulighed for fleksibel national implementering og føre til situationer, hvor alternative midler til opfyldelse af kravene (*'Alternative Means of Compliance' – AltMoC*) nok er mulige i teorien, men i praksis er for ressourcekrævende og administrativ tunge for luftfartsvirksomhederne. Man oplever også eksempler på, at myndighedernes dokumentationskrav til luftfartsvirksomhedernes alternative midler i EU-medlemslande er forskellige fra land til land.

Luftfartsvirksomhederne oplever også, at den danske fortolkning af EU-reglerne er mere restriktiv og procesfastlåst, end nødvendigt, uden fuldt at udnytte den mulighed for fleksibilitet, som EU-reguleringen faktisk giver mulighed for. Det bidrager til oplevelsen af overimplementering og usikkerhed i vurderingen af, hvad der er regulatorisk muligt. Både luftfartsselskaber, lufthavne og leverandører til luftfarten fremhæver således dansk overimplementering som en udfordring, herunder f.eks. i forhold til de nye EU-krav til lufthavnenes drift.

De enkelte lufthavne er ofte afhængige af, at der tages hensyn til de særlige lokale forhold på deres geografiske lokalitet. For de internationale luftfartsselskaber – både i persontransport og godstransport – handler det også om, at der kan være fordele ved en høj grad af ensartethed og harmoniseret regulering i de lande, hvor selskaberne opererer. Især blandt luftfartsselskaberne efterspørges, at der er færrest mulige regeludstedere og størst mulig harmonisering af reglerne på EU-plan.

Myndighedernes vejledning og kommunikation med erhvervet

Branchen oplever, at når man beder Trafikstyrelsen om at afklare en fortolkning med EASA eller viderebringe mere generelle input til EASA, så er processen ofte langstrakt, fordi EASA stiller meget store krav i deres opfølgning, og fordi de mange reguleringstiltag generelt presser de nationale myndigheder. Der bør være en mindre procestung og simplere kommunikationsvej mellem den kompetente nationale myndighed og EASA, især hvad angår fortolkning og implementering af lovgivning. Processen skal være mere smidig.

Det er vigtigt, at Trafikstyrelsen og øvrige danske myndigheder bidrager til, at de danske luftfartsvirksomheder også bliver vejledt i deres arbejde med at leve op til de omfattende regelsæt – i respekt for myndighedernes rolle.

Der er behov for, at Trafikstyrelsen får et markant fokus på at finde de rette balancer i forhold til det massive reguleringstryk, som de danske luftfartsvirksomheder står over for, herunder gennem tilrettelæggelsen af den konkrete tilsynsindsats hos luftfartsvirksomhederne. Trafikstyrelsens tilsynsindsats bør i højere grad afspejle både det meget høje sikkerhedsniveau i dansk luftfart og den markante stigning i det internationale reguleringstryk på erhvervet.

Samtidig peger luftfartsvirksomhederne på, at det er vigtigt, at Trafikstyrelsen rent praktisk har ressourcer til f.eks. at tilpasse regelbeskrivelserne løbende i takt med de store mængder af ny regulering fra EU. Der kan der være områder, som har været reguleret nationalt af de såkaldte BL'er med hjemmel i Luftfartsloven, men hvor der er vedtaget en ny EU-forordning på området. Forordningen har direkte virkning og forrang foran national ret. Men det betyder ikke, at de danske BL'er automatisk forsvinder fra de centrale retskilder, og det kan skabe usikkerhed i branchen, hvis den massive regulering forhindrer en oprydning i forældede krav.

Mere fokus på god datahåndtering og digitalisering

En særlig problemstilling vedrører de øgede krav fra ICAO og EASA til luftfartens mange data, som ofte stammer fra flere forskellige kilder og anvendes i forskellige sammenhænge. EASAs krav til luftfartens data kan styrke kvaliteten af data, men det kræver, at det sker en reel national koordination og implementering af kravene. Og så kræver det, at de internationale myndigheder i højere grad prioriterer databehovet i deres kravstillelse på dataområdet.

På en række områder efterlyser erhvervet også en øget anvendelse af moderne teknologi og digitalisering i håndteringen af de mange komplekse processer og datakrav i reguleringsprocesserne.

Luftfartens administrative byrder er ikke kun påvirket af sektorlovgivningen, men også af den generelle eller tværgående regulering af erhvervslivet, herunder støj, miljø, klima, security og databeskyttelse.

GDPR-forordningen har således været ressourcekrævende for luftfartsvirksomhederne i de seneste år. Forordningen har til formål at beskytte fysiske personer, når deres oplysninger behandles af private virksomheder og i størstedelen af den offentlige sektor. Lufthavnenes kundevedtatte aktiviteter fylder i sagens natur meget i driften. Men når en lufthavn arbejder med f.eks. udvikling af nye AI-løsninger inden for kundeservice, er GDPR-kravene fra bl.a. Datatilsynet omfattende og omkostningskrævende. Det bremser innovation og udvikling.

På hele securityområdet er luftfarten i disse år omfattet af både nye tiltag for erhvervslivet generelt og specifikke tiltag i forhold til luftfarten. Aktuelt er cybersecurity på vej til at blive en stor udfordring for

de danske og europæiske luftfartsvirksomheder. Intentionen med reguleringen er klar, men det er helt afgørende, at man finder de rigtige balancer og den rigtige fokusering fra starten af. Effekten af nye krav til virksomhederne skal være veldokumenteret, inden kravene skrives ind i lovgivningen. Ny regulering bør ledsages af analyser af konsekvenserne, inden man vedtager og implementerer kravene.

Også indenfor kunstig intelligens (AI) er et nyt tværgående reguleringsområde ved at blive etableret. Det vil kræve stadigt større opmærksomhed i luftfartsektoren i de kommende par år for at undgå nye lag af kompleksitet i driften. Luftfartsvirksomhederne respekterer behovet for regulering af kunstig intelligens, men reguleringen må ikke ske på bekostning af dansk og europæisk luftfarts muligheder for at udvikle sig i samme takt som de globale konkurrenter gennem øget anvendelse af AI.

Bedre koordineret og evidensbaseret regulering

Den tværgående regulering kommer i nogle tilfælde direkte oven i de luftfartsspecifikke regler og bidrager til at skabe et komplekst compliance-billede. Mange virksomheder oplever, at der mangler koordination, og at de forskellige regelsæt ikke altid er tilpasset hinanden. Resultatet er overlap, dobbeltarbejde og usikkerhed, hvis ikke tiltagene koordineres.

De danske luftfartsvirksomheder lægger vægt på, at man lever op til nye krav, men må insistere på, at myndighederne implementerer kravene på en hensigtsmæssig og effektiv måde, hvor de forskellige reguleringstiltag tænkes sammen, og hvor de bureaukratiske hensyn ikke dominerer på bekostning af de grundlæggende formål med reguleringstiltagene.

De danske luftfartsvirksomheder ønsker at danske og europæiske myndigheder skal arbejde målrettet for at fremme en evidensbaseret og mindre byrdefuld EU-regulering, der styrker dansk og europæisk konkurrenceevne og skaber rum for, at luftfartsvirksomhederne kan leve op til samfundets forventninger om en fortsat sikker, innovativ og stadigt mere bæredygtig lufttransport.

En del af løsningen er, at myndighederne udviser mere tillid til de mange pligtopfyldende virksomheder i luftfartssektoren, herunder gennem en mere risikobaseret tilgang til regulering og tilsyn, hvor indsatsen koncentrerer sig dér, hvor behovet er størst.

Samtidig er det vigtigt, at der arbejdes for en større gennemsigtighed i forhold til baggrunden for nye reguleringsinitiativer internationalt og nationalt, herunder dokumentationen for behovet for et nyt forslag til regulering, og hvilket problem man søger at løse.

Den tætte og omfattende EU-regulering af medlemsstaterne sikrer en ensartethed, men det øger dermed også risikoen for konkurrenceulemper ved national særregulering i de enkelte lande. Når Danmark indfører, passager- eller klimaafgifter nationalt, risikerer danske lufthavne at blive mindre konkurrencedygtige end lufthavnene i nabolandene. Det kan i sidste ende koste arbejdspladser og begrænse ruteudbuddet.

Luftfartens godstransportører ønsker bedre muligheder for at optimere logistikken

Luftfartens godstransportører peger på, at der er et særligt behov for at sikre gode og mere liberale internationale rammevilkår for godstransporten med fly. Godstransport i luften fylder mere og mere, og aktørerne bliver mere og mere professionelle. Men adgangen til de globale markeder er i sit grundlag baseret på et 80 år gammelt reguleringsregime, som blev udviklet i regi af FN/ICAO på bagkanten den anden verdenskrig. Det er vigtigt, at Danmark arbejder for at sikre gode muligheder, så de danske luftfartsvirksomheder kan udnytte og optimere deres logistiske kapacitet.

Luftfartserhvervet er også opmærksomme på, at dele af den nuværende regulering kan bidrage til udfordringerne i forhold til tilgangen af kvalificeret arbejdskraft i sektoren i lyset af kravene til den faglige profil for den enkelte medarbejdertype i luftfartserhvervet.

Klare regler for udnyttelse af luftrummet til droner

På droneområdet er der grundlæggende et behov for en samlet, erhvervsvenlig regulering, som fremmer udvikling og innovation og samtidig sikrer klare og enkle regler for udnyttelsen af luftrummet over Danmark.

Det stigende reguleringstryk kræver et markant stærkere samarbejde i luftfartssektoren

Den stadigt mere omfattende og komplekse regulering gør, at virksomhederne i luftfartserhvervet vurderer, at de i realiteten får stadigt sværere ved at håndtere reguleringsstrykket fra EU. For de danske luftfartsvirksomheder er det afgørende, at de relevante myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, bidrager strategisk i forhold til en fælles målsætning om regelforenkling og reduktion af de administrative byrder i samarbejde med erhvervet.

Det er en stor og krævende opgave, som forudsætter, at hele det danske luftfartserhverv i form af luftfartsvirksomheder, leverandører og myndigheder står sammen om nogle nye måder at arbejde på.

Luftfartsvirksomhederne opfatter således i vid udstrækning Trafikstyrelsen som mere og mere bebyrdet af den stadigt mere intensive internationale regulering på luftfartsområdet. Ikke blot luftfartsvirksomhederne, men også Trafikstyrelsen er underlagt et omfattende tilsyn fra EASA, som kan have den uheldige konsekvens, at styrelsen overimplementerer nye regler fra EU-Kommissionen og EASA af forsigtighedsgrunde. Det er vigtigt for både erhvervet og styrelsen, at der bliver luft til kvalitetsbaseret implementering af ny regulering.

Luftfartsvirksomhederne ønsker et tættere og tillidsbaseret samarbejde med de relevante danske myndigheder centreret omkring Trafikstyrelsen. Udgangspunktet er, at de danske luftfartsvirksomheder tager hele indsatsen for compliance meget alvorligt. Dansk luftfart opfattes som meget sikker, og mange luftfartsvirksomheder efterlyser, at dette afspejles i myndighedernes tilgang og tillid til deres arbejde.

Luftfartsvirksomhederne kvitterer for Trafikstyrelsens initiativer i forhold til etableringen af branchepanelet for dansk luftfart og afholdelsen af workshops med luftfartsvirksomhederne på særlige områder.

Luftfartsvirksomhederne ønsker en tættere dialog med Trafikstyrelsen om, hvordan styrelsen kan bidrage yderligere til varetagelsen af dansk luftfarts samlede interesser i forhold til regulerings- og tilsynstrykket fra den internationale regulering, herunder i EASA, EU-Kommissionen og ICAO. Luftfartsvirksomhederne ønsker et forstærket samarbejde i dansk luftfart i bred forstand. Det kræver også at Trafikstyrelsen har de nødvendige ressourcer til rådighed. Samtidig vil Dansk Luftfart forstærke samarbejdet og erfaringsudvekslingen med de nordiske og europæiske interesseorganisationer for at understøtte, at målene nås.

Invitation til en ændret kurs med bedre balance i reguleringen

Man har efter luftfartsvirksomhedernes opfattelse en fælles interesse i, at regelforenkling baseres på et vedvarende og struktureret samarbejde mellem virksomhederne og myndighederne i dansk luftfart, herunder ikke mindst Trafikstyrelsen. Samarbejdet skal være mere strategisk og tillidsbaseret i respekt for de forskellige aktørers roller.

Som et af mest regulerede erhvervssektorer i Danmark ønsker luftfarten at gå forrest i indsatsen for at reducere de administrative byrder og skabe grundlaget for en forbedring af konkurrenceevnen.

Dansk luftfart inviterer Trafikstyrelsen og andre danske myndigheder til et tæt samarbejde om en ny tilgang til regelforenkling og til reguleringen af luftfartserhvervet. Der skal i fællesskab sættes fokus på de centrale udfordringer:

- Målsætningerne om regelforenkling og reduktion af administrative byrder kræver, at alle parter, herunder både myndighederne, luftfartsvirksomhederne og organisationerne, tager et fælles og ambitiøst medansvar for at målene nås.
- Luftfartsvirksomhederne skal inddrages tættere og tidligere i udformningen af ny regulering, når det er relevant, og ikke blot i de mere formaliserede og skabelonprægede høringsprocesser.
- Et tættere samarbejde skal også sikre, at der løbende sker en reel evaluering af tidligere indførte regelsæt, så fejl og uhensigtsmæssigheder fjernes hurtigst muligt, når de konstateres, og regler uden værdi afskaffes.
- Myndighedernes vejledning af luftfartsvirksomhederne om de enkelte tiltag skal styrkes, hvor det er relevant, herunder indhentningen af rettidige fortolkningsbidrag fra EASA.
- Der skal arbejdes for at fremme en mere risikobaseret tilgang til regulering og tilsyn i ICAO, EU og EASA. Ressourcerne skal anvendes effektivt og sættes ind dér, hvor behovet er størst.

- Ved forslag til større reguleringstiltag er det vigtigt, at konsekvenserne for konkurrenceevnen og innovationskraften for europæisk luftfart og erhvervsliv vurderes og diskuteres, inden beslutningerne tages.
- Nationale og internationale myndigheder skal have større fokus på at rydde op i eksisterende regulering, hver gang forslag til ny regulering udarbejdes og fremlægges.
- Der er behov for øget anvendelse af moderne teknologi og omkostningseffektiv digitalisering i håndteringen af de mange komplekse processer og datakrav i reguleringsprocesserne.
- Danmark skal have en konstruktiv, men kritisk tilgang til implementeringen af nye regelsæt fra EU, EASA og ICAO, herunder for at hindre unødigt overimplementering i dansk lovgivning.
- Man skal sikre en konsekvent anvendelse af Erhvervsstyrelsens fem grundlæggende principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering i Danmark (Boks nedenfor).
- Danske luftfartsvirksomheder opfordrer Regering og Folketing til at følge tæt op på EU-Kommissionens indsats for regelforenkling for at sikre, at processen fører til reel regelforenkling og lettelse af de administrative byrder, og ikke blot fører til f.eks. øget usikkerhed om kravene til indberetning. Det er vigtigt, at luftfarten bliver en del af denne proces. Samtidig opfordres Regeringen til at rejse behovet for regelforenkling i ICAO.

Brancheforeningen Dansk Luftfart vil som led i denne indsats forstærke samarbejdet og koordinationen med de øvrige nordiske og europæiske brancheorganisationer inden for lufthavne og luftfartsselskaber m.m. for at understøtte, at målet om regelforenkling og administrative lettelser nås

Erhvervsstyrelsens principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering i Danmark

1. "Den nationale regulering bør som udgangspunkt ikke gå videre end minimumskravene i EU-reguleringen
2. Danske virksomheder bør ikke stilles dårligere i den internationale konkurrence, hvorfor implementeringen ikke bør være mere byrdefuld end den forventede implementering i sammenlignelige EU-lande
3. Fleksibilitet og undtagelsesmuligheder i EU-reguleringen bør udnyttes
4. I det omfang det er muligt og hensigtsmæssigt, bør EU-regulering implementeres gennem alternativer til regulering
5. Byrdefuld EU-regulering bør træde i kraft senest muligt og under hensyntagen til de fælles ikrafttrædelsesdatoer"

Kilde: [Principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering | erhvervsstyrelsen.dk](#)

De danske luftfartsvirksomheders oplevelse af reguleringsregimet belyses nedenfor med en række konkrete eksempler på reguleringstiltag og aktuelle reguleringsmæssige udfordringer fra interviewundersøgelsen blandt ledere og specialister i danske luftfartsvirksomheder.

Cybersikkerhed giver nye lag af regulering

Cybersikkerhed og sikkerheden i luftfartens digitale netværk og informationssystemer får stadig større betydning i disse år. Det er et af de nye reguleringsområder og dermed endnu et nyt lag i den samlede regulering af luftfarten.

