

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +45 3374 6080
-
INFO@DANSKERHVERV.DK

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

14. august 2015

Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart – Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger – Journalnr. 2015-448

Dansk Erhverv har modtaget Transport- og Bygningsministeriets høring af 17. juli 2015 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Idet vi skal henvise til vores svar på samme høring af 29. maj 2015, der gengives nedenfor, kan vi oplyse, at vi ikke har yderligere bemærkninger til forslaget.

Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at højest mulig mobilitet giver de bedst mulige betingelser for erhvervs- og samfundsmæssig vækst i Danmark. Det konkrete forslag er et nybrud, idet det ikke tidligere har været nødvendigt at lovregulere på området, der har været varetaget af aftaler mellem de private aktører på området. Vi er som udgangspunkt skeptiske over for at regulere områder, der hidtil har været varetaget af den private konkurrence. I det foreliggende tilfælde har historikken omkring taxi- og busbetjeningen af Københavns Lufthavn (CPH) dog givet anledning til overvejelser om, hvorvidt hensynet erhvervslivet og samfundet som sådan kan begrunde en afvigelse af ovennævnte principielle udgangspunkt.

CPH har som trafikknudepunkt en unik stilling i den skandinaviske trafik og en meget stor betydning for det danske erhvervsliv i almindelighed og det københavnske i særdeleshed. En god og økonomisk overkommelig adgang til lufthavnen er derfor afgørende. Samtidig er det af lige så stor betydning, at transport til og fra lufthavnen er organiseret på en sådan måde, at den foregår kundesikkert og effektivt.

Når der derfor opstår en risiko for, at både hensynet til pris og adgang bliver dårligere, og de involverede private parter ikke kan finde en løsning, der varetager både et balanceret forhold mellem parterne og de samfundshensyn, der følger af lufthavnens betydning, kan der opstå behov for lovgivning.

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/2

-
Deres ref.: 2015-448
Vores ref.: SAG-2015-01742
-
503753

Vi støtter på den baggrund forslaget, der som udgangspunkt rammer en rimelig balance mellem hensynet til enkeltvirksomheders ret til fri erhvervsudøvelse og samfundets behov for at sikre andre virksomheder og private mobilitet og størst mulig fleksibilitet omkring trafikknudepunkter.

Da der er tale om et nyt reguleringsområde, skal vi endvidere opfordre til, at Transport- og Bygningsministeriet særligt indledningsvist følger området, og at lovgivningen evalueres efter eksempelvis et halvt år.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

John Nielsen

Charlottenlund, den 13. august 2015

Transportministeriet - og Bygningsministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
DK - 1220 København K.
Att.: Fm, Fru M.B. Nielsen

Sendt til e-mail; trm@trm.dk/mbn@trm.dk

Vedr. Deres j. nr. 2015-448. høringskrivelse - ændring af luftfartslov.

Til lovforslaget bemærker undertegnede bevillingshavende Taxivognmand John Nielsen, Mosehøjvej 12 B, 2920 Charlottenlund, at undtagelsesreglen i § 1 stk. 3 og 4 er fundamental fravigelse af det hundredårige princip at taxier skal have fri adgang til både offentlige, private fællesveje og private veje og holdepladser mv. for at tage passagerer og afsætte sådanne. Bestemmelser kan derfor ikke gennemføres uden væsentlige ændringer i vejlovgivningen.

”Organisering” af adgangen til flyvepladsens afgangs - og ankomst - terminaler er en opgave, der iht. til færdselsloven varetages af kommunerne og politiet i forening - den kan ikke overlades til private udenlandsk ejede lufthavnsselskaber.

Endelig er der ikke forfatnings - eller lovhjemmel til at pålægge brugerne af veje og holdepladser at betale for lufthavnsselskabets i egen interesse fortagne ”organisering” af færdslen til og fra deres forretningsområde. Det næste kan blive, at brugerne også skal betale for vejbelysning - og afmærkninger m.v. - og for personale ansat i selskabet til de nævnte opgaver.

