



Statens Luftfartsvæsen
att: Kurt Lykstoft
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV

AOPA Danmark
Roskilde Lufthavn
Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
email: info@aopa.dk
tlf.: +45 4619 1155
fax: +45 4619 1156

Vejle d. 22/12/2008

Vedr.: Klage over SLVs forslag til introduktion af gebyr på kvittering for anmeldelse af firmaflyvning

Kære Kurt Lykstoft,

AOPA har på det netop afholdte gebyrudvalgsmøde protesteret kraftigt over SLVs forslag om at indføre et nyt gebyr på kr. 4.460 for udstedelse af kvittering ved anmeldelse af firmaflyvning. Da sagen ikke umiddelbart kunne afklares på selve gebyrudvalgsmødet blev jeg af Keld Ludvigsen opfordret til at fremsende en officiel klage til dig.

Det gøres hermed, og de 4. hovedpunkter i klagen er flg.:

- 1) Der er IKKE tale om udstedelse af en tilladelse eller rettighed, men om en simpel kvittering for at SLV har modtaget en anmeldelse
- 2) SLVs administrative behandling af firmaflyvningsanmeldelser har karakter af udstedelse af en tilladelse, selvom dette ikke er intentionen med lovgivningen
- 3) BL 9-10 giver ikke hjemmel for gebyr på en simpel kvittering
- 4) Der er ikke foretaget den nødvendige høring og sagsbehandling inden offentliggørelse af BL 9-10

AOPA ser behandlingen af denne klage som en passende anledning til at kigge nærmere på de danske regler for firmaflyvning i lyset af kommende EASA regler og AOPA foreslår derfor:

- 5) Gebyr for anmeldelse af firmaflyvning suspenderes indtil videre
- 6) De danske særregler for firmaflyvning afskaffes ved overgangen til fælleseuropæiske operationelle EASA regler

De enkelte klagepunkter og forslag uddybes herunder:

Lovgivningsmæssig baggrund:

Luftfartslovens §75 angiver at *”En virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde skal anmeldes til Statens Luftfartsvæsen”*.

Desuden angives det i kommentarerne til lovforslaget at *”I forhold til lovforslag nr. L 218 er de væsentlige ændringer for så vidt angår firmaflyvning, at der indføres en anmeldelsesordning i stedet for en tilladelsesordning.”*

Det ligger således klart at Folketinget har været meget bevidst om distinktionen mellem anmeldelse og tilladelse.

Intet sted i Lov om Luftfart eller i bemærkningerne hertil stilles krav om en kvittering. Piloten skal blot sikre sig, at anmeldelsen er modtaget hos SLV. Således angives det i kommentarerne til lovforslaget at:

”En pilot, der påtager sig firmaflyvning med ansatte, må derfor sikre sig, f.eks. ved en telefonisk kontakt til Statens Luftfartsvæsen, at der foreligger den fornødne anmeldelse, inden flyvningerne iværksættes, og at vilkårene overholdes.”

SLV har på baggrund af denne lovgivning udsendt bekendtgørelse nr. 387 af 29. maj 2000. Heri nævnes første gang kravet om en kvittering (stk. 8):

Statens Luftfartsvæsen udsteder en kvittering for anmeldelsen, herunder for ændringer, der anmeldes i henhold til stk. 6. Kopi af kvitteringen, herunder for ændringer, skal medbringes under flyvningen.

ad 1) Anmeldelse – ikke tilladelse

Det ligger på baggrund af ovennævnt fast, at der er tale om en anmeldelsesordning og ikke en tilladelsesordning. SLV udsteder således ikke en tilladelse eller rettighed, men en simpel kvittering på at man har modtaget en anmeldelse.

AOPA har tidligere bedt SLV bekræfte, at denne form for anmeldelse ikke var gebyrpålagt. Således oplyser SLV i vedlagte brev af 29. januar 2007 (bilag 1) at:

”SLV fremsender ikke fakturaer på anmeldelse af firmaflyvning, idet det ikke er en tilladelse, men en anmeldelse med efterfølgende udstedelse af kvittering herfor”.

At indføre et særskilt gebyr på udstedelse af en simpel kvittering vil altså være i direkte modstrid med de udmeldinger SLV tidligere er kommet med og desuden et markant brud med SLVs hidtidige praksis for gebyrer.

