FOLKETINGET
RIGSREVISIONEN

Oktober 2026

Rigsrevisionens notat om

tilrettelæggelsen af en større undersøgelse af Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavne

Tilrettelæggelsen af en større undersøgelse af Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavne

29. september 2026

RN 707/26

I. Indledning

1. Statsrevisorerne anmodede på deres møde den 17. august 2026 om en undersøgelse af Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavne. Dette notat beskriver, hvordan Rigsrevisionen agter at tilrettelægge undersøgelsen.

Rigsrevisionen forventer at kunne afgive en beretning til Statsrevisorerne i 4. kvartal 2027.

II. Baggrund

2. Trafikstyrelsen har ifølge bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 570 af 19. maj 2025 (herefter luftfartsloven) ansvaret for at godkende og føre løbende tilsyn med alle danske lufthavne, flyveskoler, piloter, teknikere, droneoperatører og andre aktører inden for luftfart. Endvidere fører European Union Aviation Safety Agency (herefter EASA) tilsyn med, hvordan styrelsen løser sin tilsynsopgave.

European Union Aviation Safety Agency (EASA)
EASA arbejder for at sikre et højt og ensartet niveau for flyvesikkerhed inden for civil luftfart i Europa. EASA udfører tilsyn på vegne af Europa-Kommissionen.

3. Baggrunden for Statsrevisorernes anmodning er bl.a., at Trafikstyrelsen fik alvorlig kritik fra EASA i en rapport fra december 2021. Kritikken gik på, at styrelsen ikke havde ført et tilstrækkeligt tilsyn med danske lufthavne, at der var mangel på uddannet personale til at udføre tilsyn, og at der ikke var tilstrækkeligt styr på certificeringer til lufthavne.

Rapporten var en udløber af EASA's tilsyn med styrelsen. Tilsynet blev fremskyndet, fordi styrelsen fik skarp kritik for sin håndtering af den såkaldte banelyssag i Københavns Lufthavn. Banelyssagen handlede om, at der i flere år havde været problemer med, at lysarmaturer på landingsbanerne havde revet sig løs og lå frit på banerne, mens flyene landede og lettede, uden at styrelsen greb ind.

Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart

4. Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart er reguleret i både dansk og europæisk lovgivning. De 8 største danske lufthavne er reguleret gennem 37 EU-forordninger, hvor EU-forordning nr. 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart (herefter forordningen) er den mest centrale. De mindre lufthavne, herunder alle lufthavne i Grønland og på Færøerne, reguleres gennem luftfartsloven.

Figur 1 viser de lufthavne, som Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med.

Figur 1
Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavne i Danmark, i Grønland og på Færøerne

Note: De orange lufthavne er underlagt forordningen. De øvrige lufthavne er underlagt luftfartsloven.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af materiale fra Naviair AIM.

Det fremgår af figur 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med 32 danske, 14 grønlandske og 1 færøsk lufthavn. 8 af de 32 danske lufthavne er som nævnt underlagt kravene i forordningen (orange i figur 1). Det betyder, at Trafikstyrelsen med en fast kadence skal føre tilsyn med, at de overholder EU-kravene. De øvrige danske lufthavne, alle grønlandske lufthavne og den ene færøske lufthavn er underlagt luftfartsloven. Det betyder, at styrelsen skal føre tilsyn med, at disse lufthavne overholder de udstedte tilladelser og vilkår, men at det ikke skal ske med en fast kadence.

Trafikstyrelsens administrative og fysiske tilsyn

5. Trafikstyrelsen fører ud over tilsynet med lufthavne også tilsyn med, at luftfartsselskaber og luftfartspersonale overholder sikkerheds- og driftskrav. Det indebærer bl.a., at styrelsen skal føre tilsyn med, at lufthavne, luftfartsselskaber og luftfartspersonale har de nødvendige certificeringer, jf. forordningens artikel 62, stk. 2, og luftfartslovens § 150 e. Der findes et større antal certifikater og godkendelser. Piloter skal fx have et pilotcertifikat for at måtte flyve samt de nødvendige rettigheder til de konkrete flyvninger. Derudover skal de have et helbredscertifikat. Lufthavne skal desuden have en myndighedsgodkendelse, jf. luftfartslovens § 55.

Styrelsen fører bl.a. tilsyn med, at certificeringer og godkendelser er gyldige. Det sker ved planlagte og uanmeldte tilsyn. Styrelsen kan i forbindelse med tilsynet kræve oplysninger og dokumentation fra lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber, jf. luftfartslovens § 150 e, stk. 3.