Det tilføjes at Københavns Lufthavn A/S - som vel er det selskab som der gemmer sig bag lovens udtryk ”flyvepladser” - i sin tid da det statslige lufthavnsselskab blev oprettet fik hele flyvepladsområdet i Kastrup foræret af staten. Jeg mener, at det var en fejl at denne gave fulgte med, da selskabet senere blev solgt til udenlandske kapitalfonde. Det drejer sig 1 mio. m², og jeg har ikke kunnet se at selskabet overhovedet betaler ejendomsskatter af arealet. Hvilket også er det overordnede lys, sagen skal ses i.

Nærværende skrivelse bedes anerkendt - og vedlagt det skriftlige lovforslag om det fremsættes.

Med venlig hilsen

John Nielsen

Phone: +45 3963 0514 - Fax: +45 3963 0570 - E-mail: john.nielsen.chl@mail.dk
Mosehøjvej 12 B - DK 2920 Charlottenlund - E.U



Dansk Taxi Råd

Transportministeriet

att. Marianne Bjørnkjær Nielsen

København, den 29. maj 2015

Høring af lov om ændring af lov om luftfart - sagsnummer 2015-448

Dansk Taxi Råd skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Det skal indledningsvis anføres, at Dansk Taxi Råd støtter behovet for at ændre på organiseringen af taxibetjeningen i Københavns Lufthavn. Der har således også gennem en længere periode været en dialog mellem taxibranchen og CPH omkring mulige løsninger til organisering af taxikørslen. Et samarbejde, der dog blev sat på standby, da CPH i december måned valgte at offentliggøre et udbud, hvor taxibranchen gennem bestillingskontorerne skulle byde på tildeling af en eksklusiv ret til at betjene kunder fra lufthavnen. Udbuddet er siden blevet annulleret.

Med hensyn til det fremsendte forslag mener Dansk Taxi Råd, at de i forslaget anførte principper for at indføre en trafikledelsesordning er gode. Dansk Taxi Råd støtter, at de nævnte ordninger ikke diskriminerer mod enkelte virksomheder og anser det for afgørende, at gebyrpålagte ordninger i fremtiden er gennemsigtige, omkostningsneutrale og proportionale, således at de gebyrer, der opkræves hos taxiselskaberne alene går til dækning af de direkte relaterede udgifter, der er til en sådan trafikledelsesordning.

Dansk Taxi Råd mener, at de i lovforslaget anførte principper sagtens kan og bør anvendes ved indgåelse af en gensidig aftale mellem taxiselskaberne og CPH. Dette er således også sket idet to taxiselskaber og CPH den 26. maj har indgået en aftale, der løser de taxitrafikale udfordringer samtidig med, at der indføres et servicekoncept, der skal højne taxioplevelsen. Aftalen kan tiltrædes af samtlige taxiselskaber i København.

På baggrund af, at det nu er lykkedes taxiselskaberne og CPH at blive enige om en aftale, der bl.a. er baseret på principperne i lovforslaget, skal Dansk Taxi Råd anbefale, at lovforslaget ikke fremsættes i Folketinget.

Med venlig hilsen

Dansk Taxi Råd

Trine Wollenberg

Transportministeriet

Danish Transport Federation

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Via e-mail: trm@trm.dk og mbn@trm.dk

Bemærkninger til forslag om ændring af lov om luftfart – Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsområder og opkrævning af betalinger. Sagnr. 2015-448

I forlængelse af høringsbrev af 10. april 2015 samt møde i Transportministeriet den 16. april fremsendes hermed DI Transports bemærkninger til forslaget.

Det angives, at formålet med forslaget er at sikre tilgængelighed og et velfungerende samspil mellem transportformerne til og fra offentlige flyvepladser. Det foreslås, at målsætningen opfyldes ved at indføre nærmere bestemmelser herom i luftfartsloven.

Forslaget skal ses i lyset af, at der igennem en længere periode har været markante udfordringer med styringen af taxibetjeningen i og omkring Københavns Lufthavn. Vi anerkender behovet for forbedringer i styringen af taxibetjeningen til lufthavnen og bifalder således også intentionen med forslaget. Taxibetjeningen til og fra lufthavnen er et vigtigt element i det effektive rejseforløb og for gæsters positive indtryk af Danmark.