Det er meget uheldigt at et sådan brud med hidtidig gebyrpraksis sker uden en ordentlig høring og på et tvivlsom juridisk grundlag, jf. senere.

ad 2) SLVs administrative håndtering af ordningen har karakter af en tilladelsesordning

Som tidligere redegjort for stiller Lov om Luftfart krav om at en virksomhed indsender en anmeldelse, hvis den ønsker at udføre firmaflyvning. Folketinget har desuden EKSPLICIT ændret ordlyden fra krav om en tilladelse til krav om en anmeldelse og det må derfor forventes at SLV administrerer ordningen i overensstemmelse hermed.

På gebyrudvalgsmødet i forrige uge omtalte SLVs medarbejdere flere gange det nye gebyr som et gebyr på "*tilladelse til firmaflyvning*". Desuden redegjorde Per Veingberg for, hvordan SLV håndterer de indkomne anmeldelser. Det blev præciseret at alle anmeldelser blev gennemgået og at det blev kontrolleret at alle krav var opfyldt. Først når SLV havde konstateret at alle krav var opfyldt blev der fremsendt en kvittering. Per Veingberg redegjorde således også for, at han ikke mente at en virksomhed lovligt kunne udføre firmaflyvning før de havde modtaget en kvittering fra SLV og at f.eks. en fax-kvittering ikke ville være tilstrækkelig som dokumentation.

Den procedure som Per Veingberg har beskrevet kan jeg kun tolke, som at SLV behandler kravet om anmeldelse af firmaflyvning som en tilladelsesordning i strid med Folketingets udtrykkelige ændring af loven til en anmeldelsesordning.

Lov om Luftfart indeholder intet krav om at SLV skal udstede en skriftlig kvittering og at firmaflyvning ikke kan udføres medmindre en sådan er modtaget. Tværtimod nævnes det i kommentarerne til lovforslaget udtrykkeligt som en mulighed at en pilot f.eks. telefonisk får bekræftet at SLV har modtaget anmeldelsen.

Det afgørende i ordningen er altså selve anmeldelsen og ikke kvitteringen herfor. Piloten må således anses for at leve op til reglerne, hvis han har indsendt en anmeldelse og med rimelighed kan godtgøre dette f.eks. i form af en fax-kvittering, email, telefonsamtale mv.

Det er på den baggrund problematisk at SLV administrerer ordningen som angivet ovenfor, og at SLV bevidst forsinker fremsendelse af kvittering og dermed behandler den som en tilladelse. At SLV nu yderligere vil lægge et gebyr på en kvittering, som der ikke er lovhjemmel til at kræve, må give anledning til at SLV reviderer sine procedurer.

Jeg skal på den baggrund bede SLV tilpasse sin administrative praksis så den bringes i overensstemmelse med Lov om Luftfart. Det er muligt at bekendtgørelse nr. 387 af 29. maj 2000 i den sammenhæng skal revideres.

Yderligere skal det bemærkes, at hvis SLV anvendte en administrativ procedure, der lå i tråd med kravet om en anmeldelsesordning, ville dette i sig selv nedsætte den krævede sagsbehandlingstid og dermed omkostningerne forbundet hermed.

AOPA vil i øvrigt gerne erindre om, at det oprindelige formål med anmeldelsesordningen for firmaflyvning var at give SLV en mulighed for i forbindelse med rampeinspektioner og lignende, at skelne mellem lovligt udført firmaflyvning og "sort taxa-flyvning". Det blev gentagne gange bekræftet fra Trafikministeriets side at anmeldelsen ikke var opsættende, således at en nyansat pilot eller indleaset fly straks kunne påbegynde operationer når en anmeldelse var indsendt.

Desværre lader det til at de oprindelige intentioner i lovgivningen er gået tabt og at SLVs administrative rutiner på dette område gradvist har bevæget sig væk for det oprindelige udgangspunkt. Det bekræftes også af at SLV nu finder ordningen så administrativ tung at man efter syv år finder det nødvendigt at indføre et gebyr for ordningen.

ad 3) BL 9-10 giver ikke hjemmel for gebyr en simpel kvittering

BL 9-10 opererer med begreberne udstedelsesgebyr og årsgebyr. Definitionen af udstedelsesgebyr lyder ”*Betaling for Statens Luftfartsvæsens **tiltrædelseskontrol**, herunder [...]*”

Da der ved en anmeldelsesordning ikke skal udføres tiltrædelseskontrol falder en kvittering for modtagen anmeldelse udenfor BL 9-10s definition af udstedelsesgebyr. SLV skal ikke TILTRÆDE eller tillade at et firma udfører firmaflyvning. SLV skal blot kvittere for modtagelse af en anmeldelse.