Der er i dansk luftfart stor respekt og forståelse for målsætningen om en høj grad af cybersikkerhed. Den målsætning er ikke til diskussion. Branchen benytter således i meget stort omfang digitale løsninger. Men implementeringen af de mange nye sikkerhedsforanstaltninger kan medføre betydelige byrder for luftfartsselskaber, lufthavne og andre luftfartsvirksomheder.

De mange nye cybersikkerhedskrav fra EU, EASA og Trafikstyrelsen skaber et stadigt stigende pres på luftfartserhvervet. Også ICAO har udviklet en cybersecuritystrategi, som fungerer som en global ramme for cybersikkerhed i luftfartssektoren.

Tilføjelsen af nye cybersikkerhedskrav øger kompleksiteten og de administrative byrder. Økonomisk set øger kravene investeringsbehovet i sikkerhedsværktøjer og personale. Administrativt giver de anledning til flere tilsyn (audits), rapporteringer og interne kontrolforanstaltninger. Operationelt øger de risikoen for forsinkelser i serviceleverancer og gating. Manglende overholdelse af kravene kan med de seneste tiltag resultere i væsentlige bøder og andre juridiske konsekvenser for virksomhederne i branchen.

Kravene til cybersikkerhed skal være veldokumenterede og koordinerede

Det er helt afgørende, at myndighedernes arbejde med krav til branchen udformes og implementeres på et veldokumenteret, rationelt og velkoordineret grundlag. Udviklingen i de seneste år giver grund til bekymring. Der er behov for, at reguleringen på cybersikkerhedsområdet ikke får lov til at vokse ud af kontrol fra starten af. Det vil ingen være tjent med.

Det er afgørende for erhvervet, at kravene indrettes og implementeres, så omkostningerne ved reguleringen begrænses mest muligt. Der skal være et rimeligt forhold mellem gevinsterne og omkostningerne. Det kræver, at myndighederne gør tingene klogt. Og tiltagene skal være veldokumenterede.

Case: Overlappende cyberregulering fra EASA og EU-Kommissionen

Aktuelt er luftfartsbranchen i Europa under et massivt pres for at implementere nye, overlappende cybersikkerhedskrav fra både EASA og EU-kommissionen. I kravene har EU og EASA også indarbejdet ICAO's såkaldte SARPs fra deres Aviation Cybersecurity Strategy, som fungerer som en global ramme for cybersikkerhed i luftfartssektoren. Dertil kommer, at Trafikstyrelsen har indledt et samarbejde med de øvrige nordiske lande om implementeringen af nye cybersikkerhedskrav fra EU.

Med det såkaldte NIS2-direktiv (Network and Information Security Directive) stiller EU-kommissionen skærpede krav til de europæiske operatører af kritisk infrastruktur inden for en lang række sektorer, herunder luftfart, vedrørende sikkerheden i netværk og informationssystemer. Direktivet er trådt i kraft i Danmark 1. juli 2025 efter lovvedtagelse i Folketinget, men det er endnu ikke fastlagt, hvilke virksomheder der konkret er omfattet. Det forventes at ske i 2026 efter, at virksomhederne har indrapporteret en række oplysninger til Trafikstyrelsen. Det endelige tilsynsregime er heller ikke fastlagt, idet Trafikstyrelsen først vil indsamle erfaringer.

NIS2 afløser NIS1 direktivet fra 2016 og omfatter nu langt flere virksomheder end hidtil med strengere krav om obligatoriske risikovurderinger og mere avanceret risikostyring, flere tilsyn og penetrationstest, kædeansvar i forsyningskæden og tredjepartsrisikostyring, flere og hurtigere krav til rapporteringen af hændelser, større bøder på op til 75 mio.kr. for manglende overholdelse af direktivet. NIS2 omfatter både luftfartsselskaber, lufthavne og flyvekontrolltjenester.

Det betyder, at dansk luftfart skal opfylde væsentligt skærpede krav til cybersikkerhed og informationssikkerhed. NIS2 medfører større administrative byrder for luftfartsvirksomhederne, større personligt ansvar for ledelsen og større ansvar for ikke blot egen virksomhed, men også for cybersikkerheden hos leverandørerne og underleverandører i lufthavnens forsyningskæde. Konsekvenserne for driften af en luftfartsvirksomhed kan blive ganske vidtgående.

Nærmest parallelt med EU-Kommissionens tværgående NIS2-initiativer er EASA ved at implementere specifikke krav til cybersikkerheden i luftfartssektoren i form af det såkaldte PART-IS-regelsæt, som træder i kraft fuldt ud i 2026 som en forordning, dvs. at regelsættet ikke kræver forudgående beslutning i Folketinget.

PART-IS (Part-Information Security) er en del af den europæiske luftfartsregulering, der fokuserer på informationssikkerhed inden for luftfartsområdet. Det er udviklet af EASA og har til formål at sikre, at luftfartsorganisationer implementerer sikkerhedsforanstaltninger for at beskytte mod cybertrusler og informationssikkerhedsrisici. PART-IS fastsætter krav til, hvordan luftfartsorganisationer skal sikre deres informationssystemer, herunder de såkaldte CNS-systemer (Communication, Navigation, Surveillance), for at opretholde sikkerheden og modstandsdygtigheden i luftfarten.

NIS2 og PART-IS har en række overlappende temaer i forhold til risikostyring, rapportering og ledelsestilsyn, men forskellig afgrænsning og terminologi. Der er således et sammenfald mellem de to reguleringsregimer, men de er ikke identiske, og de implementeres i to forskellige processer.

Der har været usikkerhed i en række europæiske lande om, hvordan NIS2's generelle krav spiller sammen med EASA's PART-IS-forordninger, herunder uvished om, hvorvidt fuld overholdelse af PART-IS automatisk opfylder NIS2's risikostyrings- og rapporteringskrav. Der kan være risiko for dobbeltarbejde og ekstra omkostninger til sikkerhedskrav, hvis der er behov for særlige nationale regler.

Danske lufthavne fremhæver NIS2 - sammen med GDPR - som centrale eksempler på særdeles omkostningstunge reguleringstiltag for erhvervet.

Det er vigtigt for luftfartserhvervet, at de regulerende myndigheder ser NIS2 og PART-IS i sammenhæng. Flere luftfartsvirksomheder bemærker, at implementeringen af NIS2 og PART-IS er lagt i to forskellige enheder i Trafikstyrelsen. Det har skabt en bekymring for at der samlet set kommer ekstraordinært mange ressourcekrævende tilsyn, hvis der gennemføres separate tilsyn for hver af de to ordninger. Det er vigtigt for virksomhederne, at Trafikstyrelsen er opmærksom på denne problemstilling.

Vigtigt at myndighederne har solid indsigt i de nye teknologikrav

Luftfartsvirksomhederne fremhæver, at der er behov for at vurdere mulighederne for gensidig anerkendelse mellem NIS2 og PART-IS. F.eks. bør det undersøges om sårbarhedsvurderinger kan opnå gensidig anerkendelse i de to reguleringsregimer. Det er under alle omstændigheder afgørende, at tilsynsmyndighederne udarbejder gode og klare vejledninger med de nødvendige præciseringer vedrørende de nye regelsæt og samspillet mellem dem. Det er en forudsætning for, at luftfartsvirksomhederne kan nå i mål med deres complianceprojekter på cyberområdet.

Det er generelt vigtigt for luftfartsvirksomhederne, at myndighederne har en solid indsigt i nye teknologikrav og fremtidens teknologier, når reguleringen skal udformes. Det er centralt, at myndighederne prioriterer at opnå denne indsigt, herunder gennem en aktiv inddragelse af erhvervet tidligt i reguleringsprocesserne. Der er behov for en styrkelse af inddragelsen af erhvervet.

Rent praktisk skal man også være opmærksom på, at de danske lufthavne har forskellige forudsætninger for at implementere de nye regelsæt. Visse lufthavne har egne CNS-teknikere til at løse opgaven på CNS-området. I andre løses opgaverne i samarbejde med Forsvaret. I Københavns Lufthavn løses PART-IS delen i samarbejde med Naviair.

Cybersikkerhed: Regelforenkling og byrdereduktion

- De regulerende myndigheder bør sikre, at der udarbejdes gode vejledninger og foretages de nødvendige præciseringer ifm. implementeringen af NIS2 og PART-IS
- Der skal formuleres tilsynsstrategier, som sikrer, at luftfartsvirksomhederne ikke udsættes for et dobbelt tilsynsregime under de to nye reguleringsregimer
- Når PART-IS træder i kraft i 2026, skal man i implementeringen, herunder i tilsynsplanen, tage hensyn til den forudgående implementering af NIS2
- Myndighederne bør sikres den nødvendige faglige kapacitet til at følge med i den teknologiske udvikling på cyberområdet i samarbejde med erhvervet, så udviklingen i de kommende år sker på et solidt grundlag
- Der bør i 2027 fremlægges en samlet evaluering af implementeringen af og tilsynsplanerne for NIS2 og PART-IS med henblik på dels at lære af erfaringerne i forhold fremtidige cyberreguleringstiltag, dels at pege på mulige regelforenklinger og "synergigevinster" i NIS2 og PART-IS

Verdens mest omfattende regulering af kunstig intelligens

Kunstig intelligens (AI) har formentlig et stort potentiale inden for luftfarten, som rummer enorme mængder af data og komplekse processer, moderne teknologi og sikkerhedssystemer på jorden og i luften, drift og vedligeholdelse af et stort kapitalapparat, trafikstyring og ruteplanlægning samt ikke mindst millioner af passagerer og kunder i lufthavnene og hos luftfartsselskaberne. Mange virksomheder i luftfartsbranchen arbejder i dag intensivt med AI, og AI bør være et vigtigt indsatsområde for EU i forhold til innovation og global konkurrenceevne.

I august 2025 er der trådt nye regler i kraft på området med EU's forordning om kunstig intelligens i form af den såkaldte AI-forordning, der er karakteriseret som verdens hidtil mest omfattende lovgivning for kunstig intelligens. Selve AI-forordningen trådte i kraft i august 2024, men reglerne indføres trinvist frem mod 2027. I Danmark har Digitaliseringsstyrelsen myndighedsansvaret.

De nye regler for kunstig intelligens sigter mod at skabe klare rammer for dem, der udvikler, distribuerer og anvender kunstig intelligens. AI-forordningen regulerer bl.a., hvordan bestemte typer af kunstig intelligens må og ikke må benyttes. Der er fokus på både muligheden for innovation og beskyttelse af borgernes sundhed, sikkerhed og grundlæggende rettigheder. AI-forordningen sætter således grænser for, hvad AI ikke kan bruges til, med vægt på at undgå at bremse innovation og sikre fair konkurrence.

Dansk luftfart støtter de forskellige formål, men balancen mellem dem vil i sidste ende blive helt afgørende for Danmarks og Europas muligheder i den internationale konkurrence og potentialet for at udvikle luftfarten med kunstig intelligens.

AI-forordningen er opbygget med en såkaldt 'risikobaseret tilgang'. Det betyder ifølge Digitaliseringsstyrelsen, at reglerne tager afsæt i, hvor stor risiko den konkrete AI-løsning udgør for sundheden, sikkerheden og borgernes grundlæggende rettigheder. Forordningen følger således en risikobaseret klassifikation af AI-systemer i fire niveauer: forbudte systemer, højrisiko, begrænset risiko og minimal risiko. Kravene varierer alt efter denne klassifikation.

Store krav til luftfartsvirksomhederne når nye AI-løsninger skal implementeres

I praksis betyder forordningen, at danske lufthavne og luftfartsselskaber skal afsætte ressourcer til at kortlægge og dokumentere enhver AI-løsning, indbygge kravene i deres eksisterende sikkerheds- og kvalitetssystemer samt planlægge løbende audits og hændelsesrapportering. Alle AI-systemer skal således identificeres og risikovurderes.

En række luftfartsprodukter, som er defineret i andre EU-forordninger, er på forhånd defineret som højrisiko i forhold til AI, herunder f.eks. lufttrafikstyringssystemer (ATM) og passagerinterfaces, da de ifølge EU-Kommissionen kan udgøre en "alvorlig risiko" for skade på sundheden, sikkerheden og

borgernes grundlæggende rettigheder. Det betyder skrappe krav til detaljeret dokumentation, teknisk indretning, risiko- og kvalitetsstyring, certificering, etiske hensyn og overvågning af AI-anvendelse inden for luftfart. Andre løsninger, f.eks. chatbots til kundeservice, kan falde i lavere kategorier, men skal overholde generelle transparenskrav.

De eksisterende GDPR-regler fokuserer på beskyttelse af persondata og registreredes rettigheder, mens den nye AI-forordning stiller krav til sikkerhed, ansvarlighed og en risikobaseret proces for selve AI-systemet. For lufthavne betyder det, at de både skal leve op til databeskyttelsesprincipperne i GDPR og de tekniske, organisatoriske og dokumentationsmæssige krav i AI-forordningen ved enhver anvendelse af kunstig intelligens i f.eks. passagerhåndtering og sikkerhedskontrol.

Lufthavne og luftfartsselskaber, der ikke overholder kravene i AI-forordningen, kan idømmes betydelige administrative bøder på op til 30 mio. euro. Bøderne fastsættes enten som et beløb i euro eller en procentdel af den årlige globale omsætning – alt efter hvilket niveau af overtrædelse, der er tale om.

Der er samlet set tale om et ganske omfattende og kompliceret europæisk regelsæt, som på globalt plan er ret unikt. Kravene til højrisikosystemerne træder i kraft gradvist i august 2026 og august 2027. Parallelt hermed har EASA etableret en køreplan for AI i luftfart, der omfatter guidelines, certificeringskrav og risikostyringsprincipper.

AI-regulering: Regelforenkling og byrdereduktion

- Det er vigtigt, at EU-Kommissionen, EASA, Digitaliseringsstyrelsen og Trafikstyrelsen har fokus på udfordringerne for luftfarten ved implementeringen af AI-forordningen frem mod 2026 og 2027, hvor reglerne for de såkaldte højrisikosystemer gradvist træder i kraft
- Alle de relevante myndigheder skal have fokus på at sikre en god og relevant implementeringsproces i form af gode vejledninger, tilsynsstrategier, branchehøringer, sammenhængen til eksisterende Safety Management Systemer og opdateringen af sektorspecifikke standarder for luftfarten
- Der er stort potentiale for, at AI kan fremme udvikling og innovation i alle dele af dansk luftfart. Det er vigtigt, at den fremtidige regulering reelt kan understøtte disse muligheder

Omfattende EU-krav til lufthavnenes drift

Lufthavnene og deres leverandører oplever markant øget arbejdspress og kompleksitet, fordi de administrative opgaver som følge af myndighedskrav fylder mere og mere i kernerdriften. Udviklingen har været voldsom i de senere år på en række områder og i takt med den tiltagende internationale regulering af meget store dele af lufthavnsdriften. Kravene stammer fra EU med baggrund i ICAO.

Case: Krav til lufthavnsdriften i EU-forordninger

EU's forordning 139 fra 2014 fastsætter detaljerede krav til, hvordan flyvepladser skal drives – herunder sikkerhedsprocedurer, håndtering af forhindringer, nødberedskab og samarbejde med lufttrafiktjenester. Forordningen er dermed meget omfattende og har derfor stor betydning for både de danske lufthavne med kommerciel trafik og de berørte danske myndigheder, herunder ikke mindst i form af en betydelig stigning i arbejdet med compliance og håndteringen af tilsyn:

Certificering, sikkerhedsstandarder og sikkerhedsledelsessystemer

- Alle større danske lufthavne skal være certificerede i henhold til forordningen, hvilket betyder, at de skal leve op til ensartede europæiske sikkerhedsstandarder
- Certificeringen skal gennemføres af en kompetent national myndighed (Trafikstyrelsen), som også fører tilsyn med driften, herunder både infrastrukturen og de organisationer, der driver lufthavnen
- Forordningen omfatter krav til design, drift og vedligeholdelse af lufthavnsinfrastrukturen, herunder baner, belysning, taxiways samt sikkerhedsprocedurer m.m.
- Lufthavne er forpligtet til at levere brand- og redningstjenester til alle kategorier af luftfartøjer, som anvender lufthavnen
- Alle certificerede lufthavne skal implementere og dokumentere et Safety Management System (SMS), som systematisk identificerer og håndterer risici

Fugle- og vildtforvaltning

- Lufthavnene skal implementere et såkaldt Wildlife Risk Management Program (WRMP) for at reducere risikoen for kollisioner med fugle og vildt
- Der er ganske omfattende krav om monitorering af fugle og vildt i nærområdet, rapportering af hændelser og uddannelse af personale i fuglekontrol

Samarbejde og tilsyn

- Der er krav til lufthavnene om koordination med lufttrafiktjenester, ground handling og andre aktører, så sikkerheden er integreret på tværs af hele lufthavnens drift

- Der er krav til lufthavnens kommunikation og dokumentation af procedurer og ansvar
- Trafikstyrelsen skal føre tilsyn, og internt i virksomheden foretages audits for at sikre, at lufthavnene overholder reglerne i forordning 139

Siden 2017 er forordning 139 blevet flankeret af EU-Kommissionens forordning 373, som fastsætter fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester samt tilsynet med dem. Forordningen omfatter:

- Certificering og løbende tilsyn af flyveinformations-, indflyvnings- og tårntjenester
- Krav til lufttrafikstyringssystemer (ATM), hændelsesrapportering og sikkerhedskultur
- Uddannelse, kompetencevurdering og uafhængighedskrav for tilsynsmyndigheder

Begge forordninger har til formål at skabe et ensartet, højt sikkerhedsniveau på tværs af EU. Forordning 139 stiller således krav til infrastruktur, udstyr og operativ drift på lufthavnsniveau, mens forordning 373 fokuserer på de tjenester for lufttrafik- og landingsstyring samt flyveinformation, der drives i lufthavnen, f.eks. af Naviair. Begge forordninger er udstedt af EU-Kommissionen, men indholdet er i væsentligt omfang udarbejdet af EASA.

