

Dato 16. oktober 2015
J. nr. 2015-448

Høringsnotat

Transport- og Bygningsministeriet har i perioden 10. april 2015 – 29. maj 2015 og i perioden den 17. juli 2015 – 14. august 2015 sendt et ændringsforslag til lov om luftfart i høring hos myndigheder og organisationer. Ændringsforslaget har desuden været offentliggjort på Høringsportalen.

I forbindelse med høringen er der indkommet svar fra 31 parter, hvoraf de 14 ikke havde bemærkninger til lovforslaget (Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Dansk Arbejdsgiverforening, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervs- og Vækstministeriet, Forsvarsministeriet, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsforeningen af Menighedsråd, Metroselskabet I/S, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter (nu nedlagt), Rigspolitiet (Nationalt Færdselscenter), Teknisk Landsforbund, Social- og Indenrigsministeriet).

En række parter har i deres høringssvar udtrykt opbakning til lovforslaget (Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, 3F og Taxinævnet i Region Hovedstaden).

En række parter har i deres høringssvar givet udtryk for, at de ikke kan støtte lovforslaget (Brancheforeningen for Forretningslimousiner, DI, Dansk Taxi Råd, Københavns Lufthavne A/S og taxi-vognmand John Nielsen).

Modstanden mod lovforslaget vedrører helt overvejende lovforslagets bestemmelser om godkendelseskrav for trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger. Hos nogle af parterne (DI, Dansk Taxi Råd og Københavns Lufthavne A/S) lægges vægt på, at flyvepladser og taxierhvervet både kan og vil være i stand til at indgå aftaler, som løser de trafikale problemstillinger, der søges reguleret gennem lovforslaget, hvorfor lovforslaget principielt er overflødigt. Til at understøtte dette synspunkt har parterne konkret henvist til, at der i sommer blev indgået en aftale om en taximanagementordning mellem Københavns Lufthavn og de fire bestillingskontorer i Region Hovedstaden.

Hos andre af parterne (Brancheforeningen for Forretningslimousiner og taxi-vognmand John Nielsen) lægges vægt på, at omkostninger forbundet med etablering og drift af trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder ikke skal kunne pålægges virksomheder i den erhvervsmaessige personbefordring.



En række parter, som i deres høringssvar hverken er for eller imod lovforslaget, har fremsendt specifikke bemærkninger til lovforslaget (Amager-Øbro Taxi 4x27, Trafikselskaberne i Danmark, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Rigsombudsmanden for Færøerne og Erhvervsstyrelsen).

1. Høringspartneres bemærkninger vedr. lovforslagets hovedpunkt om sikring af fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler ved offentlige flyvepladser

Brancheforeningen for Forretningslimousiner finder, at de eksisterende retsregler i lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om taxikørsel og færdselsloven i tilstrækkelig grad regulerer adgangen for personer til flyvepladser. Taxivognmand John Nielsen finder, at flyvepladsens adgang til at etablere trafikledelsesordninger for taxi vil være direkte i strid med lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Transport- og Bygningsministeriet finder ikke, at formålet med lovforslaget har kunnet opnås gennem eksisterende lovgivning. Efter høringen har Transport- og Bygningsministeriet tilføjet i bemærkningerne til lovforslaget, at forslagens bestemmelser om trafikledelsesordninger ikke tillader trafikledelsesordninger, hvor disse er forhindret af restriktion i anden lovgivning.

Københavns Lufthavne A/S finder, at det er af væsentlig betydning, at der sker en klar afgrænsning af den fri adgang, herunder at vederlagsfri adgang til areaerne i op til 15 minutter alene gælder privat parkering. Københavns Lufthavne A/S foreslår endvidere, at det præciseres, at flyvepladserne uanset kravet om 15 minutters vederlagsfri privat parkering frit kan dedikere visse arealer til afsætning og påstigning, som f.eks. ”kys og kø” for private biler.

Som det fremgår af lovforslaget omfatter kravet om fri adgang for transport af personer privat personbefordring, offentlig servicetrafik som defineret i lov om trafikselskaber, og erhvervs-mæssig personbefordring som defineret i lov om taxikørsel m.v. og lov om buskørsel. Det er endvidere nu blevet præciseret i bestemmelsens ordlyd, at den fri adgang for transport af personer omfatter vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler.

