

# Prop. 41 L

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i jernbaneloven

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 2. desember 2011,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### **1 Proposisjonens hovedinnhold og bakgrunn for lovforslaget**

---

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i jernbaneloven som skal legge til rette for å etablere en klageordning for jernbanepassasjerer.

Forordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (passasjerrettighetsforordningen) ble innlemmet i EØS-avtalen 2. juli 2010, og implementert i norsk rett gjennom forskrift 3. september 2010 nr. 1241 (jernbanepassasjerrettighetsforskriften) fastsatt av Samferdselsdepartementet. Forskriften er hjemlet i jernbaneloven § 7c. Forordningen krever bl.a. etablering av en klageordning for passasjerene. Som en midlertidig ordning er denne lagt til Statens jernbanetilsyn, jf. forskriftens § 6.

Av Ot.prp. nr. 63 (2008-2009), jf. Innst. O. nr. 71 (2008-2009) om endringer i jernbaneloven, jernbanansvarsloven og COTIF-loven, fremgår det at Samferdselsdepartementet ved etablering av klageordning for jernbanepassasjerer vil se på hvordan dette er løst på andre områder, bl.a. innenfor luftfarten. Innenfor luftfartens område er det etablert en egen klagenemnd for flypassasjerer (flyklagenemnda). Nemnda er etablert gjennom egen forskrift og er gebyrfinansiert.

I Ot.prp. nr. 9 (2006-2007) om lov om endringer i luftfartsloven, pkt. 6.6.4, er spørsmålet om en felles klagenemnd innenfor transportsektoren tatt

opp. I høringsnotatet som ligger til grunn for proposisjonen heter det at samlet sett er det naturlig å vurdere om det på sikt bør etableres en bredere klageordning for flere transportsektorer – en generell transportklagenemnd. I proposisjonen drøftes mange fordeler ved en slik ordning, slik som begrensning av administrative kostnader, fordel for passasjerer å ha ett organ å klage til uavhengig av sektor, tolkingspraksis fra en sektor vil kunne ha overføringsverdi til andre sektorer hvor klageorganet har kompetanse selv om regleverket for øvrig er sektorspesifikt. Dette kan være en læringsgevinst for sekretariatsmedlemmer og medlemmer av klageorganet, hvilket vil kunne gi kvalitets- og effektivitetsgevinst. I Innst. O. nr. 47 (2006-2007), side 18, uttaler komiteens flertall at den støtter tanken om en felles transportklagenemnd og ber om at dette arbeidet forseres.

Samferdselsdepartementet legger nå opp til å utvide flyklagenemnda til i første omgang også å omfatte passasjerklager på jernbaneområdet. I den forbindelse ønsker departementet å utvide klagemuligheten til å omfatte alle passasjerklager på jernbane, f. eks. jernbaneforetakenes transportvilkår som kan gi flere rettigheter enn passasjerrettighetsforordningen, og ikke som i dag kun gjelder jernbanepassasjerrettighetsforordningen. En tilsvarende klagerett finnes på luftfartsområdet. En slik utvidelse av virkeområdet krever endringer i jernbaneloven. Det foreslås samtidig å åpne for at andre enn jernbanevirksomheter skal kunne underlegges ordningen, f. eks. billettutste-

dere/reisebyråer, tilsvarende det som gjelder på luftfartsområdet.

Klagenemnda skal være gebyrfinansiert, slik som dagens flyklagenemnd. Departementet foreslår en hjemmel i jernbaneloven til å kunne innkreve gebyrer for å finansiere nemndas virksomhet. Videre foreslås det å ta inn bestemmelser i jernbaneloven som tilsvarende reglene om saksbehandling mv. som gjelder klageordningen på luftfartsområdet, jf. luftfartsloven §§ 10-44 – 10-47. Endringene foreslås tatt inn i jernbaneloven § 7c.

## **2 Høring**

Samferdselsdepartementet sendte 8. april 2011 ut et høringsnotat med forslag til nye bestemmelser i jernbaneloven på bakgrunn av etablering av klagenemnd for jernbanepassasjerer. Høringsfrist ble satt til 8. juli 2011. Høringsnotatet ble sendt ut til følgende instanser:

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet  
Finansdepartementet  
Fornyings- administrasjons- og kirkedepartementet  
Justis- og politidepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet

Forbrukerombudet  
Jernbaneverket  
Luftfartstilsynet  
Statens jernbanetilsyn

Avinor AS  
Flytoget AS  
NSB AS  
NSB Gjøvikbanen AS  
SJ AB

Akademikerne  
Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Board of Airlines Representatives in Norway – BARIN  
Finn Haugen, styreleder Flyklagenemnda  
Flyklagenemnda v/ Rolf Forsdahl  
Forbruker Europa  
Forbrukerrådet  
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon HSH  
Landsorganisasjonen i Norge  
Norges Handikapforbund  
Norsk jernbaneforbund  
Norsk lokomotivmannsforbund  
Norsk Reiselivsforum