En lufthavn under forordning 139 skal sikre, at forpladstjenester og baner fungerer sikkert og effektivt. Samtidig skal lufttrafiktjenester under forordning 373 sikre, at flyveledelse og kommunikation fungerer korrekt. I begge forordninger er der krav om koordination og grænseflader mellem flyvepladsoperatører og udøvere af trafikstyring. Det er især vigtigt i forhold til sikkerhedsledelse, hændelsesrapportering og nødprocedurer.

Hensigten er, at de to forordninger skal komplementere hinanden, men lufthavne har også fremført, at de overlapper hinanden, og at der i visse tilfælde ligefrem mangler harmoni mellem forordningerne. Trafikstyrelsen skal i praksis samordne certificationsarbejdet fra forordning 139 med tilsyn af tjenesteudøvere efter forordning 373, så tilsynsplaner, findings og opfølgningsaktiviteter ikke overlapper.

Tilsammen har de to forordninger haft betydelig indflydelse på driften af de kommercielle danske lufthavne i de senere år. Alle større danske lufthavne er omfattet af forordning 139 og forordning 373. Også Naviair samt f.eks. DMI og andre tjenesteudbydere i lufthavnene er omfattet af forordning 373.

Lufthavne og tjenesteudbydere af lufttrafiktjenester oplever, at forordningerne er komplicerede og administrativt meget tunge i forhold til lufthavnsdriften. De peger i varierende omfang på følgende problemstillinger:

- **Implementering, tidsplaner og ressourcer**
 - Lufthavnene oplever, at processen for implementering af forordningerne 139 og 373 har været presset, herunder i forhold til både investeringer, personale og IT-udvikling. Det

sammenpressede implementeringstempo og den høje kompleksitet i grænsefladerne mellem lufthavn, lufttrafikstyring og andre tjenesteudbydere i lufthavnen stiller store krav til både ledelsessystemer, IT-platforme og myndighedsdialog

- Lufthavnene mener grundlæggende, at den omfattende regulering i forordning 139 fremstår som for rigid og kompleks. Kravene er både teknisk og juridisk komplicerede, og lufthavnene føler ikke, at de har været tilstrækkeligt inddraget i udarbejdelsen af kravene
- Mindre og mellemstore lufthavne skal opdatere deres Safety Management Systemer, procedurer og teknisk dokumentation for at leve op til nye bilagskrav og detaljeringsgrad
- **Stor dokumentations- og godkendelsesbyrde**
 - Både lufthavne og flyveledelse skal udarbejde, vedligeholde og løbende revidere omfattende manualer, risikovurderinger og rapporter, f.eks. sikkerhedshåndbøger og safety management rapporter
 - Lufthavnene er omfattet af en række krav om løbende interne audits og eksterne tilsyn fra Trafikstyrelsen
 - Hver lufthavn skal løbende føre en Lufthavnshåndbog eller Aerodrome Manual, som beskriver alle operationelle, tekniske og sikkerhedsrelaterede procedurer for lufthavnen. Lufthavnshåndbogen er omfattet af et komplekst ændringsstyringssystem, hvor alle justeringer af infrastruktur, procedurer eller tjenesteleverancer kræver forhåndsgodkendelse hos den nationale myndighed, dvs. Trafikstyrelsen i Danmark
- **Wildlife Risk Management og habitatstyring**
 - Der er krav om implementering af omfattende Wild Life Management programmer med konstant overvågning af fugleaktivitet, habitatanalyser og tilknytning af fuglekonsulenter
 - Lufthavnsarealerne skal omstilles for at reducere tiltrækning af fugle, herunder initiativer vedrørende vanding, affaldshåndtering, beplantning og etablering af barrierer
 - Der indføres juridiske og planlægningsmæssige begrænsninger i lufthavnsnær infrastrukturudvikling i form af søer, grønne områder og erhvervsbyggeri.
- **Teknisk kompleksitet**
 - Reglerne om systemer til håndtering af bird strike, dataudveksling og netværkskoordination stiller store krav til den tekniske arkitektur i lufthavnene
- **Infrastruktur- og investeringskrav**
 - Anlægsinvesteringer i hegn, barrierer, de-icing områder, hindringsbegrænsningszoner, hvor der gælder faste højderestriktioner for terræn og konstruktioner, samt habitatstyringssystemer for at opfylde kravene

- *Behov for opgradering eller etablering af teknisk udstyr til lufttrafikstyring og -tjenester, herunder de såkaldte CNS- og MET-systemer*
- *Udfordring med at balancere investeringsbudgetter i mindre lufthavne, hvor en relativt lille trafikmængde giver høje omkostninger per flyvning*
- **Myndighedssamarbejde**
 - *Forordningerne øger lufthavnenes behov for en forstærket løbende dialog med Trafikstyrelsen, EASA og Eurocontrol for at sikre overensstemmelse og opnå de nødvendige godkendelser. Det er en krævende proces for alle parter at sikre denne nødvendige dialog på en korrekt måde*
- **Grænsefladerne mellem de to forordninger**
 - *Hensigten er, at de to forordninger 139 og 373 skal komplementere hinanden, men lufthavnene har fremført, at forordningerne overlapper hinanden, og at der i visse tilfælde mangler harmonisering mellem dem, hvorved der opstår modstrid mellem dem. Lufthavnene peger f.eks. på, at infrastruktur i form af serviceveje kan være compliant, d.v.s. lovlige, ift. forordning 139, men skabe operationelle udfordringer i regi af forordning 373*
- **Ressourcepres på Trafikstyrelsen, lufthavnene og deres leverandører fra øgede tilsyn**
 - *Krav om deklarationer og tilsyn ved certificering og efterfølgende tilsynscyklusser og rapporteringsfrister i faste intervaller for anlæg, faciliteter, sikkerhedssystemer og driftsprocedurer er en stor opgave for både lufthavnene og tilsynsmyndighederne (Trafikstyrelsen)*
 - *Der er risiko for dobbelttilsyn, hvis både tilsynsmyndigheden og lufthavnen skal føre tilsyn med underleverandørerne*
 - *Dertil kommer tilsyn i forbindelse med sikkerhedshændelser eller ændringer i infrastruktur*
- **Implementerings- og uddannelsesbehov**
 - *Lufttrafikstyring og lufthavnsoperatører kræves at gennemgå supplerende træning i EASA's fælles standarder, ligesom nye roller og systemer skal på plads i alle berørte organisationer*

Lufthavnene mener grundlæggende, at den omfattende regulering i forordning 139 fremstår som overordentlig omfattende og indgribende i forhold til lufthavnenes drift. Kravene er både teknisk og juridisk komplicerede.

Tilsynsstrategien skal være mere risikobaseret, hvor kontrollerne bliver tilrettelagt ud fra analyser af risici og efterretninger, så både myndighedernes og lufthavnenes ressourcer målrettes der, hvor sandsynligheden for væsentlige problemer er størst.

Lufthavnene forventer, at der kommer yderligere reguleringstiltag i forbindelse med forordningerne 139 og 373 i de kommende år. Der er et ønske om, at myndighederne i 2026 vurderer status for den hidtidige implementering af forordningerne med henblik på at korrigere eller præcisere i nødvendigt omfang.

Der knytter sig en særlig problemstilling til en række af de mindre lufthavne og flyvepladser i provinsen, hvor man i dag ikke anvender egentlig flyveledelse i form af ATC (Air Traffic Control), men alene såkaldt AFIS (Aerodrome Flight Information Service). AFIS er en informations- og alarmeringstjeneste, hvor en AFIS-operatør giver råd og trafikoplysninger til piloterne, men ikke udøver direkte kontrol over flyene eller udsteder bindende instrukser til piloten ved start og landing, som det sker med ATC i de større lufthavne. AFIS understøtter sikkerhed og effektivitet, men piloten på de enkelte fly træffer de endelige beslutninger. *Aktører i dansk luftfart* er i visse tilfælde usikre på myndighedernes tilgang til de små AFIS-flyvepladser, især balancen mellem på den ene side at understøtte dem og på den anden side at skærpe kravene til deres drift.

De store lufthavnsforordninger 139 og 373: Regelforenkling og byrdereduktion

- Myndighederne bør i 2026 evaluere status for implementeringen af forordningerne sammen med lufthavnene med henblik på at korrigere reglerne i nødvendigt omfang i lyset af de indhøstede erfaringer i lufthavnen og hos deres leverandører
- Tilsynsstrategien bør være mere risikobaseret, hvor kontrollerne bliver tilrettelagt ud fra analyser af risici og efterretninger, så både myndighedernes og lufthavnenes ressourcer målrettes der, hvor sandsynligheden for væsentlige problemer er størst
- En række af de mindre provinsflyvepladser med AFIS-tjenester er udfordret og der er behov for en konstruktiv dialog mellem branchen og Trafikstyrelsen om de regulatoriske rammevilkår for disse flyvepladser

Case: Implementeringen af regler for højderestriktioner for terræn og konstruktioner

Flere lufthavne oplever udfordringer med implementeringen af de gældende regler for Terrain og Obstacle Data (TOD), dvs. håndteringen af data for højderestriktioner for terræn og konstruktioner i og omkring lufthavne og etablering af hindringsbegrænsningszoner. Området er reguleret af flere forskellige ordninger, herunder bl.a. EU-forordningerne 373 og 139.

En hindringsbegrænsningszone er det område omkring en lufthavn, hvor der gælder faste højderestriktioner for terræn og konstruktioner. Formålet er at sikre, at ind- og udflyvningsruter friholdes for forhindringer, så fly har tilstrækkelig frihøjde under start og landing. Inden for disse zoner må intet

overskride de fastsatte højder, og det kontrolleres løbende af nationale myndigheder, herunder Trafikstyrelsen i Danmark.

Lufthavnene står over for en række fælles og lufthavnsspecifikke udfordringer, når de skal sikre et pålideligt og regulatorisk korrekt grundlag for terræn- og hindringsdata. Der sker således lejlighedsvis ændringer i de luftfartsnære områder, herunder f.eks. ved opstilling af nye vindmølleparker på land, byudvikling nær lufthavnene med tilhørende midlertidige byggepladser, eller når højdeforskelle i terrænet kombineret med byudvidelse øger kravene til de digitale højdemodeller.

Lokale myndigheder, kommunale byggeansøgninger og eksterne entreprenører leverer ofte data i forskellige formater og med varierende nøjagtighed. Manglende entydige opdateringsrutiner kan føre til, at én lufthavn kan have flere versioner af det samme byggedata, fx højden på nye antennemaster. Dataindsamling via manuel måling eller en ekstern leverandør er både tidskrævende og dyrt for lufthavnene.

Udarbejdelse af digitale modeller og efterfølgende kvalitetssikring foregår ofte i flere værktøjer, hvor information skal eksporteres og importeres – med fejlmuligheder til følge. Små og mellemstore lufthavne har normalt begrænsede IT- og GIS-ressourcer til at sikre fuld compliance.

Det er lufthavnenes opfattelse, at selvom lufthavnene selv har indsamlet og kvalitetssikret de nødvendige data, forhindrer uklarhed om ansvarsfordeling mellem bl.a. Trafikstyrelsen, Naviar og lufthavnene publicering af disse data. Situationen er ifølge lufthavnene uhensigtsmæssig, fordi eksisterende publicerede data ikke længere i tilstrækkeligt omfang opfylder kvalitetskravene i EU-reglerne.

Behov for klar ansvarsfordeling for data

Lufthavnene opfordrer Trafikstyrelsen til at sikre en klar og operationel ansvarsfordeling, som beskrevet i EU-forordning 139, som klart og tydeligt beskriver, hvem der har ansvaret for hvilke data, samt hvem der har ansvaret for, at de fælles data i kommunernes Plandata er korrekte. Plandata er kommunernes samlede, digitale geodatagrundlag for alle arealregulerende dokumenter.

Det vil medføre en betydelig administrativ lettelse, forhindre urimelige meromkostninger og skabe øget klarhed for lufthavnene i forhold til overholdelsen af EU-reglerne, hvis der etableres en klar ansvarsfordeling vedrørende implementeringen af de eksisterende regler inden for EU-lovgivningen. Det vil også begrænse risikoen for fejl i data og for, at man ikke opfylder EU-kravene til nøjagtighed, sporbarhed og fuldstændighed, herunder i det såkaldte AIP-register (Aeronautical Information Publikation).

Regler for højderestriktioner omkring lufthavnene: Regelforenkling og byrdereduktion

Lufthavnene opfordrer Trafikstyrelsen til at sikre en klar og operationel ansvarsfordeling for håndteringen af data for højderestriktioner for terræn og konstruktioner i form af en national politik, som klart og tydeligt beskriver, hvem der har ansvaret for hvilke data, jf. EUs forordning 139, herunder data i kommunernes Plandata

Case: Omfattende GDPR-krav til AI-løsninger på kundeserviceområdet

EU's GDPR-forordning har på mange måder været ressourcekrævende for luftfarten. Forordningen har til formål at beskytte fysiske personer, når deres oplysninger behandles af private virksomheder og i størstedelen af den offentlige sektor.

Lufthavnene arbejder med en lang række mindre AI-løsninger for at forbedre, effektivisere og udvikle kundeservice. Der er imidlertid en lang række EU-genererede krav fra Datatilsynet og Digitaliseringsstyrelsen til lufthavnene om udarbejdelse af forskellige undersøgelser (assesments), før et konkret AI-initiativ kan gennemføres, herunder

- *Konsekvensanalyse for databeskyttelse*
- *AI-risikovurdering*
- *FRIA-assessment (Fundamental Rights Impact Assessment)*
- *Vurdering af lovlighedsgrundlag*
- *Undersøgelse af overholdelse af forbudte AI-praksisser*

Undersøgelserne skal belyse bl.a. følgende problemstillinger:

- *Det lovmæssige grundlag for databehandlingen*
- *Formålsbegrænsning og dataminimering, idet data kun må indsamles til specifikke, klare formål og ikke bruges til andet. Kun nødvendige data må behandles*
- *Gennemsigtighed og information, idet passagerer skal informeres om, hvordan deres data behandles af AI-systemet – herunder formål, datatyper, modtagere og opbevaringsperiode*
- *Hvis AI-systemet træffer automatiske afgørelser uden menneskelig indblanding, f.eks. i security, skal der være mulighed for menneskelig indsigt og indsigelse*
- *Sikkerhed og databeskyttelse skal dokumenteres. AI-løsningen skal være teknisk og organisatorisk sikret mod databrud og uautoriseret adgang*
- *For internationale passagerer skal dataoverførsel til tredjelande ske i overensstemmelse med GDPR's regler om overførsel uden for EU*
- *Samarbejde med myndigheder om AI-løsninger i security skal koordineres med relevante myndigheder, f.eks. politiet og datatilsynet.*

Kravene har medført et behov for en lufthavn må investere 200 specialisttimer alene til at gennemføre disse assesments for et mindre kundeendt AI-tiltag. Dertil kommer udviklingen og implementeringen af

selve tiltaget inden for den omfattende regulering. Dermed udgør regelsættet en reel barriere for gennemførelsen af AI-initiativer med mulige GDPR-konsekvenser. Det vil i praksis omfatte store dele af de kundevendte tiltag. Dette skal samtidig vurderes i forhold til implementeringen af EU's nye AI-forordning, jf. ovenfor.

GDPR-krav til AI-løsninger på kundeserviceområdet: Regelforenkling og byrdereduktion

- Myndighederne skal tage højde for, at kunstig intelligens (AI) bliver en vigtig del af de danske luftfartsvirksomheders kundevendte aktiviteter. Luftfartsvirksomhederne har et meget stort antal kunder hver eneste dag fra stort set hele kloden
- Dansk luftfart opfordrer Datatilsynet og Digitaliseringsstyrelsen til at indlede et samarbejde for at sikre, at AI bliver en omkostningseffektiv mulighed for luftfartsvirksomhederne, herunder for at sikre at de samlede GDPR-regelsæt ikke kommer til at udgøre en barriere for nye AI-initiativer

Case: 3D security scannere med AI til håndbagage

I sommeren 2025 har Billund Lufthavn indført en komplet 3D/AI-screening af håndbagagen. Målsætningen har været at udnytte ny teknologi, hvor det giver mest mening. Målet er firdelt:

- *En langt bedre oplevelse for passagererne*
- *En langt bedre oplevelse for medarbejderne i Security*
- *Opretholdelse af høj kvalitet i kontrollen*
- *Mulighed for større kapacitet målt på antal passagerer pr. time på det enkelte securityspor*

Også andre danske lufthavne arbejder med konceptet.