På baggrund af høringen har Transport- og Bygningsministeriet endvidere præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at den foreslåede bestemmelse om vederlagsfri parkering ikke indskrænker flyvepladsernes mulighed for at begrænse andet ophold i erhvervsøjemed i forbindelse med transport uden passagerer f.eks. biludlejning, parkeringsservice og lignende, ligesom den ikke indskrænker flyvepladsens muligheder for at reservere arealer til standsning, såfremt denne er vedlagsfri.



Trafikselskaberne i Danmark foreslår, at der tilføjes en bemærkning om, at der under fri adgang henhører ”normale endestationsophold for busser, der udfører almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikselskaber”.

Side 3/7

På baggrund af høringen fremgår det nu af bemærkningerne til lovforslaget, at den fri adgang vedrører en kortvarig adgang til ankomst- og afgangsterminaler, f.eks. med henblik på afrejse, opsamling eller afsætning af passagerer samt normale endestationsophold for busser, der udfører almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikselskaber.

2. Høringsparternes bemærkninger vedr. lovforslagets hovedpunkt om trafikledelsesordninger

Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 anmoder om, at det i bestemmelsen om flyvepladsernes pligt til at opnå godkendelse af trafikledelsesordninger sker den præcisering, at kravet om at ordninger skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende gælder for såvel betalingen som selve ordningen i bredere forstand. Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 er af den opfattelse, at der i bestemmelsen ikke skal sondres mellem, hvorvidt taxiholdepladser ligger på offentlig eller på privat grund.

Det fremgår af bestemmelserne i lovforslaget, at såvel trafikledelsesordningen som betalinger i forbindelse med trafikledelsesordningen skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget finder bestemmelsen om trafikledelsesordninger anvendelse på såvel privat som offentlig grund medmindre dette er forhindret af restriktion i anden lovgivning.

Københavns Lufthavne A/S finder, at det dels bør præciseres, hvilke trafikledelsesordninger, der er omfattet af bestemmelserne i lovforslaget, dels hvilke former for transport, der skal kunne tilslutte sig en trafikledelsesordning. Københavns Lufthavne A/S ønsker endvidere, at lovforslaget præciserer, at tilslutning til en trafikledelsesordning kan være en forudsætning for at opnå adgang til flyvepladsen. Københavns Lufthavn A/S foreslår derudover, at det skal være muligt at sondre mellem faste brugere og lejlighedsvis brugere af en trafikledelsesordning.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget forstås ved trafikledelsesordning enhver form for organisering af adgangen til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder f.eks. bomme, signaler, særlige baner eller lignende. Adgangen til at etablere trafikledelsesordninger finder anvendelse på alle typer af transport af personer, men det er alene virksomheder, der udfører erhvervs-mæssig personbefordring, der kan blive pålagt betaling for den etablerede trafikledelsesordning. Det vil blive fastsat i bekendtgørelsesform hvilke trafikledelsesordninger, der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse. Det er lovgivers intention, at kravet om godkendelse



omfatter trafikledelsesordninger, der indebærer betaling og/eller har administrative konsekvenser såsom krav om tilmelding eller stiller krav om særligt udstyr i køretøjet. I forbindelse med ansøgning om godkendelse af en trafikledelsesordning foretager transport- og bygningsministeren en konkret vurdering af, om den foreslåede trafikledelsesordning lever op til kravene i de foreslåede bestemmelser, herunder bl.a. om ordningen er proportional, gennemsigtig og ikke-diskriminerende.

Som det fremgår af lovforslaget må flyvepladsens administrative procedurer i forbindelse med tilmelding til en trafikledelsesordning ikke hindre adgangen til at tilmelde sig for virksomheder, som kun lejlighedsvist betjener kunder til eller fra flyvepladsen. Dette kunne f.eks. være virksomheder fra udlandet eller virksomheder fra andre landsdele, som driver erhvervsmæssig personbefordring. Såfremt en sådan lejlighedsvis bruger normalt kan tilslutte sig en trafikledelsesordning inden for en tidsramme på ca. 10 minutter fra ankomsten til lufthavnen ligger dette inden for rammerne af den fri adgang.