Vi er dog, som tidligere fremført, meget betænkelige ved, at området reguleres gennem lovgivning. Vi foretrækker klart, at formålet opfyldes gennem frivillige aftaler mellem lufthavne og transportvirksomheder. Det vil alt andet lige tillade mere fleksible og fokuserede løsninger, der samtidig kan inddrage relevante serviceelementer. Samtidig vil en lovgivning, der reelt sigter på løsning af udfordringer i hovedstadsområdet, have virkning for samtlige danske lufthavne, hvor der ikke eksisterer behov. Det er efter vores opfattelse unødvendigt.

Vi noterer endvidere, at der for nylig er etableret en frivillig aftale mellem Københavns Lufthavn og foreløbig, 2 af hovedstadens bestillingskontorer. Aftalen følger generelt den praktik, der er foreslået i lovforslaget. Den er endvidere åben for andre bestillingskontorer, der således har mulighed for at tilslutte sig.



På ovenstående grundlag skal vi således anbefale, at der ikke fremsættes lovforslag på dette område.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Per Henriksen', enclosed in a thin black rectangular border.

Per Henriksen

33 77 46 72



Danmarks Rejsebureau Forening

**Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K**

Danmarks Rejsebureau Forening
Kirstine Finnemann
Politisk konsulent
Telefon: 35 30 12 57
E-mail: kfi@travelassoc.dk

Frederiksberg, 21. juli 2015

Danmarks Rejsebureau Forenings hørings svar vedr. forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger)

Det skal bemærkes, at DRF allerede har sendt indeværende hørings svar i forbindelse med den tidligere høringsrunde fra den 10. april – 29. maj 2015. For god ordens skyld gensender DRF hørings svaret.

Indledningsvis skal Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) takke for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart. DRF er stor tilhænger af, at lovforslaget gennemføres som beskrevet, og finder, at en ændring af luftfartsloven vil være til gavn for alle, der benytter sig af faciliteterne på danske flyvepladser.

Bemærkninger til lovforslaget

DRF påskønner, at Transport- og Bygningsministeriet med lovforslaget sætter fokus på behovet for at sikre fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler på danske flyvepladser. De danske lufthavne er essentielle i dansk infrastruktur og bør være tilgængelige for alle, som ønsker at benytte sig af lufthavnens faciliteter.

DRF finder det endvidere særdeles positivt, at der ved etablering af trafikledelsesordninger på flyvepladsernes arealer indføres en overordnet regulering for driften af ordningerne. DRF erkender, at der kan være behov for trafikledelsesordninger i formålet om at forbedre passageres transportmuligheder til og fra lufthavnen, om end behovet er større for dele af den erhvervsmæssige persontransport end for andre.

Dog er det væsentligt, at det ved etablering af trafikledelsesordninger sikres, at disse reelt bidrager til en forbedret infrastruktur, og ikke blot fungerer som en øget indtægtskilde for lufthavnene. DRF bakker derfor fuldt op om, at etablering og drift af trafikledelsesordningerne skal være omkostningsneutrale, og at der løbende føres statslig tilsyn med ordningerne, således, at opkrævning af parkeringsgebyrer for erhvervsmæssig persontransport ikke overstiger de faktiske omkostninger forbundet med ordningerne.

DRF finder ikke, at lovforslagets regler vil medføre en begrænsning af lufthavnens rådighed til at forvalte egne arealer. En vedtagelse af lovforslaget giver derimod lufthavnene mulighed for at højne passagerernes serviceoplevelse, og samtidig vil ændringen af luftfartsloven kunne værne passagererne mod uforholdsmæssige prisstigninger på transport til og fra lufthavnene.

DRF er på forhånd klar over at indeværende lovforslag ikke bakkes op af bl.a. Københavns Lufthavne A/S (CPH). CPH har i efterhånden flere år varslet en

regulering af den erhvervsmæssige persontransport, hvilket i december resulterede i forslagene om et Bus Management System (BMS) og et Taxa Management System (TMS). CPH har dog ikke forelagt noget oplæg til, hvad opkrævning af parkeringsgebyrer for eksempelvis private busser vil resultere i af reelle forbedringer for både passagerer og for de busselskaber, der servicerer en stor del af Københavns Lufthavns kunder, som anvender privat transfer til hoteller og krydstogtskibe. Reelle forbedringer, såsom flere informationskærme i parkeringsområderne og i bagageområdet, samt optimering af IT-systemer, som kan underrette chauffører og passagerer om forsinkelse af fly og bagage, har CPH ikke villet sætte en dato på for gennemførelse, men har udtalt, at det kan blive implementeret på sigt.