De såkaldte C3-scannere kan anvende computertomografi (CT-scanning) til at generere tredimensionelle billeder af tasker i sikkerhedskontrollen af håndbagage i lufthavnens security. Sammen med maskinlærings-algoritmer kan systemet automatisk identificere forbudte genstande, herunder våben, elektronik, væsker, aerosoler og gels, uden manuel udpakning. Det vil ikke alene gøre det nemmere for den enkelte rejsende, men også minimere risikoen for menneskelige fejl i security og potentielt reducere det nødvendige antal bakker pr. rejsende. Dermed øges den samlede kapacitet i security. Lufthavnene kan få flere passagerer igennem security på kortere tid. Principielt vil det også være muligt at samle selve kontrollen ét sted i lufthavnen frem for at have den spredt ud på hver enkelt securitylinje.

Initiativet skal ses i lyset af væksten i håndbagage. 3D securityscannere anvendes i forvejen i forbindelse med indtjekket bagage. Billund Lufthavn skønner, at 3D scannere vil kunne klare 70 pct. af håndbagagen baseret på kunstig-intelligens algoritmer (APIDS), der automatisk identificerer forbudte genstande i scanningsbilleder ved security-checkpointet.

Det er på mange måder en succeshistorie i forhold til betydningen af nye teknologier. Men flere lufthavne fremhæver at godkendelses- og implementeringsprocessen har været lang og usikker.

Udvalgte lufthavne i EU har taget C3-scannere i brug, herunder Amsterdam Schiphol og flere tyske lufthavne som Frankfurt og München. Generelt er C3-scannere udrullet i et begrænset antal lande – Tyskland, Irland, Italien, Litauen, Malta, Holland og Sverige – men ikke endnu overalt i EU.

EU indførte med virkning fra 1. september 2024 nye, midlertidige begrænsninger på brugen af C3-scannere til kabinebagage. Selv med de mest moderne C3-scannere indførtes den velkendte 100 ml-begrænsning for væsker, hvilket fjernede en væsentlig fordel ved C3-udstyret og sænker kapaciteten ved sikkerhedskontrollen. Billund Lufthavn havde på det tidspunkt testet og installeret C3-scannere med henblik på at ophæve krav om at tage væsker frem i bakker, men EU's tilbagevenden til 100 ml-reglen bremsede fuld implementering.

Efterfølgende har Billund Lufthavn fået en godkendt samlet pakke for C3-scanning bestående af godkendte scannere, software og bakke som det eneste sted i Danmark. Derfor kan passagerer medbringe beholdere på op til 2 liter under C3-screening. Billund var først ude med den komplette pakke, mens andre lufthavne – herunder Københavns Lufthavn – stadig er i test- og godkendelsesfasen.

For at en EU-lufthavn kan tillade mere end 100 ml i C3-flowet, kræver det fuld teknisk evaluering og godkendelse fra ECAC, som er en mellemstatslig sammenslutning af en række europæiske lande, herunder alle EU-landene. Efterfølgende kræves national certificering - i Danmark af Trafikstyrelsen. Og endelig kræves dokumentation for stabil drift uden at gå på kompromis med sikkerhedsniveauet. Først når alle disse skridt er gennemført, kan væskegrænsen ophæves fra 100 ml til 2 liter. Det er lykkedes for Billund som en af få EU-lufthavne.

3D security scannere med AI til håndbagage: Regelforenkling og byrdereduktion

Der er behov for, at myndighederne aktivt medvirker til, at 3C-scannere med kunstig intelligens implementeres i relevante lufthavne, så fordelene ved dette innovative tiltag i forhold til både drift, økonomi, passagertilfredshed og sikkerhed kan indhøstes uden unødige forsinkelser

Case: Tunge manuelle og analoge godkendelsesprocesser for lufthavnshåndbogen

En lufthavnshåndbog er den samlede operationsmanual for en lufthavn. Den beskriver alle væsentlige data, procedurer og retningslinjer, som driftspersonale, flyselskaber, sikkerhedspersonale og andre interessenter skal følge for at leve op til kravene til driften af den pågældende lufthavn.

Lufthavnshåndbogen er et "levende" dokument. Alle lufthavnenes justeringer i deres Lufthavnshåndbog er omfattet af et komplekst ændringsstyringsystem, hvor justeringer i forhold til lufthavnens infrastruktur, procedurer eller tjenesteleverancer kræver formel forhåndsgodkendelse hos Trafikstyrelsen.

Ændringer i lufthavnens fysiske faciliteter eller operationer skal således afspejles i lufthavnshåndbogen. EU-forordning 139 fra 2014 fastslår, at håndbogen løbende skal opdateres, så den til enhver tid stemmer overens med lufthavnens faktiske forhold og gældende krav.

Mangel på digitale platforme

En lufthavns ansøgning om ændringer i Lufthavnshåndbogen og den efterfølgende sagsbehandling under EU-Forordning 139 er præget af manuelle og analoge processer og tunge dokumentstrømme. Der findes ikke centrale digitale platforme til struktureret indsendelse, opfølgning eller dialog om ændringer.

Lufthavne peger på, at der er potentiale for at etablere mere centrale digitale, transparente og procesunderstøttede arbejdsgange, hvor lufthavne og myndigheder har adgang til fælles digitale miljøer for håndtering af ændringer. Det vil lette de administrative processer og give bedre sporbarhed, statusoverblik og en mere standardiseret sagsstruktur.

Godkendelsesprocedurer for lufthavnshåndbogen: Regelforenkling og byrdereduktion

Trafikstyrelsen opfordres til at tage initiativ til en fortsat modernisering og digitalisering af godkendelsesprocesserne for ændringer i luftfartshåndbogen

Case: Overlappende lovgivning vedrørende lufthavnenes cargoterminaler

Et Security Restricted Area eller SRA-område er en særlig sikkerhedszone inden for lufthavnens airside-del med ekstra skærpede sikkerhedsforanstaltninger, herunder strengt kontrolleret adgang for personer og køretøjer med særlig tilladelse. Området omfatter typisk steder som terminaler og flyparkeringsområder. Formålet er at beskytte fly, passagerer og gods mod uautoriseret indtrængen.

SRA-områder skal således sikre, at kun personer og køretøjer med korrekt forudgående tilladelse kan færdes i det pågældende område. Det kan reducere risikoen for terrorhandlinger, sabotage eller tyveri. Samtidig giver det lufthavnsoperatører og myndigheder mulighed for at dokumentere, hvem der har haft adgang til de særligt følsomme områder.

I praksis kan en SRA-område være et område i tilknytning til en cargoterminal på lufthavnens område, hvor luftfragt håndteres under særligt høje sikkerhedskrav.

Områderne er reguleret efter EU-regler og danske regler med en række krav til alle førere og køretøjer, herunder en autorisationsproces, som bl.a. kræver forudgående kurser for alle førere og særlig registrering af alle køretøjer. Der er også krav om en udvidet overvågning af og adgangskontrol til området. De faste omkostninger til autorisationer, overvågning og adgangskontrol m.m. er alt i alt ganske høje for en lufthavn med en cargoterminal, især hvis cargoaktiviteten er begrænset i perioder.

Kravene til SRA i tilknytning til cargoterminaler er særligt belastende, fordi de er omfattet af forskellige sæt af regler med et vist overlap. Det bidrager til at skabe kompleksitet og øger den administrative belastning på lufthavnene.

SRA-områder i tilknytning til godsterminaler er således omfattet af EU's luftfartssikkerhedsforordning fra 2008 og en forordning fra 2018, der fastsætter tekniske og operationelle krav til screening, adgangskontrol og overvågning af civil luftfart samt Trafikstyrelsens bestemmelser, som fastlægger adgangs- og overvågningskrav for luftfartsanlæg, herunder godsterminaler.

Men godsterminalerne er desuden omfattet af en forordning vedrørende EU's told- og afgiftsregler for international fragt (EU's toldkodeks), som i Danmark håndhæves af henholdsvis Toldstyrelsen og Trafikstyrelsen. Disse regler regulerer dokumentation, fysisk kontrol og sikring af import- og eksportforsendelser i den fælles toldunion.

Dette kan give administrative udfordringer for både lufthavne og godsoperatører. For f.eks. cargocentret i Billund Lufthavn er konsekvensen, at personer, som er grundigt cleareret til at bevæge sig ind i cargoterminalen i lufthavnen, skal underkastes yderligere kontrol for at bevæge sig fra cargocentret ind i SRA-zonen airside, hvor flymaskinen er parkeret. Det fremstår i praksis meningsløst for de berørte personer.

Der er behov for en samlet vurdering af reguleringen af SRA-zoner i lufthavnene med henblik på en forenkling af EU's regler og effektivisering af processerne, så det giver mening for de berørte, herunder at man undgår dobbeltkontrol af personer både ved afgang til godsterminaler og efterfølgende ved adgang til SRA-zonen

Luftfartsselskaber i konkurrence

Luftfartsselskaberne peger på en bred vifte af indsatsområder i forhold til regelforenklingsindsatsen, herunder med udgangspunkt i den grundlæggende luftfartslovgivning i EU, safety- og securityområdet, klima og miljø, forbrugerhensyn, finansiel rapportering og digitalisering samt markedsadgangen for godstransporten. Det handler om en bred vifte af myndigheder.

Case: Omfattende international regulering af safety og security

Den omfattende regulering af luftfartsselskaberne vedrørende safety og security sker primært med udgangspunkt i EU's rammeværk for civil luftfart og danner grundlaget for bl.a. udstedelse og vedligeholdelse af selskabernes Air Operator Certificate (AOC):

- **Forordning (EF) 785 fra 2004** om forsikringskrav til lufttransport. Den fastlægger minimumsforsikringsniveauer for luftfartsselskaber og operatører, herunder ansvar over for tredjepart og passagerer.
- **Forordning (EF) 216 fra 2008** om det grundlæggende rammeværk der etablerer EASA og fastlægger krav til luftdygtighed, flypersonel, organisationer og flyveoperationer
- **Forordning (EF) 300 fra 2008** om fælles regler for luftfartssikkerhed (security), suppleret af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015 fra 1998, der detaljerer krav til screening af passagerer, bagage og fragt, adgangskontrol til Security Restricted Areas samt træning i security-procedurer.
- **Forordning 996 (EU) fra 2010** om undersøgelse af uheld og hændelser, herunder fælles regler og standarder for ulykke- og hændelsesundersøgelser med det formål at forebygge gentagelser og styrke sikkerhedskulturen.
- **Forordning (EU) 1178 fra 2011** om fælles krav til certifikater og kvalifikationer for flypersonel.
- **Forordning (EF) 290 fra 2012** om tredjelandsoperatørers drift i EU.
- **Forordning (EU) 748 fra 2012** om gennemførelsesbestemmelser for fortsat luftdygtighed og godkendelseskraav til luftfartøjer
- **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 965 fra 2012** fastlægger en række fælles tekniske krav og administrative procedurer for alle flyveoperationer i EU, herunder ledelsesansvar, Safety Management Systemer, AOC-ansøgninger, uddannelse, besætningscertificering, landingsprocedurer, udstyrskrav mm. Formålet er at sikre et højt og ensartet sikkerhedsniveau samt at lette den indre markeds fri bevægelse for luftfartsoperatører.

- **Forordning (EU) 376 fra 2014** om øget indberetning og opfølgning af sikkerhedshændelser. Den kræver, at luftfartsselskaber, lufthavne og andre aktører i større omfang rapporterer uønskede hændelser, efterforsker årsager systematisk og implementerer korrigerende handlinger.
- **Forordning (EU) 1321 fra 2014** fastlægger fælles tekniske krav og procedurer for at sikre den vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og aeronautisk materiel, herunder godkendelse af de organisationer og det personale, der udfører vedligeholdelse og luftdygtighedsstyring.
- **Forordning (EU) 1139 fra 2018** om fælles rammebestemmelser for civil luftfart, som fastlægger de overordnede principper for safety, herunder AOC-godkendelse, og etablerer EASA's tilsyns- og certificeringsregime.
- **Forordning (EU) 1387 fra 2019** om krav til beregning af flyvemaskiners landingspræstation og standarder for vurdering af banens overfladetilstand.

De globalt aftalte standarder i ICAO spiller også en vigtig rolle indenfor safety og security, herunder:

- **Chicago-konventionen**, som er grundlaget for internationale sikkerheds- og sikkerhedsprocedurer, der implementeres via ICAO's såkaldte Annex-publikationer
- **ICAO Annex 6 (Operation of Aircraft)**. Det er ICAO's detaljerede tekniske og operationelle krav til flysikkerhed, som EU-reglerne supplerer

Det europæiske system for luftfartssikkerhed er således tæt koordineret med udviklingen og gennemførelsen af standarder og anbefalet praksis fra ICAO (SARPs).

Den omfattende regulering har bidraget til et ensartet højt sikkerhedsniveau i EU, harmoniserede spilleregler i medlemsstaterne og gensidige anerkendelser af certificeringer. Men prisen er et stigende administrativt pres på luftfartsselskaberne i kraft af hyppige regelændringer, omfattende rapporterings- og dokumentationskrav og en stadig mere kompleks regulering, som skaber udfordringer for sektorens aktører. Luftfartsselskaberne oplever voksende udgifter til administration og compliance, herunder til personale og til nye IT-systemer.

Hvis den europæiske regulering er klar, effektiv og veltilrettelagt kan den bidrage til at begrænse risikoen for, at nationale myndigheder stiller divergerende og forstærkede krav. På den anden side kan den stærke regulering i længden skabe en u hensigtsmæssig balance mellem sikkerhed, omkostninger og konkurrencekraft, som udhuler fordelene ved den forbedrede konkurrence i Europa. Det er et grundlæggende spørgsmål, om man i Europa fortsat har de rigtige balancer, og ikke mindst hvordan man sikrer balancerne fremadrettet.

Den omfattende regulering af safety og security kræver en forstærket løbende dialog i EU og i Danmark om proportionalitet, digital modenhed og reduceret administrativt pres i reguleringen, og om hvordan hensynet til luftfartserhvervet i Europa indtænkes i højere grad, så sikkerhedsindsatsen ikke sker på bekostning af effektivitet og konkurrenceevne. Dialogen bør i endnu højere grad end hidtil involvere både myndighederne og luftfartserhvervet.

Case: Rapportering og behov for digitalisering

Luftfartsselskaber inden for både persontransport og godstransport oplever, at kravene til rapportering stiger år for år. Der rapporteres til mange forskellige myndigheder med mange forskellige typer af data for CO₂, miljø, bæredygtighed, passagerer, hændelser, certifikater, flyplaner, kapacitet, arbejdsmiljø, finansielle resultater og meget andet.

Luftfartsselskaberne vurderer, at udviklingen af de nødvendige processer og graden af digitalisering ikke er fulgt med de stigende rapporteringskrav. Flere opfatter desuden rapporteringssystemet som mere og mere baseret på, at manglende levering straffes med bøder. Samtidig fremstår rapporteringen bureaukratisk med mange forskellige deadlines, forskellige indleveringsportaler og et kompliceret informationsflow.

Det er ikke kun ressourcekrævende for virksomhederne, men skaber også usikkerhed om, hvor data skal indleveres. Det kan være særlig vanskeligt for udenlandske selskaber, som har behov for at indrapportere data i Danmark.

De fleste af de indberetningskrav, som et dansk luftfartsselskab skal opfylde inden for luftfartslovgivningen, udspringer af den sektorspecifikke luftfartsregulering, dvs. krav via ICAO, EU og Trafikstyrelsen.

Men tværgående myndigheder som SKAT, Arbejdstilsynet, Miljøstyrelsen og Energistyrelsen m.fl. håndhæver også en lang række specifikke indberetningskrav inden for deres områder, herunder datakrav som følge af beslutninger i EU.

Luftfartsvirksomhederne har peget på forskellige konkrete eksempler på udfordringer og forbedringsmuligheder inden for luftfarten:

Indberetning af passager- og fragtdata ved flyvninger mellem lande

Luftfartsselskaberne indberetter en lang række data til myndighederne i forskellige lande i forbindelse med en flyvning mellem to lande. Det gælder både passagertransporten og godstransporten.

Flere luftfartsvirksomheder efterspørger muligheden for et mere fleksibelt indberetningssystem, f.eks. i form af et såkaldt digitalt "single window" eller tilsvarende. Det ville betyde, at et flyselskab kun skal

indberette sine passager- og fragtdata ved en flyvning ét sted i det land, hvor informationerne genereres. Den rigtige Single window-plattform fordeler herefter automatisk data til f.eks. toldmyndigheder, grænsekontrol og EU-fællesregistre.