Næringslivets Hovedorganisasjon  
Næringslivets Hovedorganisasjon – Luftfart  
Yrkesorganisasjonenes sentralforbund

Følgende instanser har besvart henvendelsen og er positive til forslaget eller ikke hatt særskilte merknader til lovforslaget:

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet  
Finansdepartementet  
Justis- og politidepartementet  
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet

Forbrukerombudet  
Luftfartstilsynet  
Statens jernbanetilsyn

Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Finn Haugen, styreleder Flyklagenemnda  
Landsorganisasjonen i Norge  
Næringslivets Hovedorganisasjon – Luftfart  
Statens råd for likestilling av funksjonshemmede

Følgende instanser har hatt merknader til lovforslaget:

Konsument-K  
Næringslivets Hovedorganisasjon - Transport

## **3 Gjeldende rett og forslag i høringsnotatet om endringer i jernbaneloven for å etablere klagenemnd for jernbanepassasjerer**

### **3.1 Gjeldende rett**

For å kunne ta inn jernbanepassasjerrettighetsforordningen i EØS-avtalen, herunder å kunne gjennomføre den i norsk rett, ble jernbaneloven endret, jf. Ot.prp. nr. 63 (2008-2009)/Innst. O. nr. 71 (2008-2009) om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven. Av § 7 c fremgår det at Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av passasjerrettighetsforordningen med senere endringer samt om gebyr for etablering og drift av klageorgan. Kongens myndighet ble delegert til Samferdselsdepartementet, jf. kgl. res. 19. juni 2009 nr. 687.

Forordningen ble tatt inn i EØS-avtalen 2. juli 2010, og gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 3. september 2010 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning

(EF) nr. 1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften). Forordningen krever bl.a. etablering av en klageordning for jernbanepassasjerene. Som en foreløpig ordning ble denne lagt til Statens jernbanetilsyn, jf. forskriftens § 6. Av § 6 fremgår det at passasjerer kan fremsette en klage om påstått overtredelse av forskriften til Statens jernbanetilsyn i henhold til jernbanepassasjerrettighetsforordningen.

Bestemmelser om at en klageordning kan omfatte andre klager enn de som omfattes av passasjerrettighetsforordningen, f. eks. klager på jernbaneforetakenes transportvilkår generelt og at andre enn jernbanevirksomheter kan underlegges ordningen, finnes ikke i dag. Det finnes heller ikke bestemmelser om forhold til de alminnelige domstolene eller bestemmelser om saksbehandling og innkreving av gebyrer for drift av klageordning, slik som på luftfartsområdet.

### 3.2 Forslag i høringen og høringsinstansenes merknader

I høringsnotatet anførte departementet følgende:

”Klagenemnd for luftfart (Flyklagenemnda) ble opprettet 2009 gjennom forskrift 31. oktober 2008 nr. 1168 om klagenemnd for flypassasjerer, med hjemmel i luftfartsloven. Som nevnt innledningsvis legger Samferdselsdepartementet opp til å etablere en felles klageordning for passasjerer, og i første omgang, innenfor luftfart og jernbane.

Ved reguleringen av en felles klagenemnd tas det utgangspunkt i den allerede eksisterende forskriften om flyklagenemnda (forskrift 31. oktober 2008 nr. 1168 om forskrift om klagenemnd for flypassasjerer), og med nødvendige tilpasninger. For å få flest mulig felles regler innenfor begge transportformene, samt for å gjøre det enklere for brukerne av begge lovene (luftfartsloven og jernbaneloven) mener derfor Samferdselsdepartementet at det vil være hensiktsmessig å ta inn tilsvarende bestemmelsene om passasjerrettigheter i jernbaneloven som i luftfartsloven, jf. luftfartsloven X. Bokstav G §§ 10-44 – 10-47. Det foreslås derfor å endre jernbanelovens § 7 c.

#### *Utvidelse av virkeområdet mv.*

Av jernbaneloven § 7c fremgår det at det kan gis forskrifter om gjennomføring og utfylling av jernbanepassasjerrettighetsforordningen

med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter forordningen.