Implementering på sigt er ikke optimalt. Når Københavns Lufthavns kunder præsenteres for en forhøjet transportpris til og fra lufthavnen, uden at denne indeholder forbedringer, som kan gøre en transfer mere ideel og tidsbesparende, så er der en stor risiko for, at disse kunder vælger en anden destination end København og Danmark. CPH's argument for at kunne regulere den erhvervsmæssige persontransport er, at lufthavnen satser på passagertilvækst i de kommende år og derfor har behov for bedre organisering af transporten for at kunne rumme de mange nye passagerer. En sådan tilvækst forekommer ikke sandsynlig, når lufthavnen agter at hæve prisen for transport til og fra lufthavnen.

DRF er blevet gjort opmærksom på, at der allerede på nuværende tidspunkt ses tendenser hos både danske incoming-bureauer og internationale krydstogtselskaber, som tyder på, at de fremover overvejer at vælge andre lufthavne i Skandinavien som hub for turisterne, og dermed forbigå København. Sådanne tendenser kan være kritiske for hovedstadsturismen som helhed, da København fortsat kæmper med et image, som en af verdens dyreste storbyer. En nedgang i eksempelvis krydstogtgæster vil betyde færre anløb til Københavns Havn og vil yderligere have konsekvenser for den industri, som overvejende lever af hovedstadens turister, heriblandt hoteller, restauranter, kulturinstitutioner, strøgforretninger, guider mv.

Hvis CPH ønsker at optimere passagerernes serviceoplevelse, så skal forbedringer træde i kraft samtidig med implementering af de nye parkeringsafgifter, og ikke blot på sigt. En sådan løsning vil være tilgængelig ved vedtagelse af lovforslaget, hvor det både vil være en mulighed at etablere trafikledelsesordninger for at opnå en bedre organisering af den erhvervsmæssige persontransport, og samtidig sikre, at de parkeringsgebyrer CPH opkræver bliver brugt på at iværksætte de nødvendige faciliteter.

Såfremt ministeriet måtte ønske en uddybning af ovenstående kommentarer, står DRF naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

DANMARKS REJSEBUREAU FORENING



Lars Thykier
Direktør



Kirstine Finnemann
Politisk konsulent

Taxinævnet i Region Hovedstaden

Frederiksberg Rådhus – Smallegade 1 – 2000 Frederiksberg

Telefon 3821 2750 man-torsdag 09.00-12.00 - Fax 3821 2749

Eksp.tid: mandag og torsdag 9.00-17.00, tirs., ons., fredag 9.00-13.00

Mail: taxi@frederiksberg.dk - www.taxinaevn.dk

Transport – og Bygningsministeriet
Trafik og Byggestyrelsen

17. juli 2015/ FG
J.nr. 2.60 / 41 - 271

Lovforslag om ændring af luftfartslov

Taxinævnet har på sit møde den 22. juni 2015 bl.a. drøftet situationen i Københavns Lufthavn, herunder det lovforslag, som ministeriet fremsatte i april 2015.

Taxinævnet kan fuldt ud tilslutte sig ministeriets overvejelser om lovforslaget.

Flyvepladserne udgør vigtige komponenter i landets centrale infrastruktur, og det er afgørende at sikre offentlighedens fri adgang til flyvepladserne. Nævnet henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at Københavns Lufthavn er fritaget for at svare skat, jf. § 7 i vurderingsloven¹, under forudsætning af, at arealerne og bygningerne er godkendt til at blive brugt i den offentlige trafiks tjeneste. Fritagelsen kan ses som en transportpolitisk prioritering, hvorfor det i forlængelse heraf er naturligt, at der i lovgivningen statueres en fri adgang for offentligheden til flyvepladserne.

Taxinævnet kan også tilslutte sig ministeriets overvejelser om behovet for trafikledelsesordninger, og at det er formålstjenligt at regulere disse med en lovgivning.

Der er i den nuværende lovgivning næppe hindringer for, at lufthavnen som privat virksomhed organiserer afgang til området med indtjening for øje. Men både lufthavnens monopolstatus og den ovenfor nævnte skattefritagelse gør efter nævnets opfattelse en sådan indtjening yderst betænkelig – ja rent ud umoralsk. Nævnet ser også afsmitning til andre steder med stort behov for taxibetjening for en nærliggende risiko.