Luftfartsselskaberne efterspørger dataindberetning baseret på "once-only" princippet

Et digitalt single window eller en portal vil med andre ord kunne bidrage til, at de samme data ikke skal rapporteres manuelt eller via separate systemer til hvert enkelt land og hver enkelt myndighed. Uden dette ender luftfartsselskaberne i dag med at sende identiske passager- og fragtoplysninger til flere forskellige lande og registre.

Systemet kan baseres på følgende principper:

- *Once-only-princippet: Data afleveres kun én gang pr. lufthavn eller per flyvning og genbruges på tværs af myndigheder og landegrænser*
- *Centraliseret indberetning: Én national "single entry point" kanal, hvorfra oplysninger elektronisk sendes videre til alle relevante modtagere*
- *Harmoniseret datamodel: Harmoniserede formater og datadefinitioner skal sikre, at modtagerne - både de nationale og EU-systemet - ikke kræver supplerende datafeltstrukturer. Datakravene skal være proportionale.*

Luftfartsselskaberne anbefaler, at man i EU og ICAO iværksætter systemer, der gør indberetning af flydata om passagerer og gods til myndighederne i forbindelse med internationale flyvninger mere enkel, smidig og brugervenlig med udgangspunkt i en ambition om "once-only" indberetning

Rapportering af miljødata til flere forskellige myndigheder er i vækst

Luftfartsselskaberne skal indrapportere miljødata i en række forskellige sammenhænge. Myndighedernes og offentlighedens efterspørgsel efter miljødata er således vokset markant i de senere år.

Det er vigtigt for luftfartsvirksomhederne, at man kan dokumentere sektorens fremskridt på miljøområdet. Men det er også vigtigt, at indrapporteringerne indrettes effektivt og så enkelt som muligt for virksomhederne. I dag indberetter luftfartsselskaberne miljødata til bl.a. følgende formål, herunder i visse tilfælde dublerende data:

- *EU's Emissions Trading Scheme (ETS) i form af en årlig CO₂-emissionsrapport til et fælles EU-register*

- *ICAOs markedsbaserede CORSIA-ordning for indrapportering af luftfartsselskabernes CO₂-udslip på internationale ruter. Ordningen fastsætter detaljerede regler for monitorering, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner samt et kompensationskrav, som luftfartsselskaberne skal opfylde, hvis de overskrider en vis tærskelværdi*
- *EU's ReFuelEU Aviation-ordning for bæredygtigt flybrændstof (SAF), herunder indberetning af volumen og typer af anvendt SAF per flyvning med henblik på overholdelse af EU's såkaldte blending-mål for reduktion af CO₂-fodafttrykket*
- *Indberetning af støj- og luftforureningsdata til Miljøstyrelsen i Danmark i forbindelse med lokale og nationale godkendelser*

Danske luftfartsselskaber opfordrer til at Danmark, EU og ICAO arbejder for en forenklet ramme for digital miljørapportering, hvor dublerende krav mellem EU, ICAO og danske myndigheder kun skal indberettes ét sted. Det er vigtigt at formålet med nye indberetningskrav er veldokumenteret

Generel opfordring til øget digitalisering, proportionalitet og genbrug af data

Luftfartsvirksomhederne opfordrer generelt til øget anvendelse af once-only datalevering til myndighederne, single entry point og en harmoniseret datamodel, jf. ovenfor. Det gælder både i forhold til de forskellige luftfartsmyndigheder i ind- og udland, men også i forhold til de mange tværgående nationale myndigheder i Danmark.

Potentialet og behovet er formentlig stort i mange brancher, men datamængderne og rapporteringskravene er efterhånden meget betydelige i luftfartsbranchen, som derfor kræver særlig opmærksomhed.

Der efterlyses også en øget opmærksomhed om tærsklerne for indberetning af data, som man har set det i EU-Kommissionens omnibusudspil for bæredygtighedsrapportering fra februar 2025, så f.eks. interne flyruter og mellemstore luftfragtruter undtages fra samme omfangsrige krav som store kommercielle operationer.

I takt med at reguleringstrykket øges, skal kravene i reguleringen være mere proportionale med højere tærskler for rapportering, færre datapunkter og større opmærksomhed om realistiske og koordinerede deadlines.

I takt med at kravene om data øges, skal kravene i reguleringen være mere proportionale med højere tærskler for rapportering, færre datapunkter og større opmærksomhed om deadlines

Samlet digital ansøgningsproces for fornyelse af AOC-certifikater

Et Air Operator Certificate eller AOC er den godkendelse, en civil luftfartsmyndighed udsteder til en operatør, der giver tilladelse til at drive kommerciel lufttransport. Certifikatet sikrer, at selskabet kan dokumentere, at det har de nødvendige ressourcer, systemer og procedurer på plads for at garantere sikkerheden for både passagerer og besætning.

At drive et luftfartsselskab med AOC stiller en række vedvarende krav til både organisation, procedurer og systemer, herunder vedrørende compliance, dokumentstyring, ansættelse af nøglepersonale, koordinering med den nationale kompetente myndighed og EASA, løbende rapportering og fornyelse af certifikater samt økonomisk og finansiell dokumentation og risikovurderinger.

I Danmark varetager Trafikstyrelsen funktionen som kompetent myndighed for udstedelse af og løbende tilsyn med AOC'er. Men EU-medlemsstaterne kan vælge at overdrage denne kompetence til EASA. Enkelte europæiske luftfartsselskaber opererer på grundlag af en AOC fra EASA, dog ingen danske.

AOC-processen håndteres gennem nationale systemer eller papirbaserede workflows uden centralt EU-værktøj. Der findes således fortsat ikke ét samlet, EU-dækkende digitalt system til AOC-ansøgninger. I Danmark stiller Trafikstyrelsen dog AOC-blanketter til rådighed digitalt, men selve sagsbehandlingen kræver stadig upload af PDF'er med manuel gennemgang og underskrifter. Enkelte EU-medlemsstater har igangsat pilotprojekter med digitale portaler, men de er ikke standardiserede eller sammenkoblede på tværs af grænser.

Trafikstyrelsen fører det direkte tilsyn med, at danske AOC-indehavere overholder deres sikkerheds- og driftsbetingelser. EASA fører tilsyn med Trafikstyrelsen - og andre medlemsstater - via audits, rapporter og nationale handlingsplaner.

Danske luftfartsselskaber efterspørger en samlet digital proces for fornyelse og udvidelse af AOC-flycertifikater, så nationale særkrav og manuelle papirgange så vidt muligt fjernes. Men der er også i visse tilfælde mere grundlæggende udtrykt ønske om ét samlet europæisk tilsyn i stedet for "parallelle" audits fra EASA og de nationale myndigheder.

Danske luftfartsselskaber efterspørger en samlet digital proces i EU for fornyelse og udvidelse af AOC-certifikater, så både nationale særkrav og manuelle papirgange fjernes

Case: Nye krav om data og rapportering af intermodalitet

Alle bakker op om målsætningen om intermodal transport i form af muligheden for at kombinere transport via vej, bane, sø og luft. Intermodalitet handler således om at skabe sammenhæng på tværs af forskellige transportformer, så gods og passagerer kan skifte mellem vej, bane, skib og luftfart med minimal friktion.

I en såkaldt delegeret retsakt omsætter EU-Kommissionen målsætningen om forbedret intermodalitet til nye krav til luftfarten – og andre dele af transportsektoren – om indberetning af mange flere rejseinformationsdata til fælles platforme og med detaljerede tekniske specifikationer for dataudvekslingen.

Konkret stilles der krav om kontinuerlig realtidsrapportering fra de enkelte transportører af bl.a. kapacitetsdata, priser, forsinkelser og CO₂-udledning. Det vil være en stor opgave for selv mellemstore operatører, og der er risiko for, at transportørerne, herunder flyselskaberne, vil skulle investere i at udvikle og vedligeholde omfattende systemomlægninger for at understøtte de nye datakrav.

Branchen efterspørger dokumentation for at flere data er vejen frem til bedre intermodalitet

Der synes ikke at være nogen klar dokumentation for, at flere datakrav er den mest effektive vej til reelt forbedret intermodal integration i transportsektoren i Europa. Det kan eventuelt være mere omkostningseffektivt, hvis EU's og transportørernes ressourcer går til konkrete infrastrukturtiltag, f.eks. udvikling af terminaler og andre intermodale knudepunktsforbindelser, frem for flere rapporteringsskemaer og indberetninger med efterfølgende tilsyn.

Samtidig peges helt generelt på risikoen for at øget regulering af og krav til transportens intermodalitet kan medføre, at både passager- og godstransportører i realiteten vil udvise større tilbageholdenhed i forhold til at indgå i intermodale løsninger.

Det er vigtigt for luftfartsselskaberne, at myndighederne, herunder de danske, i forbindelse med færdiggørelsen og implementeringen af de nye datakrav overvejer følgende:

- Begræns datakravene til et absolut minimum i form af velbegrundede indikatorer, hvor der er dokumentation for betydningen i forhold til fremme af intermodalitet for gods eller passagerer*

- *Indføørsperioden skal være relevant og realistisk, herunder med mulighed for genanvendelse af eksisterende data i eksisterende rapporteringssystemet hos operatørerne*
- *På de dele af regelsættet, hvor der er valgmuligheder, skal Danmark vælge de optioner, der er lempeligst og mindst belastende for dansk luftfart.*

Trafikstyrelsen bør arbejde for, at EU-Kommissionens nye dataindberetningskrav vedrørende intermodalitet implementeres på en måde, som sikrer at de administrative forpligtelser for de danske luftfartsvirksomheder holdes på et relevant minimum. Det gælder både kravenes omfang og indføørsperiode.

Case: Komplekse europæiske regler for betaling for flyveledelse

Luftfartsselskaberne skal betale for deres anvendelse af flyveledelse i de enkelte landes luftrum. I dansk luftrum varetages flyveledelsen altovervejende af den statsejede virksomhed Naviar, som er Danmarks såkaldte ANSP (Air Navigation Service Provider).

Betalingen til de europæiske ANSP'erne består primært af en såkaldt en-route-afgift for overflyvning af landets luftrum og en terminalafgift for flyveledelsen i og omkring lufthavnene. En-route-afgiften faktureres via Eurocontrol, som er et mellemstatsligt samarbejde om flyveledelse i Europa blandt 42 europæiske lande, på vegne af de enkelte landes ANSP'ere.

Eurocontrols formål er at fungere som den neutrale platform, hvor nationale luftfartsmyndigheder, ANSP'er, lufthavne og luftfartsselskaber samarbejder om at skabe et sammenhængende og effektivt europæisk luftrumsnetværk. Metoden er reguleret på grundlag af en EU-forordning.

Afgiften pr. flyvning beregnes grundlæggende som en enhedsrate pr. serviceenhed. Serviceenhederne udtrykker en flyvnings omfang og opgøres efter den tilbagelagte distance for det enkelte fly samt flyets vægt. Enhedsraten beregnes for den enkelte ANSP med udgangspunkt i ANSP'ens samlede omkostningsgrundlag divideret med det forventede antal serviceenheder pr. år for en flerårig referenceperiode.

Forud for referenceperioden omfattes de enkelte ANSP'er af en flerårig "præstationsplan", hvori ANSP'ernes forventede årlige trafik og omkostninger fastlægges for referenceperioden. Aktuelt befinder man sig i den fjerde referenceperiode (RP4) siden ordningens start i 2012. RP4 dækker perioden 2025-29.

De enkelte lande udarbejder forslag til Præstationsplanen for det pågældende land. I Danmark er Trafikstyrelsen ansvarlig for at indmelde den danske præstationsplan til EU-Kommissionen efter input fra

Naviar samt DMI, som også får dækket visse udgifter via ordningen. Trafikstyrelsen sender forslaget i høring hos Naviar, flyselskaberne, lufthavnene og en række andre brancheaktører. Derefter sender Trafikstyrelsen forslaget til Eurocontrol og endeligt til EU-Kommissionen til endelig godkendelse efter forskellige fælles konsultationer i løbet af processen.

Udgangspunktet for beregningen af omkostningerne er et skøn over ANSP'ens (i) driftsomkostninger til personale, vedligehold og IT-systemer m.m., (ii) kapitalomkostninger i form af afskrivninger, forrentning af netværksinvesteringer m.m. samt (iii) korrektioner vedrørende ekstraordinære poster, tidligere års overskud eller underskud samt inflations- og produktivitetsjustering.

Hvis trafiktallene udvikler sig anderledes end forventet i løbet af referenceperioden træder en risk-sharing-mekanisme i kraft. Den indebærer, at ANSP'erne selv bærer en del af risikoen for afvigelser i trafikudviklingen – både opad- og nedadgående.

Præstationsplanen omfatter en række krav til ANSP'ens omkostningseffektivitet samt en række detaljerede præstationskrav til sikkerhed, miljø og kapacitet i referenceperioden. Udviklingen fra referenceperiode til referenceperiode siden RP1 i 2012-14 har generelt øget kompleksiteten og antallet af mål i præstationsplanerne.

Det betyder, at arbejdet med udarbejdelsen af præstationsplanen efterhånden er ganske omfattende. Det kræver udarbejdelse af detaljerede, flerårige budgetforudsætninger vedrørende kapaciteten, uddannelse af personale, investeringer i ny teknologi, tilpasning til nye miljø- og klimakrav, nye sikkerhedskrav, f.eks. cybersikkerhed, og meget mere for en ganske lang årrække ud i fremtiden.

Samtidig skal man forholde sig til usikkerheden vedrørende konsekvenserne af kommende ny regulering i referenceperioden, herunder f.eks. næste fase af EU's Single European Sky strategi. Dertil kommer indrapporteringskrav samt krav til løbende monitorering, dokumentation, revision, opbygning af IT-systemer og systemintegration mellem de involverede aktører.

Systemet skaber principielt høj gennemsigtighed, men er samtidigt meget komplekst

Fordelen ved systemet er, at det skaber en fælles flerårig, økonomisk reguleringsramme, som sikrer en vis forudsigelighed og incitament til omkostningseffektiv drift af ANSP'erne. Systemet fastsætter mål for omkostningsreduktion og performance, så både flyselskaberne og ANSP'erne ved, hvordan gebyrerne udvikler sig. Samtidig understøttes strategiske investeringer, herunder f.eks. i nye såkaldte ATM-teknologisystemer til flyveledelse, ved at kapitalomkostningerne indregnes eksplicit i RP-systemet.

Principielt skaber systemet også høj gennemsigtighed, fordi luftfartsselskaberne kan se præcis, hvad de betaler for til ANSP'erne. Men prisen er et meget komplekst system, som i praksis kan være svært at gennemskue, og som derfor kræver dels betydelige administrative ressourcer at forberede forud for en ny RP-periode, dels ressourcer at administrere løbende inden for den gældende RP-periode.

RP-Systemet er komplekst, men det håndterer også mange problemstillinger, som ellers ville kunne give anledning til usikkerhed og konflikter i branchen. Der er ikke grundlæggende utilfredshed med systemets resultat, men der skal være øget opmærksomhed på nye krav, som indarbejdes fra referenceperiode til referenceperiode, herunder RP5 næste gang. Det kan bidrage til at forøge kompleksiteten yderligere og dermed omkostningerne til compliance og administration hos aktørerne i branchen. Der er tid til at overveje om man kan nå de samme mål med et mere enkelt system, herunder en mere enkel proces, inden næste reguleringsperiode træder i kraft om 4 år

Case: Flere krav om information om passagererne - fra booking til grænsekontrol

Luftfartsselskaberne bidrager i væsentligt omfang til et komplekst "økosystem" af registrering og kontrol af luftfartens passagerer og gods i samarbejde med myndighederne i de enkelte lande, herunder Politiet, jf. boksen nedenfor. I de senest mange år er kravene om rapportering til myndighederne gradvist forøget i lyset af den samfundsmæssige udvikling. Luftfartsselskaber oplever i dag en række administrative byrder i forbindelse med passager- og fragtdata, grænsekontrollsystemer og nye EU-tiltag.

Fra bookingsystem til del af grænsekontrollsystemet

PNR (Passenger Name Record) er bookingsystemets unikke reference for hver passager. Den indeholder både rejseplan og de kundedata, som luftfartsselskabet behøver til billetadministration, sædevalg og tillægsydelse.

APIS (Advance Passenger Information System) supplerer PNR med grænsemyndigheders krav om rejsedokumentoplysninger, herunder pasdata. Oplysningerne indsamles før afgang og overføres elektronisk til relevante nationale myndigheder for udvalgte destinationer (fx USA, Canada og Australien). Hos SAS indsamles basisoplysninger allerede ved booking, mens det komplette APIS-datasæt skal være tilgængeligt senest ved check-in – tidspunktet afhænger af destinationens krav.