For passasjerene er det i utgangspunktet uinteressant om rettighetene følger av forskrifter som gjennomfører jernbanepassasjerrettighetsforordningen i norsk rett eller av jernbaneforetakenes transportvilkår. For klagemyndigheten vil det også kunne være vanskelig å skille ut den delen av en klage som bare omhandler forordningen. Videre har det fremkommet ønsker, bl.a. fra NSB AS, forbrukersiden og Statens jernbanetilsyn, at virkeområdet i forbindelse med etablering av en felles klagenemnd bør utvides til, ikke bare å behandle klager som omfattes av jernbanepassasjerrettighetsforordningen, men også omfatte jernbaneforetakenes transportvilkår generelt. På luftfartsområdet behandler klagenemnden klager også etter flyselskapenes transportvilkår, ikke bare etter EU-forordning om flypassasjerers rettigheter.

På denne bakgrunn mener Samferdselsdepartementet at virkeområdet for jernbaneklager bør utvides til også å kunne gjelde jernbaneforetakenes transportvilkår.

Samtidig foreslås det å åpne for at det kan gis forskrifter om at andre enn jernbanevirksomheter kan underlegges ordningen. Dette vil kunne legge til rette for at billettutsteder og reisebyråer m. fl. som har lov- forskrifts- eller avtalebestemte forpliktelser direkte overfor passasjerene skal kunne underlegges klageordningen. Luftfartsloven har lignende bestemmelser jf. luftfartsloven § 10-44.

#### *Virkingen av klageavgjørelsene (retts- og tvangskraft)*

Spørsmålet her er om avgjørelsene til klageorganet bare skal være rådgivende, eller om de skal være bindende for den virksomheten de retter seg mot.

Departementet mener at det ikke kan innfortolkes et krav i EU-forordningen om at klageorganets avgjørelser skal være bindende for den virksomhet den retter seg mot. Imidlertid er det viktig at ha etablert en tilsynsordning som sikrer at regelverket som sådan etterleves på en tilstrekkelig effektiv måte. Håndheving av EU-forordningen er tillagt Statens jernbanetilsyn, jf. jernbanepassasjerrettighetsforskriften § 5. På luftfartsområdet er spørsmålet om retts- og tvangskraft for avgjørelser truffet av klageorganet drøftet nærmere, og departe-

mentet konkluderer med at avgjørelsene ikke skal være bindende. Departementet legger den samme vurderingen til grunn hva gjelder avgjørelser klageorganet skal treffe på jernbaneområdet. Det vises til nærmere omtale i Ot.prp. nr. 9 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven), pkt. 6.6.7.

#### *Gebyrer*

Dagens flyklagenemnd finansieres gjennom gebyrer fra flyselskapene.

Departementet legger opp til at klageordningen på jernbaneområdet også skal være selvfinansierende, og finansieres gjennom gebyrer fra jernbanevirksomhetene, eventuelt andre tjenesteytere som skal være underlagt klageordningen, og klageren selv. Gebyrhjemmelen omfatter både etablering og drift av klageorganet samt innkreving av gebyrer fra de som omfattes av ordningen. Departementet legger opp til at nærmere bestemmelser om gebyrordningen kan fastsettes i forskrifter. Det vil i den sammenheng legges opp til at innkrevingen kan gjøres mest mulig effektiv, og med minst mulig ekstra administrasjon.

#### *Klageorganet*

Departementet foreslår en tilsvarende bestemmelse som luftfartsloven § 10-44 annet ledd som gir departementet hjemmel til å fastsette forskrift om klageorganets oppnevning, myndighetsområde, sammensetning, organisering, saksbehandling, finansiering, og forholdet til voldgiftsklausuler, med unntak av annet ledd nr. 4 som gjelder gebyrfinansiering fra flyselskapene. Gebyrfinansiering fra jernbanevirksomhetene er omtalt ovenfor, og er inntatt i utkastets § 7c tredje ledd.

#### *Øvrige bestemmelser i forbindelse med klageordningen*

I luftfartsloven er det tatt inn bestemmelser om plikt til å opplyse om klagerett, passasjerenes rett til å klage samt om forholdet til de alminnelige domstolene, jf. §§ 10-45, 10-46 og 10-47. For å få en tilsvarende behandling av klager for jernbanepassasjerer, mener departementet at det er hensiktsmessig å vise til at disse bestemmelsene gjelder tilsvarende på jernbaneområdet.

#### *Høringsinstansenes merknader*

Høringsuttalelsene fra Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet, Forbrukerombudet, NHO-Luftfart, Luftfartstilsynet og Flyklagenemndas styreleder støtter forslaget om å etablere en felles klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer, og disse har ikke merknader til lovforslaget.