3. Høringsparternes bemærkninger vedr. lovforslagets hovedpunkt om betaling i forbindelse med trafikledelsesordninger

Brancheforeningen for Forretningslimousiner ønsker en sikring af, at limousinevirksomheder ikke omfattes af betaling for en trafikledelsesordning, der etableres af flyvepladsen med henblik på at organisere adgangen til flyvepladsen for andre dele af den erhvervsmæssige persontransport. Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 (Amager-Øbro Taxi) gør opmærksom på, at prisfastsættelsen mellem aftaleparterne i trafikledelsesordninger på flyvepladsernes område ikke sker i et frit marked. Amager-Øbro Taxi finder på den baggrund, at den i lovforslaget omtalte omkostningsneutralitet bør have en mere fremtrædende plads, end blot at være nævnt i forarbejderne til lovforslaget. Amager-Øbro Taxi anbefaler endvidere, at betalinger i lovforslaget bør være nøje reguleret og anmoder herunder om, at det genovervejes, at kræve transport- og bygningsministerens forhåndsgodkendelse af takster i flyvepladsernes trafikledelsesordninger.

Som det fremgår direkte af ordlyden i den foreslåede bestemmelse i § 57 a, stk. 4, skal såvel trafikledelsesordning som betaling knyttet hertil være proportionale. Hermed menes, at der skal være sammenhæng mellem den trafikale gevinst ved at etablere en trafikledelsesordning og størrelsen af den administrative byrde og den betaling, transporten af personer pålægges ved at være omfattet af en ordning. Derudover er det en betingelse, at de omfattede virksomheders samlede betalinger ikke må overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling.

I forbindelse med ansøgning om godkendelsen af trafikledelsesordninger har transport- og bygningsministeren mulighed for at indhente dokumentation for, at trafikledelsesordningen lever op til de krav, der er nævnt i de foreslåede



de bestemmelser, herunder f.eks. indhente oplysninger om takststrukturen i den ansøgte trafikledelsesordning.

Side 5/7

Københavns Lufthavne A/S finder, at omkostningsbasen og taksten bør fastsættes mellem flyvepladsen og de virksomheder i den erhvervsmæssige personbefordring, som ønsker at lade sig omfatte af en trafikledelsesordning. Der vil derfor ikke være behov for den i de særlige bemærkninger anførte detaljerede gennemgang af omkostninger, der kan indgå i omkostningsbasen. Københavns Lufthavne A/S finder endvidere, at flyvepladser, som på andre regulerede områder, bør gives mulighed for at beregne sig en forrentning af investeringen i trafikledelsesordningen og den infrastruktur, som virksomheden anvender.

Baggrunden for at indføre godkendelseskrav for etableringen af trafikledelsesordninger på flyvepladser er bl.a., at flyvepladserne har et lokalt monopol på adgangen til rejser med fly. I forholdet mellem flyvepladsen og de virksomheder, der er omfattet af en trafikledelsesordning med betaling, vil der kunne forekomme tilsvarende ulige markedsforhold. Dette søges balanceret gennem lovforslaget, og er også baggrunden for bemærkningerne til pkt. 3 om omkostninger vedrørende etablering og drift af trafikledelsesordninger. På baggrund af høringen er posten finansieringsomkostninger tilføjet under pkt. 3.

Taxinævnet i Region Hovedstaden, Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 og taxivognmand John Nielsen bemærker, at der bør ske en sammenkobling mellem på den ene side lovforslagets bestemmelser om fri adgang og betalinger og på den anden side den offentlige beskatning af selve værdien af flyvepladsens bygninger og arealer. Dette motiveres af Taxinævnet i Region Hovedstaden med, at fritagelse for at svare skat, jf. § 7 i vurderingsloven, gives under den forudsætning, at arealer og bygninger er godkendt til at blive brugt i den offentlige trafiks tjeneste.