EES (Entry/Exit System) er EU's nye automatiserede digitale grænsekontrollsystem, der registrerer tredjelandstatsborgere ved de ydre Schengen-grænser. Systemet indsamler dels biografiske data i form af navn, fødselsdato og -sted, nationalitet, rejsedokumenttype, nummer, udstedelses- og udløbsdato, dels biometriske data i form af ansigtsbillede og to fingeraftryk. Når en rejsende fremstiller sit rejsedokument ved en selvbetjeningskiosk eller direkte for en grænsebetjent, aflæser enheden relevante dele af dokumentet, tager ansigtsbillede og fingeraftryk og overfører oplysningerne til EU's centrale EES-database. Systemet validerer derefter, at de indscannede biometriske data svarer til den registrerede profil, og registrerer passagen som "indrejse" eller "udrejse". Luftfartsselskabernes rolle består i at indberette APIS-data og eventuelt PNR-data til de respektive nationale myndigheder før boarding. I Danmark står Rigspolitiet for den nationale arkitektur og den daglige drift af systemet.

Luftfartsselskaberne har peget på en række administrative komplikationer i forbindelse med indberetning af personoplysninger, herunder følgende

- *Der er varierende tidsfrister (72 timer, 48 timer eller 24 timer) for indberetningen af PNR/APIs-data til forskellige lande. Det skaber kompleksitet i planlægning og systemintegration.*
- *Der mangler fælles tekniske standarder for dataudveksling mellem luftfartsselskab og myndigheder. Det fører til behov for manuelle rettelser og dermed forsinkelser.*
- *Driftsstabiliteten er uforudsigelig i de enkelte myndighedsportaler. Det skaber risiko for afvisninger ved boarding, hvilket i sidste ende er et problem for både passagererne og luftfartsselskaberne*

Flyselskaberne ser APIs som et område med stort potentiale for digitalisering og harmonisering, så både passagerer og personale undgår overflødige manuelle processer. Det kunne omfatte tiltag som f.eks.

- *Etablering af en EU-dækkende fælles grænseflade for APIs, så alle flyselskaber kan sende data via én standardiseret grænseflade.*
- *Harmoniserede globale deadlines for indsendelse af APIs-data uden lokale afvigelser*
- *Integration af APIs direkte med PNR-systemet, så bookingdata automatisk opfylder APIs-krav uden manuel indtastning.*
- *Ensartede valideringsregler på tværs af lande, så samme data kun valideres én gang*

En forenkling og harmonisering af systemet vil principielt kunne medføre færre boarding-afvisninger, øget punktlighed og større kundetilfredshed. Samtidigt vil en reduktion af manuelle processer og kundeserviceopkald reducere luftfartsselskabernes administrative byrde og dermed give lavere driftsomkostninger pr. passager.

Med forholdsvis ny EU-forordning 2025/12 af 19. december 2024 om indsamling og overførsel af forhåndsoplysninger om passagerer med henblik på at forbedre og lette ind- og udrejsekontrollen ved de ydre grænser har EU taget initiativer til at strømline indsamlingen og overførslen af APIs-data, herunder bl.a.:

- *Etablering af en central router i EU som fælles data-router, der modtager API-oplysninger fra selskaberne og videresender dem til relevante myndigheder, hvilket forbedrer effektiviteten og mindsker omkostninger og fejlrisiko.*
- *Forordningen fastsætter ensartede regler for, hvilke API-oplysninger luftfartsselskaber skal indsamle og overføre – og hvordan. Formålet med de nye regler er at forbedre den måde, hvorpå forhåndsoplysninger om passagerer (API-oplysningerne) bruges til at kontrollere passagerer, inden*

de ankommer til EU's ydre grænser. Indsamling og overførsel af API-oplysninger vedrører i princippet kun flyvninger fra lande uden for EU. Medlemsstaterne kan dog beslutte også at medtage flyvninger inden for EU. En sådan beslutning vil afhænge af specifikke retshåndhævelsesbehov, f.eks. en terrortrussel, og skal, hvis der ikke foreligger en sådan trussel, underbygges af en begrundet risikovurdering

- Luftfartsselskaberne vil skulle indsamle API-oplysninger i rejsedokumenter automatisk, f.eks. ved scanning af maskinlæsbare pas. Kun hvis det teknisk ikke er muligt at foretage en automatisk indsamling af oplysninger om rejsende, kan et luftfartsselskab indsamle oplysningerne manuelt - enten som led i onlineindtjekningen eller ved indtjekningen i lufthavnen. Det vil fortsat være muligt i en overgangsperiode på to år at angive oplysningerne manuelt under onlineindtjekningen. Luftfartsselskaberne skal indføre kontrolmekanismer for at sikre, at oplysningerne er korrekte.

Forordningen indebærer, at luftfartsselskaber skal opdatere deres systemer og processer for at indsamle, validere og overføre forhåndsoplysninger om passagerer via den nye EU-router. Det indebærer ændringer i både IT-infrastruktur, check-in-procedurer, compliance og databeskyttelsespraksis.

På den anden side forventes passagererne at opleve kortere ventetider ved paskontrol, da grænsemyndighederne får et mere komplet overblik og kan gennemføre forhåndskontrol. Samtidig begrænser automatiske processer risikoen for fejl i dataindsamlingen og ubalancer i grænsekontrolkapaciteten.

Lige nu er der fokus på udrulning af EES i EU-landene, herunder installation af e-gates i lufthavnene. Implementeringen har været forsinket på grund af udfordringer med EES-ordningen fra EU's side. Det har haft konsekvenser for investeringerne i og anvendelsen af de første e-gates, som blev installeret i visse lufthavne allerede i 2016 og efterfølgende lukket ned igen.

EES gælder som udgangspunkt for alle tredjelandstatsborgere ved kortvarige ophold i EU på op til 90 dage. Men EU-statsborgere med biometriske pas kan også benytte e-gates uden, at de dermed er omfattet af EES-ordningen. Det er en fordel for de rejsende, når pas ikke skal kontrolleres manuelt af politiet.

Europas svar på amerikanske ESTA er på vej

EES er en forudsætning for det kommende europæiske rejseautoriseringssystem ETIAS, som er et EU-system til udstedelse af rejsetilladelse til Schengenområdet. Når ETIAS sættes i drift, vil det medføre, at tredjelandstatsborgere fra visumfrie lande, der ønsker at besøge Schengenområdet, skal søge om en ETIAS-indrejsetilladelse før rejsen. ETIAS kaldes også "Schengens ESTA". ESTA er det amerikanske elektroniske forud-godkendelsessystemer for visumfri rejsende.

ETIAS har været forsinket som følge af forsinkelserne med implementering af EES. Aktuelt forventes systemet indført i slutningen af 2026. Flyselskaberne skal forberede sig på at oplyse rejsende om ETIAS-ansøgningsprocessen, gebyrstruktur og eventuelle afvisninger før afgang. Booking- og check-in systemer

skal kobles til en særlig ETIAS-database for at validere, at passagerer har gyldig tilladelse, hvilket øger krav til IT-udvikling og supportfunktioner.

Det er vigtigt, at de involverede myndigheder har fokus på at få EES implementeret på en hensigtsmæssig måde efter flere års forsinkelser, så de forskellige luftfartsaktører får mulighed for at forberede sig på næste fase.

Det har været fremme, at området som helhed kalder på både simplificering, effektiv digitalisering og en vellykket systemintegration. Nogle luftfartsselskaber efterspørger grundlæggende én samlet grænseflade, der i realtid kan dække booking, dokumentkontrol og biometrisk validering. Hensigten er både gøre rejsen nemmere for selskabernes kunder, reducere selskabernes administrative udgifter og lette compliance.

Luftfartsselskaberne anerkender behovet for at styrke grænsekontrol og bekæmpe bl.a. terrorisme og organiseret kriminalitet gennem PNR, APIS og EES. Men de understreger vigtigheden af at undgå unødigt omkostningskrævende udrulning af nye tiltag, administrativ kompleksitet, komplekse datakanaler og uklar juridisk regulering, der kan øge omkostningerne og forringe passageroplevelsen for deres kunder. Der skal generelt mere fokus på at sikre gevinsterne for luftfartsvirksomhederne og deres passagerer ved nye systemer

Case: Nye krav til luftfarten mod menneskesmugling (trafficking)

De mange nye tiltag i forhold til grænsekontrollen ved EU's ydre grænser skal bl.a. ses i sammenhæng med indsatsen i forhold til menneskesmugling.

EU-Kommissionen fremsatte i 2021 forslag om en forordning om foranstaltninger mod transportvirksomheder, der bevidst eller ubevidst deltager i menneskehandel og smugling af migranter i forbindelse med ulovlig indrejse i EU. Luftfartserhvervet støtter i sagens natur det overordnede formål.

Med forordningen bemyndiges Kommissionen til at "iværksætte foranstaltninger mod transport virksomheder, der med forsæt enten aktivt medvirker til eller indirekte understøtter smugling af migranter, menneskehandel eller i en situation med instrumentalisering". Det foreslås, at Kommissionen på tværs af alle transportformer kan suspendere de pågældende transportvirksomheders rettigheder til at operere til, fra, i eller over EU's territorium. EU-Kommissionen vil gennem vedtagelse af såkaldte gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, kunne indskrænke eller forbyde transportvirksomheders aktiviteter til, fra, i eller over Unionen i op til et år – med mulighed for forlængelse.

Hvad siger konsekvensanalysen?

Kommissionen har angiveligt fremsat forslaget uden at have udarbejdet en konsekvensanalyse af forslagets implikationer for blandt andet de berørte virksomheder samt forslagets effektivitet og proportionalitet i forhold til de foranstaltninger, som der lægges op til, d.v.s. om midlet er rimeligt i forhold til formålet.

Det fremgår af den danske Regerings tidligere materiale til Folketinget om Kommissionens forslag, at fraværet af en konsekvensanalyse af forslagets implikationer for virksomheder og myndigheder betyder, at det ikke er muligt at vurdere de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget, men der kan potentielt være administrative konsekvenser forbundet hermed for danske erhvervsliv. "Forslaget kan medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser i det omfang, en transportvirksomhed deltager i irregulær migration, og herved midlertidigt får inddraget sin mulighed for at udøve transportvirksomhed".

Det må antages, at luftfartsselskaberne potentielt kan blive pålagt en stor administrativ byrde, hvis deres indsats mod "irregulær migration" skal afspejle en risiko for, at de simpelthen kan miste deres erhvervsret uden varsel. En risikobaseret justering af luftfartsselskabernes indsats mod irregulær migration kan med andre ord medføre omfattende administration og øge selskabernes driftsomkostninger.

De danske luftfartsvirksomheder støtter indsatsen mod menneskehandel og migrantsmugling. Men det er vigtigt, at der er klarhed om procedure- og beviskrav, så transportørerne ved, hvornår de risikerer sanktioner. Og sanktionerne skal være rimelige og proportionale - og baseres på dokumenterede overtrædelser og en fair høring. Der er behov for konsekvensanalyser, så både virksomhederne og beslutningstagerne kan vurdere omkostningerne ved de konkrete tiltag, herunder eventuelle systemomlægninger, rådgivningsbehov og risikostyring.

Case: Omfattende forbrugerhensyn medfører markant øget administration

EU har indført en ganske omfattende forbrugerbeskyttelse på luftfartsområdet. Grundpillen er EU-forordning 261 om passagerrettigheder fra 2004. Den hjemler en række minimumsrettigheder for flypassagerer ved afvist boarding, forsinkelser på mere end tre timer og aflysninger af fly. Reglerne gælder som udgangspunkt for flyvninger fra EU-lufthavne samt flyvninger til EU-lufthavne med EU-registrerede flyselskaber.

De vigtigste rettigheder ved afvist boarding, aflysninger af afgang og forsinkelser på mere end 3 timer omfatter ret til erstatning på mellem 250 og 600 Euro pr. rejsende afhængigt af distancen - samt ret til refusion eller ombooking og ret til måltider, overnatning og transport ved behov. Der er dog visse begrænsninger, hvis f.eks. aflysningen skyldes ekstraordinære omstændigheder eller den er varslet 14 dage før. Dertil kommer rettidigheder ved op- eller nedgradering samt ordninger for bevægelseshæmmede passagerer i form af prioriteret boarding og ret til en ledsager.

Luftfartsselskaberne fremhæver, at god kundeservice under alle omstændigheder er en central konkurrenceparameter. Den målsætning er ikke til diskussion, og konkurrencen i sektoren er ganske hård.

25 års liberalisering af luftfarten har givet markante gevinster for de rejsende

Samtidig peges på, at der er sket meget markante ændringer i luftfartsbranchen siden forslaget om at indføre passagerrettigheder i EU blev fremsat for næsten 25 år siden. Liberaliseringen af luftfarten har medførte markant billigere billetter for passagererne og et meget større netværk af ruter. Samtidig har nye teknologier gjort det nemmere og hurtigere for langt de fleste rejsende at finde og bestille flyrejser.

Udviklingen og branchens investeringer har således givet store gevinster for de flyrejsende i form af væsentligt billigere billetter og mange flere rejsemuligheder. Også fremkomsten af nye store luftfartsselskaber i f.eks. Mellemøsten, Fjernøsten og Stillehavsområdet, hvor statsstøttere reglerne tit er anderledes end i Europa, har bidraget til et stigende konkurrencepres på europæisk luftfart.

Udviklingen i konkurrencen i international luftfart de seneste 25 år

Gennem de seneste 25 år har international luftfart undergået markante forandringer, som har ændret de globale konkurrenceforhold for europæisk luftfart. Det har givet store gevinster for de rejsende.

Liberaliseringsbølgen i EU og Open Skies-aftalerne med USA i 1990'erne og 00'erne

- *EU's tre store "luftfartspakker" i 1990'erne fjernede kapacitetsbegrænsninger, åbnede grænseoverskridende ruter i Europa og fjernede systemet med statslige godkendelser af billetpriser. Konkurrencen blev dermed meget stærkere.*
- *Fra 1990'erne indførte USA gradvist de såkaldte Open Skies-aftaler, som fjernede restriktionerne på oversøisk trafik, herunder en stor USA-EU Open Skies-aftale i 2007*

Resultatet har været markant faldende priserne og tættere rutenet, dvs. store gevinster for forbrugerne

Nye luftfartsselskaber med andre forretningsmodeller

En ny type luftfartsselskaber i form af de såkaldte "lavprisselskaber" trådte ind på markedet med nye forretningsmodeller, herunder f.eks. Ryanair og Easyjet og senere bl.a. Norwegian

Nye globale alliancer

Nye alliancer og transatlantiske joint ventures blev etableret, herunder f.eks. Star Alliance og Skyteam med global codesharing og fælles bagagehåndtering

Konsolidering blandt de store nationale flyveselskaber

Fusioner og opkøb har skabt større grupper: Air France og KLM (2004), British Airways og Iberia (2011) og Lufthansa-samlingen med Swiss og Austrian

Nye store aktører på banen

- Gulf-flyselskaberne (Emirates, Qatar Airways, Etihad) har med velfunderede hub-strategier udvidet deres aktiviteter fra Mellemøsten til hele verden
- Asien/Stillehavsregionen med både stærke netværksselskaber (Singapore Airlines og Cathay) og hurtig ekspansion af lavprisselskaber (AirAsia, Scoot) udvidet mere globalt

Digitalisering og gennemsigtighed

- Nye real-time prissammenligningsportaler (Google Flights, Momondo) og onlineagenturer har intensiveret priskonkurrencen
- Direkte salg via egne hjemmesider og mobilapps er blevet centralt for både lavpris- og netværksselskaber. Forbrugerne har dermed fået større "magt", men også højere forventninger til valgfrihed og serviceniveau

COVID-19

COVID-19 pandemien medførte en massiv nedlukning i branchen, konsolidering og øget omkostningsfokus

Klima og grøn omstilling

Den grønne omstilling presser aktuelt luftfartsbranchen mod bæredygtigt brændstof, elektriske fly og CO2-neutral vækst. Europæisk luftfart, herunder ikke mindst dansk luftfart, har store ambitioner i forhold til den grønne omstilling

Luftfartsselskaberne peger på, at kompensationskravene og administrationen heraf efterhånden fylder meget i selskabernes budgetter. Det er blevet en reel byrde.

Der er opbygget en hel industri af firmaerne, som arbejder med at assistere flypassagerer i deres sager om kompensationskrav mod luftfartsselskaberne. Et af problemerne er, at passagererne i mange tilfælde

afskriver alle deres rettidigheder i klagesagerne til disse kompensationselskaber eller claimfirmaer, så luftfartsselskaberne reelt ikke kan håndtere sagerne i dialog med deres passagerer.

I 2023 fik de byretter, hvor de største danske lufthavne hører under, i alt godt 14.000 sager i relation til luftfartens kompensationsordninger. Det stigende antal sager, som kompensationselskaberne ofte hjælper passagerne med, medfører ifølge Domstolsstyrelsen et øget pres på disse byretters kapacitet. Det medfører naturligvis også et administrativt pres på luftfartsselskaberne. Flyselskaberne har peget på behovet for en reform af det nuværende klagesystem, f.eks. etablering af et effektivt nationalt digitalt klagesystem.