Nævnet har noteret sig, at ministeriet vurderer, at en trafikledelsesordning vil give taxibranchen en betydelig gevinst og derfor ikke kan begrunde en takstforhøjelse – som i givet fald ville ramme både private og offentlige kunder. Nævnet har derfor på sit møde den 22. juni 2015, afvist Dansk Taxi Råds forslag om, at alle ture fra Københavns Lufthavn frem-

¹ Jf. lovbekendtgørelse nr. 1067 af 30. august 2013.

over skal defineres som bestilte ture, hvilket ellers ville udløse en takstforhøjelse på 13 kr. pr. tur.

Under hensyn til usikkerheden omkring lovforslagets videre skæbne, har nævnet valgt at ikke komme med yderligere synspunkter om de enkelte punkter i lovforslaget på nuværende tidspunkt. Såfremt lovforslaget tages frem af en ny minister, vil nævnet naturligvis forbeholde sig retten til at vende tilbage.

Vi vil afslutningsvis gerne anmode om, at blive tilføjet til ministeriets høringsliste.

Med venlig hilsen

Jens Jørgen Nygaard
Formand for Taxinævnet
i Region Hovedstaden



Københavns Lufthavn A/S

Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup

Telefon +45 32 31 32 31
Fax +45 32 31 31 32

E-mail: xxxxxx@cph.dk
WWW: <http://www.cph.dk>

CVR nr. 14 70 72 04

Transportministeriet

Via e-mail: trm@tm.dk og mbn@trm.dk

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

29. maj 2015

Transportministeriets j.nr. 2015-448 – Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart – Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger

Med henvisning til Transportministeriets høringsbrev af 10. april 2015 vedrørende ovennævnte, skal jeg hermed give Københavns Lufthavn A/S' (CPH's) bemærkninger til det fremsendte udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

Overordnede bemærkninger

CPH finder overordnet intentionen i lovforslaget positiv: At Transportministeriet, bl.a. på baggrund af den forventede vækst i antallet af flypassagerer, ønsker at sikre lufthavnene mulighed for at etablere de nødvendige ordninger, der kan medvirke til en optimering af optag og afsætning af passagerer, forbedre servicen og give bedre organisering og udnyttelse af veje og forpladser på flyvepladsernes landside arealer samt mindske taxiernes ventetid og gener for den øvrige trafik.

Ligeledes er det positivt, at ministeriet ønsker at præcisere lufthavnenes bestående mulighed for at regulere adgangen til lufthavnens område, herunder at opkræve betaling for etableringen og driften af sådanne ordninger som er med til at optimere trafikgennemstrømningen for alle parter.

Mens afsættet for lovforslaget således er udmærket, forholder CPH sig imidlertid meget kritisk i forhold til at gribe til lovgivning i denne sag. CPHs modstand mod dette drejer sig ikke kun om denne isolerede sag, men også om de perspektiver det rejser, hvis Transportministeriet vælger at gribe til regulering på et sådant område og derved fjerner beslutningskompetencen fra de implicerede virksomheder.

Det er Transportministeriet bekendt, at CPH har arbejdet intensivt med et sæt "Terms of Use", som alle selskaber ville kunne tiltræde, og som er en model, CPH allerede anvender i vores samarbejde med flyselskaber og ground-handlere. Da lovforslaget blev sendt i høring, var vi så langt med disse "Terms of Use", og disse blev betragtet så tilstrækkeligt fornuftige og attraktive, at to af de fire taxiselskaber, som har bestillingskontor i Region Hovedstaden, har tiltrådt disse den 20. maj 2015

og dermed indgået en frivillig aftale om en Taxi Management-ordning. Substansen i aftalen ligner, hvad der ligger i lovforslaget bortset fra, at det er en aftale mellem parterne, med de muligheder det giver og ikke en ufleksibel regulering.

CPH har en forventning om, at der snarest også indgås aftaler med de to øvrige selskaber, som til enhver tid vil kunne tilslutte sig ordningen på præcis samme vilkår som de to selskaber, der allerede har tilsluttet sig ordningen.