De anførte hensyn i vurderingsloven understøtter generelt formålet med lovforslaget. Transport- og Bygningsministeriet finder dog samtidig, at gevinsterne ved trafikledelsesordninger målrettet den erhvervsmæssige personbefordring især vil tilfalde de virksomheder, der forestår transporten, dvs. taxivognmænd og busvognmænd. Det synes derfor rimeligt, at eventuelle omkostninger for flyvepladserne, der direkte er forbundet med etablering og drift af ordningerne, kan pålægges disse erhverv.

Københavns Lufthavn A/S ønsker, at lovforslaget forholder sig til, hvilke typer af krav flyvepladsen kan stille til virksomheder, der omfattes af en trafikledelsesordning. Københavns Lufthavne A/S finder samtidig ikke, at en flyveplads som en betingelse for etablering af trafikledelsesordninger kan forpligtes til at sikre adgang, som går videre end den gældende taxilovgivning.



Som det fremgår af lovforslaget, skal flyvepladsernes trafikledelsesordninger samt eventuelle betalinger fra virksomheder, der udfører erhvervmæssig personbefordring, være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladsen har således mulighed for at fastsætte hvilke objektive krav, de omfattede virksomheder skal opfylde, herunder bl.a. krav til adfærd og eventuel betaling m.v. Ud fra en generel betragtning vil det dog ikke være i overensstemmelse med formålet med lovforslaget, hvis flyvepladsen stiller krav til brugerne, som ikke i bred forstand kan siges at medgå til at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v. Forslagets bestemmelser om trafikledelsesordninger tillader ikke trafikledelsesordninger, hvor disse er forhindret af restriktion i anden lovgivning.

4. Høringsparternes bemærkninger vedr. økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering bemærker, at kravene til flyvepladser, som indfører trafikledelsesordninger, endnu ikke er konkretiseret, hvorfor det ikke er muligt at vurdere de administrative omkostninger på nuværende tidspunkt. De administrative konsekvenser vil derfor blive vurderet og eventuelt kvantificeret, når kravene til flyvepladserne konkretiseres i en bekendtgørelse.

Transport- og Bygningsministeriet har noteret Erhvervsstyrelsens bemærkninger.

Trafikselskaberne i Danmark finder, at der i lovforslaget kan ske en forveksling mellem erhvervmæssig personbefordring, som kan pålægges betaling for trafikledelse, og den kollektive transport. Danske Regioner ønsker en afklaring af, om lovforslagets bestemmelser om betaling kan få indflydelse på regionerne gennem deres indkøb af offentlig servicetrafik, hvorfor de forbeholder sig ret til at kunne rejse DUT-krav.

På baggrund af høringen er det blevet præciseret i lovforslaget, at flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling ikke omfatter sygetransport og offentlig servicetrafik.

5. Bemærkninger som ligger uden for lovforslagets hovedpunkter

Danske Handicaporganisationers høringssvar indeholder en opfordring om, at Transport – og Bygningsministeriet benytter lejligheden til i luftfartsloven at sikre handicaptilgængelige sammenhængende adgangsveje og infrastruktur for personer med handicap.

Transport- og Bygningsministeriet anerkender, at det er et vigtigt transportpolitisk hensyn at skabe tilgængelighed og mobilitet for samtlige grupper af



borgere i det danske samfund. Transport- og Bygningsministeriet finder, at det konkrete lovforslag også vil bidrage til at forbedre adgangsforholdene til landets flyvepladser for personer med handicap, f.eks. sikres det, at der er 15 minutters gratis parkering i umiddelbar tilknytning til ankomst- og afgangsterminalerne.

I høringssvaret fra Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 (Amager-Øbro Taxi) er en detaljeret gennemgang af elementerne i et aftaleudkast om trafikledelse mellem Københavns Lufthavne A/S og taxibestillingskontorer i Region Hovedstaden.

Disse overvejelser har ikke indgået i Transport- og Bygningsministeriets udformning af det fremsatte lovforslag.

Rigsombudsmanden for Færøerne anfører i sit høringssvar enighed i, at lovforslaget ikke skal sættes i kraft på Færøerne.

Transport- og Bygningsministeriet har taget høringssvaret fra Rigsombudsmanden for Færøerne ad notam.