Tretimersgrænsen for forsinkelser er af flere grunde uheldig

Luftfartsselskaber har samtidigt peget på, at der er en risiko for, at kompensationsordningen kommer i konflikt med branchens grundlæggende safetyhensyn, fordi kompensationsordningen netop er konstrueret, så den giver luftfartsselskaberne stor en tilskyndelse til at sætte arbejdstempoet op i forbindelse med start og landinger for at undgå forsinkelser. Safetykulturen er heldigvis meget stærk i dansk luftfart, men det er ikke nødvendigvis et globalt fænomen i alle lande.

Branchen påpeger desuden, at grænsen på tre timers forsinkelse i praksis gør det vanskeligt for flyselskaberne f.eks. at få et nyt fly frem til en lufthavn for at afhente passagererne og dermed undgå den betydelige kompensationsudgift. Med en længere tidsfrist vil flyselskaberne i mange tilfælde få mere realistiske muligheder for faktisk at løse problemerne og sikre, at de rejsende når deres destination, frem for at bruge pengene på kompensationer.

EU-Kommissionen har foreslået at ændre den nuværende kompensationsgrænse fra 3 timers forsinkelse ved ankomst til mindst 5 timers forsinkelse, før passagerer kan kræve økonomisk kompensation.

EU's transportministre blev i juni 2025 enige om at hæve kompensationsgrænsen til 4 timers forsinkelse for flyvninger under 3.500 km og 6 timers forsinkelse for flyvninger over 3.500 km. Beslutningen i transportministerrådet indebærer også, at passagererne får ret til forplejning allerede efter to timers ventetid, uanset flyvedistancen, samt at der bl.a. indføres frister for udbetaling af kompensation. Beslutningen skal godkendes af Europa-Parlamentet, før den kan træde i kraft. Under det danske EU-formandskab i andet halvår 2025 blev der indledt forhandlinger med Europa-Parlamentet om beslutningen.

Det er vigtigt for dansk luftfart, at kompensationsmodellen udformes på en mere hensigtsmæssig måde, så den giver anledning til mindst mulig administrativ belastning. Desuden bør ordningen ikke tilskynde til at modvirke den stærke safetykultur i europæisk luftfart. Også derfor er det vigtigt, at beslutningen om at hæve den nuværende grænse for kompensation på 3 timer gennemføres.

Samtidig er det vigtigt, at der sker en løbende evaluering af ordningen i både EU og Danmark, herunder også i forhold til håndteringen af klagesager i domstolssystemet. Europæisk luftfart er ikke alene i en hård indbyrdes konkurrence, men også i en skarp global konkurrence med store luftfartsselskaber i

Mellemøsten, Fjernøsten og Nordamerika, hvor man ikke har tilsvarende kompensationsordninger i de enkelte lande.

Der peges også på behovet for en højere grad af ensretning af passagerrettighedsregler på tværs af EU-landene, så refusions- og genbookingsprocesser kan standardiseres og samlet set forenkles.

Det er vigtigt for dansk luftfart, at ordningen med passagerrettigheder og kompensation ved forsinkelser udformes på en mere hensigtsmæssig måde, så den ikke giver anledning til unødigt administrativ belastning. Den må ikke tilskynde til at modvirke den stærke safetykultur i luftfarten.

Med forslaget om at hæve den nuværende kompensationsgrænse på 3 timer vil flyselskaberne få mere realistiske muligheder for faktisk at løse problemerne ved en forsinkelse og sikre, at de rejsende når frem til deres destination, frem for at bruge pengene på kompensationer. Det er vigtigt at forslaget gennemføres endeligt.

Case: Mere fleksibel markedsadgang for godstransport i luften

Luftfragt (Cargo) er et vigtigt element i Danmarks samhandel med udlandet i forhold til især højværdivarer. Målt i værdi har luftfragten gennem mange år stået for transporten af en ganske stor andel af danskernes eksport og import. Men danske luftfartsselskaber har også vigtige kommercielle interesser i forhold til godstransport mellem andre lande, både internt i EU og uden for EU.

Danske luftfartsoperatører på godsområdet efterspørger overordnet en mere liberal tilgang til den internationale luftfart. Det vil kræve øget transparens i forhold til reglerne i de forskellige lande, men også at etableringsreglerne harmoniseres og ikke mindst, at markedsadgangen udvides mellem landene.

Der er en overordnet ramme for luftfartsselskabernes internationale trafikrettigheder (markedsadgang), som tager udgangspunkt i den globale luftfarts "Grundlov" i form af Chicago-konventionen fra 1944.

De såkaldte frihedsrettigheder for et luftfartsselskab – dvs. markedsadgangen eller retten til at operere internationale kommercielle flyvninger mellem lande - afgøres primært af internationale regler fastsat af ICAO og af bilaterale eller multilaterale luftfartsaftaler mellem de berørte lande. Formålet er at regulere de nærmere betingelser for at et selskab må overflyve, lande eller udføre kommercielle operationer i fremmede stater, herunder også betingelserne for antallet af afgang, landingsrettigheder, de konkrete destinationer (lufthavne), tekniske krav m.m. Markedsadgangen til og fra andre lande er med andre ord tæt reguleret globalt.

I Danmark er det som udgangspunkt Trafikstyrelsen, der har ansvaret for operationelle tilladelser og godkendelse af ruter for danske luftfartsselskaber. Indtil 2002 indgik Trafikstyrelsen således jævnligt bilaterale luftfartsaftaler om markedsadgangen med lande uden for EU.

Siden 2002 har EU-kommissionen principielt haft eneretten til at indgå multilaterale luftfartsaftaler med tredjelande uden for EU vedrørende markedsadgangen, dvs. frihedsrettighederne, på vegne af alle EU's medlemslande mhp. at skabe et fælles europæisk luftfartsmarked over for tredjelande. I de senere år er en række af Danmarks oprindelige bilaterale luftfartsaftaler om markedsadgang således gradvist afløst af EU-aftaler med de pågældende tredjelande. Men Danmark kan fortsat indgå visse bilaterale aftaler og annexer med tredjelande, herunder om mere tekniske forhold og operationelle procedurer under EU's overordnede ramme.

Der er et godt potentiale for regelforenklning, hvis landene har viljen til det

Markedsadgangen ICAO-systemet består af et antal forholdsvis veldefinerede såkaldte frihedsrettigheder, jf. oversigten nedenfor.

ICAO's Frihedsrettigheder	Markedsadgang
1. frihed	Ret til at flyve over et andet lands luftrum uden landing
2. frihed	Teknisk landing i et andet land uden ind- eller udstigning af passagerer/gods
3. frihed	Trafik fra hjemstat til andet land
4. frihed	Trafik fra andet land tilbage til hjemstat
5. frihed	Trafik mellem to andre lande som led i en rute til/fra hjemstaten
6. frihed	Trafik mellem to andre lande via hjemstaten (kombination af 3. + 4. frihed)
7. frihed	Stand-alone trafik mellem to andre lande uden forbindelse til hjemstaten
8. frihed	Cabotage: indenrigstrafik i et andet land

9. frihed

Trafik mellem to punkter i et andet land som en del af en hjemstatsrute

Det samlede regime rummer et betydeligt potentiale for forenkling af markedsadgangen, hvis landene har vilje til det. Danske luftfragtsoperatører peger helt konkret især på behovet for en bedre markedsadgang i forhold til 5. frihedsrettigheder, som vil kunne give en række fordele for danske cargooperatører.

Internt i EU, dvs. for intra-EU-flyvninger mellem medlemslandene, er der gennemført en væsentlig deregulering og harmonisering, men det gælder ikke generelt i forhold til tredjelande udenfor EU. EU's grundlæggende markedsadgangsforordning indeholder således ikke en generel 5. frihedsret i forhold til tredjelande udenfor EU, som ville kunne give en luftfragtsoperatør ret til at flyve - og fragte gods - mellem to fremmede lande på en længere rute, der starter eller slutter i hjemlandet.

For en dansk fragtoperatør vil 5. frihedsret betyde at hvis flyvningen starter eller slutter i Danmark må operatøren kommercielt transportere gods mellem to andre lande på samme rute. Det kan f.eks. være en fragtoperatør med dansk luftfragtoperatør-licens (AOC), der flyver fra Billund med gods til den store cargolufthavn i Liège og derfra videre til New York med gods lastet i Liège.

Uden 5. frihedsret må den danske fragtoperatør i dag flyve gods fra Billund til Liege fordi der er tale om transport mellem to EU-lande. Den danske operatør må på visse betingelser også flyve gods direkte fra Billund til USA, f.eks. New York, pga. de såkaldte Open Skies aftaler mellem EU og USA. Men operatøren fra Billund må ikke mellemlande i Leige på vej til New York for at laste gods fra Liege til New York. 5. frihedsret kan dermed være centralt for en dansk operatørs kommercielle grundlag, hvis godsmængderne

mellem Billund og New York isoleret set er begrænsede, mens der er en høj volumen mellem Liege og New York.

Der er mange andre og mere komplekse kombinationsmuligheder og dermed netværksmuligheder, hvis der mere generelt åbnes op for 5. frihedsrettigheder med de rigtige lande. Bedre adgang til 5. frihedsrettigheder giver mulighed for at laste og losse gods på ruten mellem to ikke-hjemlande som en del af en længere international flyvning. Det ville øge fleksibiliteten, forbedre muligheden for at skræddersy rutenetværk med høj volumen, reducere omfanget af tomflyvninger og styrke konkurrenceevnen over for globale konkurrenter. Det kan være særlig vigtigt for frachtselskaber, fordi de ofte ikke har gods med begge veje på en flyvning tur/retur mellem to destinationer, d.v.s. fra A til B alene.

EU-Kommissionen kan forhandle multilaterale luftfartsaftaler med tredjelande, der erstatter eller harmoniserer de enkelte medlemsstaters bilaterale traktater. Danmark kan også i et vist omfang forhandle og ændre egne bilaterale aftaler, hvis man følger anmeldelses- og godkendelsesproceduren i EU's forordning på området. Det må dog samtidigt forventes, at en åbning for EU-luftfartsoperatører må baseres på en forventning om reciprocitet i forhold til tredjelandet og andre overvejelser i de enkelte lande.

Der peges også på perspektiverne i én samlet luftfragtoperatør-licens, AOC, for hele EU internt i EU, så de enkelte luftfartsselskaber kan udnytte deres samlede infrastruktur og logistikmuligheder uden landspecifikke tilladelser. I dag udstedes AOC'en i praksis af den nationalt udpegede luftfartsmyndighed, dvs. Trafikstyrelsen for Danmarks vedkommende. Principielt respekteres en dansk AOC i alle EU-lande, men en række afgørende markedsadgange og operationelle tilladelser knytter sig til den nationale myndighed, som har udstedt certifikatet, herunder f.eks. også tildeling af slots i lufthavnene. Der er derfor en række forskellige overvejelser knyttet til en fuldstændig omlægning fra nationale AOC'er til en EU AOC.

De danske myndigheder og EU-Kommissionen opfordres til at arbejde for øget markedsåbning for luftfragten, herunder især i forhold til 5. frihedsrettigheder hvor det er muligt

Case: Restaurationsloven i luften (alkoholbevillinger)

Flere luftfartsvirksomheder peger på, at ikke kun trafikmyndighederne, men alle relevante danske myndigheder bør være mere opmærksomme på forholdene i luftfartsbranchen, herunder i lyset af branchens meget globale karakter, tætte sektorregulering og konkurrencevilkårene. En aktuel sag fra restaurationslovgivningen belyser aspekterne.

Det fremgår kort af Restaurationslovens § 10 A, at "Der kan desuden gives alkoholbevilling, hvis servering af stærke drikke sker i 1) tog, turistbusser, fly og skibe". Men det fremgår ikke af loven, hvordan

bestemmelsen for fly nærmere skal forstås, herunder især, hvilke flyvninger bestemmelsen konkret gælder.

For luftfartsbranchen har forståelsen gennem mange år været, at et krav om alkoholbevilling maksimalt kan gælde for indenrigsluftfart, dog ikke Grønland og Færøerne. Da der typisk ikke serveres alkohol på indenrigsruter, har hovedparten af luftfartsselskaberne ikke alkoholbevilling.

Loven er mere end 100 år gammel og har udviklet sig fra Bevæsterlov til dagens Restaurationslov gennem utallige lovændringer. Luftfarten optræder meget sjældent i disse lovprocesser, og kun ved enkelte lejligheder lader luftfarten til at være hørt undervejs. En enkelt undtagelse, hvor luftfarten eksplicit høres, er i forbindelse med en lovændring i midten af 1950'erne, hvor konklusionen klart peger i retning af, at en pligt til alkoholbevilling er begrænset til indenrigstrafik.

Den seneste formelle myndighedsfortolkning af den upræcise lovtekst er imidlertid, at forpligtelsen omfatter både indenrigstrafik og udenrigstrafik med fly "i sædvanlig drift og dermed rutefart". Det er uklart, hvordan forståelsen er gået fra at omfatte indenrigstrafik til nu også at omfatte udenrigstrafik, idet det ikke synes at fremgå af de efterfølgende lovprocesser siden 1950'erne.

Hvad angår udenrigstrafik, er det luftfartsselskabernes opfattelse, at forpligtelsen ift. myndighedernes (Erhvervsstyrelsens) vurdering kun kan gælde for dansk-registrerede fly. I denne sammenhæng vil et forsøg på at udstrække den danske jurisdiktion til andre landes fly være umuligt.

En fastholdelse af tolkningen om dansk-registrerede fly i international trafik vil betyde, at luftfartsselskaber i udenrigsdrift ind og ud af Danmark, der har fly på dansk flyregister og serverer alkohol ombord, vil skulle erhverve en alkoholbevilling. Det medfører et unødvendigt bureaukrati og konkurrenceforvridning.

Ingen andre af de lande, som Danmark normalt sammenligner sig med, har efter det oplyste et tilsvarende krav om alkoholbevilling på internationale flyvninger - endsige for indenrigsflyvninger. Det i sig selv medfører en byrde, der stiller selskaber med danskregistrerede fly dårligere i konkurrencen. Samtidig er der relativt få fly på dansk flyregister i forhold til den samlede luftfartsaktivitet ind og ud af Danmark. Lovens hensyn om at sikre "ædruelighed og orden" rammer således kun en mindre del af flyvningerne fra Danmark, og det vil tilmed være helt tilfældigt, om der er tale om dansk registrerede fly på de enkelte flyvninger.

Selv om der i forhold til kravet om alkoholbevilling kun er et mindre antal fly på dansk register, letter det i praksis ikke den bureaukratiske byrde. For i et rutenetværk anvendes fly i dag i et mix af registreringer, hvormed et selskabs internationale ankomster og afgang til danske lufthavne, vil bestå af en blanding af registreringer fra andre EU-lande såvel som danske. Dertil kommer, at flybesætninger sjældent er rent danske.

Opretholdelse af en dansk særregel betyder således i praksis, at man må opretholde et hensyn til den danske lovgivning for den samlede flåde. Alternativet er, at bevillinger skal brydes helt ned på flyindivider, men det vil med sikkerhed øge den administrative byrde endnu mere markant.

Det overordnede formål med alkoholbevillinger er at sikre en vis samfundsmæssig kontrol og styring af "ædruelighed og orden". Midlet "alkoholbevilling" og tilsynet hermed, passer dog på ingen måde til luftfarten, der i forvejen er intensivt reguleret i forhold til luftfartssikkerhed i ICAO, EU og nationalt.

Der er således i dag en lang række regler inden for luftfarten, som gør, at flyselskaberne effektivt kan styre omfanget af udskænkning og har klare procedurer for såkaldt "unruly passengers" uanset, om de er berusede eller af andre grunde skaber uro. I praksis styres hensynet til "orden" ofte gennem "fasten seatbelts" i kraft af den myndighed, der er tillagt kaptajnen i medfør af Luftfartsloven, som i øvrigt indebærer, at passagerer efter kaptajnens bestemmelse kan sættes af flyet. Sikkerhedskravene til luftfarten betyder, at der altid er en veluddannet og veltrænet kabinebesætning ombord på alle danske flyvninger.

Dertil kommer, at de danske bevillingsprocedurer på ingen måde passer til luftfartens organisatoriske og selskabsmæssige strukturer. Luftfartsselskaber fungerer væsentligt anderledes end lokalt forankrede restauranter og værtshuse på jorden. Det i sig selv gør opretholdelse af krav til luftfarten om alkoholbevilling tungt og unødigt bureaukratisk.

Dansk Luftfarts primære ønske er, at luftfart skrives ud af loven ved en kommende lovrevision.

Det er Dansk Luftfarts indtryk, at der er politisk og myndighedsmæssig forståelse for dette ønske. Erhvervsstyrelsen har således fremlagt et nyt forslag til vejledning om Restaurationsloven, der imødekommer en række af luftfartens ønsker. Der er dog fortsat behov for en egentlig lovrevision.

Den danske særregel om alkoholbevillinger i luften er både administrativt belastende og potentielt konkurrenceforvridende. Dansk Luftfart opfordrer til, at kravet ophæves i en snarlig lovrevision.