Overordnet er det derfor CPH's opfattelse, at der ikke er behov for en lovmæssig regulering af et område, som i dag reguleres af markedet på et aftalt grundlag. En offentlig regulering risikerer at fjerne parternes incitament til i fællesskab at forsøge at finde den for alle parter optimale løsning og forbedre servicen for passagererne. Af denne grund opfordrer CPH til, at forslaget ikke fremsættes og at det overlades til de berørte parter selv at aftale sig til rette.

Specifikke bemærkninger:

Såfremt Transportministeriet og Transportministeren, på trods af den allerede indgåede aftale og uanset CPHs anbefaling, alligevel vælger at gå videre med lovforslaget, har vi i nedenstående valgt at give vores specifikke bemærkninger til de af lovforslagets punkter, hvor vi ser behov for nærmere afgrænsninger og overvejelser

Fri adgang

Udkastet til lovforslag § X a fastsætter, at flyvepladserne skal give fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

I indledningen til de almindelige bemærkninger er det anført, at kravet om fri adgang omfatter alle former for trafik, herunder privat kørsel, kollektiv transport og erhvervsmæssig persontransport, ligesom det i bemærkninger til lovforslagets § X a er anført, at "*Kravet om fri adgang gælder uanset formålet med adgangen*".

Udover undtagelsen i udkastet for så vidt angår erhvervsmæssig persontransport, jf. § X a, stk. 3, er det i de almindelige bemærkninger i pkt. 3.2 specificeret, at bestemmelserne om fri adgang ikke berører flyvepladsernes eksisterende muligheder for at kræve betaling for anden adgang til flyvepladsernes områder. Bestemmelsen angiver som eksempel betaling fra erhvervsmæssig godstransport eller for privat parkering ud over 15 minutter.

CPH finder det af væsentligt betydning, at der sker en klar afgrænsning af den frie adgang, således at det tydeligt fremgår, at den frie adgang kun omfatter passagertransport. Således bør f.eks. transport af køretøjer uden passagerer (biludlejning, valet parking, "hop on hop off-busser", is-biler og lignende) uanset længden af opholdet, på samme måde som godstransport og privat parkering ud over 15 minutter, falde uden for den fri adgang. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med Bestemmelser for Civil Luftfart BL-11-serien, flyvepladsreglementer for lufthavnene, hvorefter der ikke uden lufthavnens tilladelse må tages ophold i erhvervsøjemed, således BL 11-1, flyvepladsreglement for Københavns Lufthavn, pkt. 9.7.

Derfor bør det også specificeres, at vederlagsfri adgang til arealerne i op til 15 minutter kun gælder for privat parkering, ikke for erhvervsmæssigt ophold på lufthavnens arealer, som f.eks. valet parking, biludlejning eller private bus- og kørselsordninger.

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført: *"Konkret skal flyvepladserne vederlagsfrit tillade en standsning eller parkering i minimum 15 minutter på arealer i direkte tilknytning til terminalerne."* CPH foreslår, at det præciseres, at Lufthavnene, uanset krav om minimum 15 minutters vederlagsfri privat parkering, frit kan dedikere visse arealer til afsætning og påstigning, som f.eks. "kys og kø" i for private biler i Københavns Lufthavn, der kun tillader standsning for afsætning og påstigning. En generel minimumsbegrænsning på 15 minutters parkering for alle arealer i umiddelbar tilknytning til terminalerne vil stille langt større og uforholdsmæssige arealkrav til afsætning og påstigning nær terminalerne og vil skabe betydelige kødannelser og trafikale problemer på de terminalnære arealer. Således kan det nævnes, at de fleste rute- og shuttlebusser i dag bruger maksimalt 8 minutter på en aflæsning, og mulighed for 15 minutters generel fri parkering ville kræve lagt større arealer til busafsætning, end i dag. Det samme gælder for øvrige arealer, der i dag kun bruges til standsning i forbindelse med aflæsning, afsætning og påstigning.

Bemærkningen til lovforslagets § 1; *"Kravet om fri adgang gælder uanset formålet med adgangen"* bør udgå, henset både til lovforslagets formål – regulering af persontransport, og henset til bestemmelsen i BL 11-1, pkt 9.7 om forbud mod erhvervsmæssigt ophold.