NHO Transport mener at forslaget med felles klagenemnd for flypassasjerer og togpassasjerer lager unødvendig skille mellom jernbanetransport og annen kollektivtransport. Videre anfører NHO Transport følgende:

”Ei klagenemnd for jernbanepassasjerer bør samkjøres med etablering av felles klagenemnd med buss, båt og t-bane etter mønster ”Ankenævnet for Bus, Tog og Metro” i Danmark hvor denne nemnda er adskilt fra flypassasjerklagenemnden.

Det vil etter vår vurdering være i samsvar med kundenes opplevelse av hvordan kollektivtilbudet er organisert og det bør avspeiles i hvordan en klagenemnd for kollektivtransporten bør organiseres”

Konsument K, som vil være anonym, viser til at selv om høringen dreier seg om endringer i jernbaneloven er det mange av de samme forholdene som gjør seg gjeldende både for jernbane- og flypassasjerer. Konsument K mener at regelverket er så komplisert og uoversiktlig at ingen konsument er i stand til å klarlegge hvilke rettigheter de har. Konsument K anfører bl.a. følgende:

”Å samle rettsreglene som gjelder for avtaler mellom passasjerer og tjenesteytere, vil måtte kreve grundig forarbeid. I praksis vil det kunne være hensiktsmessig å nedsette et utvalg til å utrede saken. Et slikt utvalg bør ha både juridisk, økonomisk, medisinsk, lingvistisk og teknisk ekspertkompetanse.”

Videre anfører Konsument K bl.a. at forslaget om at klageorganets avgjørelser ikke skal være bindende ikke er problematisert i høringsnotatet og at rådgivende avgjørelser kan være konkurransevridende. Vedrørende finansiering foreslår han at det tas inn en bestemmelse om at konsumenten ikke kan pålegges å bidra til finansiering av klageorganet og at konsumenter ikke kan pålegges å dekke tjenesteyters sakskostnader i forbindelse med klageorganets behandling av klagen.

### 3.3 Samferdselsdepartementets vurderinger

Som nevnt ovenfor støtter Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet, Forbrukerombudet, NHO- Luftfart, Luftfartstilsynet og Flyklagenemndas styreleder forslaget om å etablere en felles klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer, og har ikke merknader til lovforslaget. Dessuten har bl.a. Forbrukerrådet, i forbindelse med høring av et utkast til forskrift om klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer som ble sendt ut samtidig som høringsnotat om endringer i jernbaneloven, uttalt seg svært positivt til en felles klagenemnd.

Forslaget om en felles klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer har således en bred støtte fra sentrale høringsinstanser. Det samme gjelder også en eventuell senere utvidelse av klagenemnden med andre transportsektorer. Departementet ser etter dette ikke at innvendingene som kommet fra NHO Transport bør imøtekommes. Samferdselsdepartementet viser også til Innst. O. nr. 47 (2006-2007) som nevnt ovenfor, der komiteens flertall uttaler at den støtter tanken om en felles transportklagenemnd og ber om at dette arbeidet forseres.

Det er kun Konsument K som har kommet med merknader til selve regelverket. Departementet viser til at bakgrunnen med lovforslaget er å få mest mulig like regler på luftfart og jernbane. Hensikten har ikke vært å endre reglene i luftfartsloven på dette området. Konsument K's høringsuttalelse går derved ut over det som er hensikten med lovforslaget, og departementet finner det ikke relevant å gå nærmere inn på disse merknadene i denne sammenheng. Det vises for øvrig til at Forbrukermyndighetene som skal ivareta forbrukernes interesser ikke har hatt innvendinger til lovforslaget. Heller ikke andre høringsinstanser har hatt merknader til lovforslaget.

## 4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det legges opp til at en klageordning som omfatter jernbaneklager skal etableres sammen med dagens flyklagenemnd slik at det opprettes en felles transportklagenemnd. Ordningen skal være gebyrfinansiert slik som på luftfartsområdet. Hver sektor skal bære sine egne kostnader og det legges ikke opp til kryssfinansiering mellom disse. Som grunnlag for gebyrene for den enkelte sektor legger departementet opp til at først fordeles nemndas samlede kostnader, medregnet

offentlige avgifter, etter hvor stor andel av kostnadene som kan henføres til den enkelte sektor. Derneft beregnes de respektive gebyrene etter nærmere regler fastsatt i forskrift.