Da gebyrlinien heller ikke er et årsgebyr falder gebyret helt uden for rammerne af BL 9-10.

ad 4) Der er ikke sket en ordentlig høring ifm. udgivelse af BL 9-10

De ovenfor beskrevne problemstillinger blev af AOPA fremhævet på årets gebyrudvalgsmøde, der i år blev afholdt så sent som 11. december.

På mødet blev det konkluderet at SLVs jurister ville se nærmere på især punkt 3 i denne klage og melde tilbage. De øvrige punkter henvistes til en klageskrivelse.

AOPA har ikke modtaget nogen tilbagemelding fra SLVs juridiske afdeling, men kan konstatere at BL 9-10 blev offentliggjort den 19/12.

AOPA må på den baggrund formode, at der ikke er sket en behandling af AOPAs anke vedr. punkt 3 ovenfor, og at der på grund af den meget sene dato for afholdelse af gebyrudvalgsmøde ikke har været mulighed for en ordentlig høring i relation til de øvrige punkter.

Alene på den baggrund må AOPA opfordre til at det nyintroducerede gebyr for firmaflyvning indtil videre suspenderes, så der kan ske en ordentlig sagsbehandling.

ad 5) Midlertidig suspendering af afgift på anmeldelse af firmaflyvning

På baggrund af de 4 ovenfor nævnte punkter skal AOPA anmode om, at SLV indtil videre suspenderer afgiften på firmaflyvning.

Forberedelserne af BL 9-10 har været mangelfulde og forhastede. Gebyret er i direkte modstrid med de tilkendegivelser, der tidligere er kommet fra SLV, og et brud med SLVs hidtidige gebyrpraksis. Sagen har stillet spørgsmålstejn ved SLV administrative håndtering af afgiften, og der savnes lovhjemmel til overhovedet at stille krav om en kvittering udstedt af SLV.

ad 6) De danske særregler for firmaflyvning skal alligevel afskaffes ved indførelsen af EASA OPS

Med det nyligt vedtagne EU regulativ 216/2008 er det blevet vedtaget at indføre bindende fælleseuropæiske operationelle regler for både kommerciel og privat flyvning.

Når implementeringsreglerne træder i kraft vil Danmark ikke længere kunne have særregler på dette område, hvorfor den danske firmaflyvnings ordning nødvendigvis må ophæves.

Dette vil også være i overensstemmelse med de udmeldinger, der blev givet af Trafikministeren i forbindelse med vedtagelse af loven (L62 / 1999).

Her skriver Trafikministeren bl.a. (jf. tillægsbetænkning vedlagt som bilag 2):

”Det fremgår endvidere af besvarelsen, at der ikke findes operationelle JAA-bestemmelser for udførelse af privatflyvning, herunder firmaflyvning, hvorfor der kan fastsættes nationale regler herfor.”

Med vedtagelsen af fælleseuropæiske operationelle regler for privatflyvning bortfalder grundlaget for danske særregler jf. Ministerens egne bemærkninger.

Dette var allerede ved vedtagelse af lovforslaget forudset, idet Trafikministeren i tillægsbetænkningen udtaler at *”I forbindelse med samråd d. 13. april 2000 har jeg tilkendegivet, at såfremt Danmark tilslutter sig de nye JAR-regler for firmaflyvning, vil de danske regler blive ændret, således at de svarer til de internationale regler.”*

Som det fremgår af vedlagte bilag henvises her til JAR-OPS 2, der i mellemtiden er blevet en del af EASA OPS og som i øvrigt vil rumme en anmeldelsesordning for alle operationer med komplekse fly.

AOPA vil på denne baggrund anmode SLV om at tage initiativ til at de danske firmaflyvningsregler hurtigst mulig revideres, så de bringes i overensstemmelse med de kommende EASA regler på OPS-området.

Indtil et revideret regelsæt fremlægges, forekommer det meget u hensigtsmæssigt at begynde at indføre en helt ny afgift på firmaflyvning, som bryder med SLV hidtige gebyrpraksis, ikke har været gennem en saglig høringsrunde og som hviler på et juridisk meget tvivlsomt fundament.

AOPA stiller sig meget gerne til rådighed for et møde med henblik på en diskussion af ovennævnte.

Med venlig hilsen

Jacob T. Pedersen
Formand, AOPA

N.B.: Besvarelse af denne henvendelse kan ske til vores email: info@aopa.dk