I lovforslagets konsekvensskema er det anført, at forslaget ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det bør bemærkes, at lovforslaget i sin foreliggende form, hvor der gives fri adgang for alle virksomheder i op til 15 min., vil have indvirkning på lufthavnens kommercielle indtjening, indtægter, som for CPH's vedkommende i medfør af reguleringen af lufthavnstakster, medvirker til at holde lufthavnstaksterne, som flyselskaberne betaler, nede.

Afgrænsning af begrebet "erhvervsmæssig persontransport".

I udkastet til lovforslag er det i § X a, stk. 3, anført, at flyvepladserne kan etablere ordninger for virksomheder der udfører "erhvervsmæssig persontransport". I lov om taxikørsel m.v., og i bekendtgørelsen om taxikørsel m.v., nr. 405 af 8. maj 2012, er begrebet "erhvervsmæssig personbefordring" defineret i § 1 og omfatter taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik. Umiddelbart er de to begreber "erhvervsmæssig persontransport" og "erhvervsmæssig personbefordring" forståelsesmæssigt ens. CPH lægger til grund, at der med lovforslagets bestemmelser om "erhvervsmæssig persontransport", skal forstås "erhvervsmæssig personbefordring" som defineret i lov om taxikørsel m.v., hvilket bør præciseres.

CPH vil foreslå, at begrebet "erhvervsmæssig persontransport" eller "- personbefordring" afgrænses specifikt fra andre kørselsformer, som ikke bør være omfattet af ordninger omfattet af forslaget, f.eks. biludlejning, valet parking, og andre private bus- og kørselsordninger. Det bør præciseres i lovtæksten, hvilke passagertransportformer der skal kunne tilslutte sig en trafikledelsesordning.

Trafikledelsesordning for erhvervmæssig persontransport

I de almindelige bemærkninger i pkt. 4.2 er det anført, at danske og udenlandske taxier og private busser, samt eventuelle andre former for erhvervmæssig persontransport, skal have mulighed for på ikke diskriminerende vilkår at tilmelde sig en trafikledelsesordning.

Mellem den danske og den svenske stat blev der, som bekendt i forbindelse med Øresundsbroens åbning, indgået en bilateral aftale, hvorefter svenske taxier på nærmere fastsatte vilkår har ret til at optage passagerer i Københavns Lufthavn (visa versa danske taxier i Sturup). Derfor er der i Københavns Lufthavn dedikeret en holdeplads for svenske taxier, som efter enten at have afsat passagerer i lufthavnen søger passagerer, som skal med retur til Sverige, eller som er bestilt af svenske passagerer til afhentning i lufthavnen. Taxilovgivningen åbner ikke for, at andre udenlandske taxier end svenske kan optage passagerer i Danmark.

På samme måde er det under den gældende taxilovgivningen ikke muligt for taxier der er tilknyttet bestillingskontorer uden for Region Hovedstaden, at søge hyre fra taxiholdepladserne i Region Hovedstaden. I Københavns Lufthavne er etableret en holdeplads dedikeret for taxier, der er bestilt af passagererne til afhentning. CPH finder ikke, at lufthavnene som en betingelse for etableringen af trafikledelsesordninger kan forpligtes til at sikre en adgang, som går videre end den gældende taxilovgivning.

I bemærkningerne er det angivet, at *eventuelle andre former for erhvervmæssig persontransport* skal have mulighed for at tilslutte sig ordningen. Det må lægges til grund, sådanne nuværende eller fremtidige andre former for erhvervmæssige persontransport alene omfatter persontransport, som er godkendt til erhvervmæssig personbefordring iht. lov om taxikørsel m.v., jf. i øvrigt lovforslagets bemærkninger, til stk. 5. CPH foreslår, at det præciseres i selve lovteksten, se ovenfor om definition af begrebet erhvervmæssig persontransport.

Forslagets § X a, stk. 3, giver lufthavnene mulighed for at etablere ordninger for virksomheder der udfører erhvervmæssig persontransport, og i stk. 4 er det fastsat, at lufthavnene kan opkræve en betaling fra disse virksomheder, som har tilmeldt sig ordningen. Det bør tilføjes, at det er en forudsætning for disse virksomheders adgang til lufthavnens arealer at de har tilmeldt sig ordningen. Der skal således ikke gælde en 15 minutters fri adgang for erhvervmæssig persontransport.