Styrelsen har to typer af tilsyn – et administrativt tilsyn og et fysisk tilsyn. Det administrative tilsyn består af en gennemgang af lufthavnes, luftfartsselskabers og luftfartspersonales certificeringer, procedurer, systemer og indberetninger af hændelser mv. Fx kontrollerer styrelsen, at hviletidsbestemmelser er overholdt, ved at gennemgå luftfartsselskabernes og Naviairs vagtplanlægningssystem. Det fysiske tilsyn består fx af tests af, om procedurer og systemer virker efter hensigten. Derudover bliver lufthavne, fly og luftfartspersonale kontrolleret på stedet, bl.a. i forhold til om certificeringer er overholdt, og om personalet er påvirket af alkohol eller stoffer, jf. luftfartslovens § 34. Politiet inddrages, når der skal testes for alkohol og stoffer.

Naviair
Naviair leverer trafikstyring til luftfarten. Naviair skal bl.a. sikre, at fly ledes sikkert gennem dansk luftrum.

6. Trafikstyrelsen skal hvert år udarbejde en plan for tilsynet med de 8 lufthavne, alle luftfartsselskaber og alt luftfartspersonale. Tilsynet skal være risikobaseret, jf. forordningen. Styrelsen har valgt, at deres tilsyn skal være risikobaseret for alle lufthavne, uanset om de er underlagt forordningen eller ej. Der er i forordningen krav om, at styrelsen skal føre tilsyn med de 8 største danske lufthavne minimum hvert 4. år og med de 24 dansk indregistrerede luftfartsselskaber hvert 2. år. Derimod er der ingen krav om, hvor ofte der skal føres tilsyn med luftfartspersonalet og de lufthavne, som ikke er omfattet af forordningen.

Sanktioner og reaktioner

7. Hvis Trafikstyrelsen finder mangler eller overtrædelser under tilsynet, skal styrelsen registrere disse, og hvor stor en risiko de udgør for flyvesikkerheden. Overtrædelser kan enten medføre en sanktion eller en reaktion.

De mest alvorlige overtrædelser vil udløse en sanktion i form af påtale, bøder eller frihedsstraf, jf. luftfartslovens §§ 149, 150 og 150 e. Det kan fx være, hvis en pilot flyver med et udløbet luftdygtighedsbevis. Styrelsen kan kun iværksætte påtaler, mens de øvrige sanktioner skal ske via retssystemet. Styrelsen har oplyst, at de ikke opererer med påtaler.

Mindre overtrædelser vil udløse en reaktion i form af et påbud om at rette op på mangler og udarbejde en handleplan for, hvordan manglerne fremadrettet kan undgås. Det kan fx være, hvis der er skader på banebelægningen i en lufthavn. Styrelsen kan også begrænse eller tilbagekalde godkendelser til lufthavne, hvis krav ikke overholdes, jf. luftfartslovens § 58. Styrelsen har selv ansvaret for at iværksætte en reaktion.

EASA's opgaver

8. EASA fører tilsyn med flyvesikkerheden i alle EU's medlemslande, og kravene til EASA's tilsyn er fastsat i forordninger.

9. EASA foretager typisk 3-4 tilsyn om året i hvert land, hvor de ser på forskellige områder. Formålet med EASA's tilsyn er at vurdere, om Trafikstyrelsens tilsyn overholder EU-reglerne for civil luftfart, jf. artikel 85 i forordningen. EASA gennemgår også styrelsens procedurer, tilsynsplaner, risikovurderinger, og om styrelsen har de rette resurser til at løse opgaven. Derudover gennemgår EASA dokumentation for styrelsens tilsyn og inspicerer, hvordan styrelsen udfører tilsyn.

Hvis EASA finder mangler hos lufthavne, luftfartsselskaber, luftfartspersonale eller hos Trafikstyrelsen, udløser det en kritik af styrelsens tilsyn. EASA kategoriserer kritikken efter, hvor stor en risiko overtrædelsen har for flyvesikkerheden. Der er krav om, at styrelsen skal afdække, hvad årsagen til manglerne i tilsynet er. Styrelsen skal inden for en fastlagt tidsfrist, der afhænger af overtrædelsens karakter, sende en beskrivelse af årsagerne til overtrædelsen og en handleplan til EASA, der viser, hvordan de påtænker at løse kritikken, jf. forordningen om EASA's arbejdsmetode (nr. 628/2013). EASA skal godkende handleplanen og løbende følge op på den. EASA lukker først opfølgningen, når de vurderer, at kritikken er blevet løst tilfredsstillende.

III. Tilrettelæggelsen af undersøgelsen

10. Det overordnede formål med undersøgelsen er at vurdere, om Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavne, luftfartsselskaber og luftfartspersonale er tilfredsstillende.