Case: Reglerne for bæredygtige brændstoffer og grøn omstilling

De danske luftfartsvirksomheder er meget ambitiøse forhold til udviklingen af en bæredygtig luftfart.

Behovet for at understøtte global mobilitet har aldrig været større. Derfor ønsker de danske luftfartsvirksomheder at medvirke til, at danskerne kan fortsætte med at flyve ud i verden, men med mindst mulig belastning af klimaet. Det betyder, at luftfarten står over en meget stor og vigtig opgave med at omstille og udvikle sig i en mere bæredygtighed retning. Der er mange forskellige typer af håndtag i den proces. Anvendelsen af bæredygtige brændstoffer er afgjort en af de vigtige.

For at realisere ambitionen om grøn luftfart skal der produceres og anvendes mere bæredygtigt flybrændstof (SAF) og lavaromatisk brændstof, som potentielt kan give både klima- og miljøgevinster. Luftfartens klimapartnerskab har fremlagt anbefalinger vedrørende begge. Dansk produceret PtX kan være af de centrale løsninger til produktion af bæredygtigt brændstof til luftfartssektoren.

Der har været drøftelser af finansieringen af dansk luftfarts omstillingsindsats i de senere år, herunder i forbindelse med debatten om anvendelsen af provenuet fra den nye passagerafgift. Der har også været diskussion om regelsættet efter processen om Danmarks grønne indenrigsrute 2025.

Erfaringerne fra den grønne indenrigsrute understreger behovet for at tænke i både ambitiøse og mere omkostningseffektive løsninger fremadrettet. Den valgte model tidligere for den grønne indenrigsrute er tung og skaber grundlag for nogle dyre CO2-reduktioner, som kunne have været opnået mere omkostningseffektivt til fordel for klimaet og luftfartsvirksomhederne.

Bekymring i dansk luftfart

Der er i dag en vis bekymring hos flere af de danske luftfartsvirksomheder for udviklingen og hastigheden i gennemslaget af de bæredygtige brændstoffer i Danmark og Europa, herunder om udviklingen er for fragmenteret.

Der er en række initiativer i gang i Danmark vedrørende SAF og senest også lavaromatisk brændstof. På internationalt plan er der EUs store ReFuel initiativ og i ICAO arbejdes med internationale standarder, der forventes at lette godkendelsesprocedurerne for SAF.

Det er vigtigt for luftfartsvirksomhederne, at der er både sammenhæng og fremdrift i de forskellige processer i forhold til den samlede strategi, klarheden om de langsigtede mål og koordinationen mellem de forskellige aktører i forsyningskæderne så man undgår fragmentering og usikkerhed om udrulningen af bæredygtige brændstoffer i de kommende år.

Rammerne, herunder hele regelsættet, for udrulning af bæredygtige brændstoffer i dansk luftfart er i stigende grad ved at tage form i Danmark og i EU, men der er behov for en samlet vurdering og strategisk koordinering af de mange tiltag for at sikre en effektiv, ubureaukratisk og skalerbar omstilling i hele værdikæden. Danmark har et stort potentiale for at gennemføre en ambitiøs og omkostningseffektiv indsats med de rigtige finansieringsmodeller.

Bedre adgang til at arbejde i luftfartserhvervet

Der er gode grunde til, at medarbejderne i luftfartserhvervet skal opfylde en række forskellige krav om helbred, sprog, baggrundstjek, efteruddannelse og mange andre forhold, som kan have betydning for *sikkerheden i sektoren*.

Der er samtidigt et stort behov for dygtig arbejdskraft i luftfartsbranchen. Det er derfor vigtigt, at hverken luftfartsvirksomhederne eller deres medarbejdere møder unødigt byrdefulde barrierer og proceskrav, der gør det besværligt at påbegynde eller gennemføre en karriere inden for luftfarten, hvis man i øvrigt har de grundlæggende kvalifikationer på plads.

Komplicerede helbreds- og baggrundskontrolprocedurer samt omfattende efteruddannelseskrav kan afskrække potentielle piloter, flyveledere, kabinepersonale og teknikere fra at påbegynde eller fortsætte karrieren i luftfarten, og det kan gøre driften mere byrdefuld for virksomhederne i branchen.

Det må være en målsætning for dansk luftfart, at bureaukratiske regler ikke hindrer, at flere kvalificerede ansøgere kan og ønsker at vælge en karriere i luftfarten.

Sikkerhedsniveauet skal opretholdes gennem en mere risikobaseret regulering frem for mere stive alders- og helbredsgrænser. Det handler om både de enkelte reguleringsmyndigheders tilgang og samspillet mellem de forskellige nationale og internationale regulatorer.

Case: Aldersgrænsen for piloter

ICAO har fastsat en standard om, at piloter i single-pilot operationer, dvs. hvor der kun er én pilot i flyet, ikke må være over 60 år, og i multi-pilot operationer må ingen af piloterne være over 65 år.

Der er tale om en anbefaling fra ICAO, og det er derfor som udgangspunkt op til hvert medlemsland at implementere eller afvige fra denne standard, så længe de kan begrunde det og melder dette til ICAO. EU-Kommissionen/EASA besluttede imidlertid efterfølgende at gøre ICAO's aldersgrænser bindende for alle EU-medlemslande i en EU-forordning. Det betyder, at piloter over 60 år kun må flyve som en del af et multi-pilot crew, mens piloter over 65 år ikke må deltage i kommerciel luftfart. Dette gælder både indenrigs og internationalt. Flere lande under ICAO anvender andre, nationale regler for aldersgrænsen for piloter.

Spørgsmålet om aldersgrænsen for piloter må også ses i sammenhæng med de ganske omfattende helbredsundersøgelser, som piloter også er omfattet af.

Case: Nye dokumentationskrav for piloters helbredsundersøgelser

Piloter deltager i flyvemedicinske undersøgelser med forskellige intervaller afhængigt af deres alder og certifikat. Generelt skal piloter under 40 år gennemgå en undersøgelse hvert år, mens piloter over 40 år skal gennemgå en undersøgelse hver sjette måned.

Flere danske luftfartsvirksomheder har oplevet en betydelig skærpelse af kravene til dokumentationen af sundhedsoplysninger for piloter efter en ny fortolkning fra Trafikstyrelsens fra maj 2024 af EASA-reglerne for piloters flyvemedicinske undersøgelser. Det kan forøge risikoen for flaskehalse og en stigende administrativ byrde for de godkendte flyvemedicinske læger (AME-læger) samt længere sagsbehandlingstider. Udfordringerne har direkte konsekvenser for både individuelle piloter og flyselskaberne.

Ved alle helbredsundersøgelser vil der ifølge de nye regler skulle indhentes følgende ganske detaljerede oplysninger:

- *Udskrift fra Sundhed.dk med fokus på hændelser siden sidste helbredsgodkendelse. Ikke kun liste over kontakter men de reelle notater, der foreligger under hver kontakt.*
- *Opdateret udskrift fra Fælles Medicinkort (FMK). Det vil sige, at egen læge skal opdatere FMK inden dagen for helbredsundersøgelsen.*
- *Journal fra egen læge med fokus på hændelser siden seneste helbredsgodkendelser.*

Denne præcisering er en ny praksis, som indebærer, at alle journaloptegnelser samt al kontakt med sundhedsvæsenet skal dokumenteres ved hver ansøgning om fornyelse af en medical-certificering. Før denne praksis blev implementeret, skulle piloten underskrive en tro-og-love-erklæring og den enkelte AME-læge skulle vurdere, hvad der i givet fald skulle undersøges efter en lægefaglig vurdering.

Danske luftfartsvirksomheder oplever, at Trafikstyrelsens praksis er unik i Europa. I mange andre EASA-medlemslande har myndighederne ikke adgang til piloters patientjournaler eller sygdomshistorik via nationale sundhedsplatforme som f.eks. MinSundhed eller sundhed.dk. Her godkendes den lokale AME-læges vurdering uden yderligere dokumentation, præcis som det skete tidligere i Danmark. Men selv i lande, hvor man har den adgang til sundhedsplatforme, bruges den ikke. Sverige og Norge anvender således ikke denne praksis. Derudover kan enhver pilot også søge om medical-fornyelse i et andet EASA-land uden krav om dokumentation fra sundhed.dk. Det er blot mere besværligt for den enkelte pilot.

Luftfartsselskaberne vurderer, at de læger, der er godkendt til at foretage flyvemedicinske undersøgelser, oplever en øget administrativ byrde som følge af den nye instruktion fra Trafikstyrelsen. Det har været anført, at den egentlige helbredsmæssige vurdering synes at være nedprioriteret til fordel for en omfattende gennemgang af pilotens samlede kontakt med sundhedsvæsenet.

Strengere helbredskrav og ændret praksis

Udover de strengere helbredskrav, ser luftfartsselskaberne også en ændring i praksis i, at Trafikstyrelsen fratrækker medical-certificering og dermed udelukkes fra aktiv flyvning, før konklusionen foreligger – for en sikkerheds skyld. Dette skaber ifølge luftfartsselskaberne unødigt frustration for piloten og meromkostninger for selskaberne. Før den nye praksis trådte i kraft, var det kutyme at mindre forhold kunne undersøges nærmere uden at piloten blev udelukket fra aktiv flyvning.

Luftfartsvirksomhederne vurderer, at den nye fortolkning ikke burde lede til at Trafikstyrelsen ser anderledes på de forskellige helbredsforhold end tidligere. Men de ser nu flere eksempler på, at piloter, herunder unge piloter, får afvist deres medical-certificering på baggrund af mindre helbredsforhold, som tidligere ikke ville have medført en udelukkelse. Alle mindre helbredsforhold bliver genstand for omfattende undersøgelser. Dette resulterer i yderligere tests, hvor potentielle sundhedsmæssige forhold skal udelukkes, før en ny medical-certificering kan udstedes.

Luftfartsselskaberne oplever generelt en markant stigning af såkaldte cykeltest og søvnapnø-diagnoser, hvor piloterne "føler sig magtesløse og går mange måneder uden at få svar". Piloterne får i langt de fleste tilfælde deres medical-certifikat udstedt i sidste ende, men det er den lange sagsbehandling og udskrivning af ekstra tests og speciallægeerklæringer, som koster ressourcer og tid.

Specifikt foreslår luftfartsvirksomhederne, at Trafikstyrelsen ændrer praksissen tilbage til før maj 2024, så alle sundhed.dk-oplysninger ikke automatisk skal hentes og vurderes og således, at mandatet føres tilbage til AME-lægen. Efter luftfartsselskabernes vurdering vil dette ikke medføre en lavere flyvesikkerhed. Tværtimod vil det øge tilliden mellem piloter, AME-læger og Trafikstyrelsen og lede til, at piloter ikke unødvendigt bliver fratrækket deres medical-certifikat, midlertidigt eller permanent, til stor gene for den enkelte pilot og til store omkostninger for den danske luftfartsbranche.

Der er dialog mellem luftfartsvirksomhederne og Trafikstyrelsen i sagen.

Case: Sprogkrav til flyveledere

Det internationale luftfartssprog er engelsk. Det er derfor naturligt, at der stilles krav om tilstrækkelige engelskkundskaber i forbindelse med optagelse på uddannelsen som flyveleder i den internationale luftfart, herunder i tårnet i Københavns Lufthavn og i Kontrolcentralen i Kastrup, hvor man leder den internationale trafik igennem dansk luftrum. Men der stilles også krav om, at man skal beherske mundtlig og skriftlig dansk.

I 2023 bad transportministeren Trafikstyrelsen om at igangsætte undersøgelserne af mulighederne for at ophæve sprogkravet om dansk for flyveledere i Danmark. Ministeren vurderede, at hvis man fjerner sprogkravet, kan tilgangen af flyveledere fra udlandet blive større.

Case: Helbredsundersøgelser for flyveledere

Det har været fremført fra branchen, at kravene til flyveledere i forbindelse med helbredsundersøgelser kan opfattes som hårde, især på grund af de omfattende medicinske dokumentationskrav. Kravene minder om de krav, der stilles til piloter, og det bidrager til risikoen for lange ventetider hos de godkendte flyvelæger. Der skal stilles krav til flyvelederne, fordi det er en krævende og vigtig funktion, men de opererer ikke i luften, og spørgsmålet er om de nuværende krav er urimeligt restriktive i forhold til flyvelederkandidaternes fysiske formåen.

Case: Certifikater for medarbejderne og deres kompetencer

Luftfarten er en af de mest certificerede brancher. Hver rolle – piloter, flyveledere, teknikere, groundhandling, ground crew, kabinepersonale og mange andre – har sine egne regelsæt og prøver. Det øger sikkerheden, men gør også certificeringsprocessen kompleks for både medarbejdere og virksomheder. Samlet set er der tale om et ganske stort indsatsområde for både luftfartsvirksomhederne og deres medarbejdere. Det er derfor vigtigt, at certificeringsprocessen bringes til at fungere så smidigt og effektivt som muligt. Der er behov for forenkling af certificeringskrav til kabinepersonale og teknisk personale.

Der kan være behov for dels en harmonisering af certifikater, modulopbyggede undervisningsforløb frem for mere fragmenterede kurser, dels øget digitalisering af administrationen i form af information, ansøgninger, fornyelse og dokumentation. Det handler også om at finde den rigtige balance mellem særlige nationale hensyn og hensynet til, at certifikater skal kunne benyttes på tværs af landegrænserne.

Case: Radiocertifikater

Radiocertifikater er dokumenter, der giver lov til at kommunikere på luftfartsfrekvenser. I Danmark administreres reglerne af Trafikstyrelsen og bundet i både nationale bestemmelser og international regulering fra ICAO og FNs agentur for informations- og kommunikationsteknologier, ITU (International Telecommunication Union).

Mange danskere, der arbejder i luftfart, oplever radioreglerne som omfangsrige og tekniske. Sværhedsgraderne ligger især i antallet af forskellige certifikattyper, krav om sprogligt niveau for engelsk og forskelle mellem flyvende personale og jordpersonale, som hver især har særlige kursus- og prøvekrav.

GEN, BEG, N-BEG og N-JOR er de mest almindelige kategorier af radiocertifikater i dansk luftfart, hvor **GEN** giver adgang til radiokommunikation på både dansk og engelsk under såkaldt IFR- og VFR-flyvning. **BEG** tillader engelsk kommunikation under VFR-flyvning. **N-BEG** tillader dansk kommunikation under VFR i dansk luftrum og **N-JOR** bruges til kommunikation fra jorden, fx fra en flyveplads eller en station.

Under disse fire kategorier, findes en række varianter og specialiserede certifikater, især inden for N-JOR-kategorien, som i realiteten er en samlebetegnelse for flere forskellige typer af certifikater afhængigt af formålet, herunder N-JOR for flyvepladsoperatører i tårn o.l., N-JOR for kommunikation fra offshore installationer og N-JOR for teknikere og groundhandling, der kommunikerer med fly på jorden. Derudover findes der sprogassessorautorisationer, som ikke er radiocertifikater i klassisk forstand, men som giver ret til at vurdere sprogniveau hos piloter og radiobrugere. I nogle tilfælde kan der også være militære eller internationale certifikater, som følger andre standarder end de civile danske – f.eks. ICAO-certificeringer eller NATO-specifikke tilladelser.

Luftfartens medarbejdere skal bruge alt for tid på at sætte sig ind i de mange systemerne

Systemet indebærer, at en gennemsnitlig medarbejder ofte skal bruge tid på at sætte sig ind i både civil luftfartslovgivning, ICAO-udtryksmåder og sprogvurdering, før de kan få deres certifikat. Det betyder også, at hvis man har fået et dansk radiocertifikat, så kan man ikke uden videre forvente at det også gælder i andre dele af EU, hvor der kræves et yderligere certifikat.

De enkelte certifikater kan alle være relevante i deres egen ret, men problemstillingen illustrerer den samlede administrative byrde på luftfartserhvervet. Det samlede system er bygget op gennem mange år og kan virke fragmenteret i en lang række enkeltkurser, især fordi man løbende har søgt at balancere mange forskellige hensyn til sikkerhed, teknologi og forskellige internationale regler. Det kan være nemmere at formulere nye krav end at fjerne eksisterende krav.

De danske luftfartsvirksomheder ønsker at forstærke dialogen med de regulerende myndigheder om udvikling, smidiggørelse og forenklinger på hele området for flyvecertifikater.

Regelforenkling og byrdereduktion

Hverken luftfartsvirksomhederne eller deres medarbejdere bør møde unødigt byrdefulde barrierer og proceskrav, der gør det besværligt for den enkelte medarbejder at påbegynde eller fortsætte en karriere inden for luftfarten, hvis man i øvrigt har de grundlæggende kvalifikationer på plads. Myndighederne bør fokusere på

- Gennemgang af reglerne for unødige aldersgrænser
- Forenkling af reglerne for de mange certifikater i luftfarten
- Bedre regler for sundhedsundersøgelser
- Gennemgang af sprogkrav for de forskellige personalegrupper