Dagens flyklagenemnd har samlede driftsutgifter på ca NOK 4,4 mill. En utvidelse av ordningen til også å omfatte jernbane vil kreve engangsinvesteringer på ca NOK 200 000 - 250 000 og videre er årlige driftsutgifter beregnet til ca NOK 650 000 – 750 000. Dette omfatter ett årsverk, kontorleie, reiseutgifter og datautgifter, inkludert informasjonsvirksomhet, opplæring mv. I tillegg vil fellesutgiftene måtte fordeles mellom sektorene forholdsmessig, noe som innebærer at luftfartssektoren kan få noe reduserte utgifter sammenlignet med i dag. Kostnadene vil bli fakturert jernbaneforetakene som kommer inn under ordningen etter antall passasjerer som kommer inn under ordningen. Det vil, slik jernbanemarkedet ser ut i dag, i hovedsak være NSB AS, Gjøvikbanen AS og Flytoget AS som vil måtte finansiere ordningen.

Opprettelse av en nemnd vil føre til at Statens jernbanetilsyns behandling av passasjerklager etter forordningen faller bort. Tilsynet vil imidlertid fortsatt være håndhevende myndighet etter EU-forordningen. I dette ligger at tilsynet skal treffe de tiltakene som er nødvendige, for å sikre at passasjerenes rettigheter etter jernbanepassasjerrettighetsforordningen overholdes. Det antas derfor å være marginale besparelser for tilsynet.

## 5 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

### *Til endringer i jernbaneloven § 7c*

I § 7c første ledd foreslås det å ta ut siste delen av bestemmelsen "herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne". Det foreslås å ta inn nærmere bestemmelser om dette i tredje ledd.

I forslag til § 7c annet ledd første punktum foreslås det at departementet kan gi forskrift om etablering av klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og jernbanevirksomheter. Dette innebærer at en utvidelse av gjeldende bestemmelse slik at det gis hjemmel for at et klageorgan kan behandle passasjerklager som for eksempel omfattes av jernbanevirksomhetens transportvilkår generelt, og ikke bare klager etter passasjerrettighetsforordningen nevnt i første ledd. Med jernbanevirksomheter menes her den som driver kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet, jf.

jernbaneloven § 3d. I hovedsak vil det i dag være de som driver trafikkvirksomhet som vil omfattes av ordningen.

I forslaget til § 7c *annet ledd annet punktum* foreslås det at departementet kan gi forskrifter om at andre tjenesteytere som i anledning av transport har forpliktelser overfor passasjerene skal være underlagt klageordningen. Dette innebærer at også for eksempel billettutstedere og reisebyråer og andre som har lov-, forskrift eller avtalebestemte forpliktelser direkte overfor jernbanepassasjerer, skal kunne underlegges klageordningen.

I forslaget til § 7c *tredje ledd* legger departementet opp til å gi nærmere forskrifter om finansiering og innkreving av gebyrer. Det kan være aktuelt å gi klageorganet selv adgang til å innkreve gebyrene.

Forslaget til § 7c *fjerde ledd* tar utgangspunkt i luftfartsloven § 10-44 og gir hjemmel til å gi forskrifter om klageorganets oppnevning, myndig-

hetsområde, sammensetning, organisering, saksbehandling, finansiering, og forholdet til voldgiftsklausuler. Det vises til nærmere omtale i Ot.prp. nr. 9 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven), side 92-93.

I forslaget til § 7c *femte ledd* vises det til at luftfartsloven §§ 10-45 – 10-47 gjelder tilsvarende, jf. merknadene til bestemmelsene i Ot.prp. nr. 9 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i jernbaneloven.

---

**Vi HARALD,** Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i jernbaneloven i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag til lov om endringer i jernbaneloven

### I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. skal § 7 c lyde:

#### § 7 c (*Passasjerrettigheter*)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere *endringer*.

*Departementet kan gi forskrift om etablering av et klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og jernbanevirksomheter og bestemme at den som driver kjørevei, og den som driver trafikkvirksomhet i, til eller fra Norge, skal være omfattet av ordningen. Departementet kan også gi forskrifter om at andre tjenesteytere, som i anledning av transport har forpliktelser overfor passasjerene, skal være*

*underlagt ordningen. Klageorganets avgjørelser skal ikke være rettslig bindende.*

*Departementet kan gi forskrift om at klageordningen helt eller delvis skal finansieres gjennom gebyrer fra jernbanevirksomhetene, eventuelle andre tjenesteytere som er underlagt ordningen, og klagerne, samt om innkreving av gebyrer fra dem som omfattes av ordningen.*

*Departementet kan fastsette forskrift om klageorganets oppnevning, myndighetsområde, sammensetning, organisering, saksbehandling, finansiering, og om forholdet til voldgiftsklausuler, i samsvar med luftfartsloven § 10-44 annet ledd nr. 1 til 3 og nr. 5 og 6.*

*Reglene i luftfartsloven § 10-45, § 10-46 og § 10-47 gjelder tilsvarende.*

### II

Loven trer i kraft straks.

---

---