Afgrænsning

11. Undersøgelsen vil omfatte perioden 2021-2026.

Undersøgelsen vil omhandle civile lufthavne i Danmark, i Grønland og på Færøerne, dansk indregistrerede luftfartsselskaber og luftfartspersonale. Uddannelsesinstitutioner for luftfartspersonale, luftfartssimulatorer og trafiktjenester, fx DMI, indgår ikke i undersøgelsen. Naviair vil ikke indgå som selvstændig operatør, men det vil tilsynet med flyveledernes certifikater, helbredscertifikater og hviletidsbestemmelser, fordi de er en del af luftfartspersonalet.

Der er 3 lufthavne, som både varetager civile og militære flyvninger. For disse lufthavne vil kun den civile del indgå i undersøgelsen. Det er Forsvarsministeriet, som fører tilsyn med den militære del.

Vi undersøger ikke miljøforhold i lufthavnene, da det ikke er en del af Trafikstyrelsens tilsyn. Opgaven ligger hos Miljøministeriet og kommunerne, som vi har undersøgt i beretning nr. 5/2024 om indsatsen over for trafikstøj. Vi undersøger dog det tilsyn, som Trafikstyrelsen fører med miljøcertificeringer og miljøtekniske krav til luftfartsselskaber og luftfartspersonale, fx krav til, at luftfartsselskabet anvender en bestemt type brændstof, at flymotorerne overholder kravene til udledning af partikler, og hvordan piloter skal køre fra gaten.

Besvarelse af Statsrevisorernes spørgsmål

12. Statsrevisorerne har anmodet Rigsrevisionen om at besvare fire spørgsmål. Vi forventer at kunne besvare alle spørgsmål. Nedenfor beskriver vi overordnet, hvordan vi forventer at besvare spørgsmålene.

Spørgsmål 1: Har Trafikstyrelsen tilrettelagt og udført et tilsyn, der sikrer, at kritiske forhold fundet ved tilsynet løses hurtigt og effektivt?

13. Vi vil undersøge, om Trafikstyrelsen gennemfører de lovpligtige tilsyn med lufthavne, luftfartsselskaber og luftfartspersonale. For de 8 lufthavne og alle luftfartsselskaber, hvor der ifølge forordningen er krav til tilsynsfrekvens, vil vi også undersøge, om tilsynet sker rettidigt. Vi vil desuden undersøge, hvordan styrelsen har tilrettelagt deres risikobaserede tilsyn. Vi vil også undersøge, om styrelsen har sikret, at de får de oplysninger, de skal bruge for at kunne følge op. Endelig vil vi undersøge, om styrelsen har sikret, at de personer, som skal udføre tilsynene, har de fornødne kompetencer.

Spørgsmål 2: Har Trafikstyrelsen tildelt sanktioner og anvendt de sanktionsmuligheder, som er angivet i lovgivningen?
14. Vi vil undersøge, om Trafikstyrelsen overholder kravene om at registrere, hvilke mangler de finder i deres tilsyn, hvor alvorlige de er, hvilke handlinger der skal sættes i gang, og hvornår handlingerne skal være afsluttet. Vi vil undersøge, om sanktionerne er i overensstemmelse med de krav, der fremgår af luftfartsloven. Vi vil også undersøge, om styrelsens reaktioner er i overensstemmelse med egne vejledninger.

Spørgsmål 3: Har Trafikstyrelsen et tilsyn, der sikrer, at de påkrævede kompetencer (certifikater) og dokumentation af helbredstilstand af personale er til stede, herunder at luftfartspersonale ikke er påvirket af alkohol eller stoffer og overholder hviletider?
15. Vi vil undersøge, om Trafikstyrelsen har ført tilsyn med, at luftfartspersonale (fx piloter og flyveledere) har de påkrævede certifikater, herunder helbredscertifikater, og om de er gyldige. Vi vil desuden undersøge, om styrelsen fører kontrol med, om luftfartspersonalet er påvirket af alkohol eller stoffer, når de skal flyve eller navigere flytrafikken, og om de overholder kravene til hviletider. Vi vil i den forbindelse undersøge, om styrelsen udnytter muligheden for at foretage tests på stedet, jf. artikel 4 i forordningen om tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer (nr. 965/2012).

Spørgsmål 4: Har Trafikstyrelsen udarbejdet handleplaner, der beskriver, hvordan de påtænker at løse EASA's kritik, og er disse løsninger implementeret?
16. Vi vil undersøge, om Trafikstyrelsen har adresseret alle EASA's kritikpunkter i handleplanerne, og om disse er godkendt af EASA. Vi vil i forlængelse heraf undersøge, om løsningerne er implementeret inden for den tidsfrist, som er fastsat, og om EASA vurderer, at de er tilfredsstillende.

17. Rigsrevisionen skal for god ordens skyld understrege, at der undervejs vil kunne ske ændringer i forhold til det skitserede oplæg.

Birgitte Hansen
rigsrevisor