I de almindelige bemærkninger anføres det, at sådanne ordninger vil skulle godkendes af transportministeren, at de skal sikre afsætning og opsamling af passagerer i nær tilknytning til terminalerne og sikre effektiv og kontrolleret afvikling af taxi- og privat buskørsel. Herudover gives transportministeren i lovforslagets § X a, stk. 6 og 7, mulighed for at fastsætte nærmere regler om godkendelse af sådanne ordninger og føre tilsyn med ordningerne og betalingerne.

Iht. bemærkningerne skal lufthavnene kunne stille objektive krav til de virksomheder, der tilmelder sig ordningen, herunder krav til adfærd og om betaling. Forslaget tager ikke i øvrigt stilling til de krav der kan stilles. CPH foreslår, at det præciseres, at lufthavnene kan stille andre krav, så længe disse er objektive og saglige, f.eks. krav om at en andel af virksomhedernes køretøjer skal være miljøvenlige.

CPH foreslår, at der gives mulighed for differentiering, således at der kan etableres et mere detaljeret aftalegrundlag for de virksomheder, som dagligt driver deres virksomhed fra lufthavnens arealer, om f.eks. fordeling af kørsler, om adfærd, incitamentsordninger og mulige sanktioner, mens der etableres et mindre detaljeret og mere generelt aftalegrundlag for de virksomheder som kun lejlighedsvis eller sjældent kører fra lufthavnens arealer. Der vil hverken for CPH eller for den enkelte virksomhed være behov for et detaljeret aftalegrundlag ved lejlighedsvis kørsel. Eksempelvis er der ikke behov for det samme detaljerede aftalegrundlag for en taxivognmand fra Slagelse, som kun lejlighedsvis bliver bestilt til at afhente en passager fra lufthavnen som for de selskaber i Region Hovedstanden som dagligt udfører taxikørsel fra lufthavnen.

Det vil også lette adgangen for de lejlighedsvis kørsler, til blot at orientere sig om vilkårene på lufthavnens webportal og lade sig registrere ved indkørsel til lufthavnen, f.eks. via brobizz end at skulle egentlig tilmelde sig en trafikledelsesordning.

Betaling

Lovforslagets § X a, stk. 4, angiver, at den betaling lufthavnene kan opkræve hos de virksomheder, som har tilsluttet sig en trafikledelsesordning, ikke må overstige de samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordningen.

I de almindelige bemærkninger pkt. 5.2 er det anført, at det ikke er hensigten, at størrelsen af betalingen og takststrukturen i øvrigt skal godkendes af transportministeren inden de kan opkræves.

Samtidig er det i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser specificeret, hvilke elementer der kan indgå i lufthavnenes direkte omkostninger til etablering og drift af ordningerne. Det er præciseret, at der skal anlægges en restriktiv bedømmelse af, hvilke omkostninger der kan anses for direkte at medgår til etablering eller drift af ordningen, og der gives eksempler på hvilke omkostninger der ikke vil kunne anses for at være direkte omkostninger.

Som det anføres i bemærkninger pkt. 5.2 vil gevinsten ved en trafikledelsesordning især tilfalde de virksomheder, som forestår persontransporten. Det er derfor CPH's opfattelse, at takststrukturen og omkostningsbasen for prisfastsættelsen bør fastsættes mellem de tilsluttede virksomheder og lufthavnene. Der er efter CPH's vurdering ikke behov for en så detaljeret motivering i lovbemærkningerne, for hvilke omkostninger der kan og ikke kan anses at være direkte omkostninger, som kan indgå i prisfastsættelsen. Navnlig ikke når ministeren med lovforslagets § X a, stk. 7, gives mulighed for efterfølgende at regulere, såfremt der skulle vise sig behov for det. Henset til, at en væsentlig del af gevinsten ved en trafikledelsesordning tilfalder de virksomheder, der udfører persontransport, finder CPH det desuden rimeligt, at lufthavnsoperatøren, som på andre regulerede områder, gives mulighed for at beregne sig en forrentning af investeringen i systemet og den infrastruktur som virksomhederne anvender.

Jeg vil afslutningsvis henlede opmærksomheden på, at ovenstående specifikke bemærkninger knytter sig til de forventninger vi har til udviklingen og mulige problemstillinger, som vi kan få øje på dags dato.

Når en lovændring er gennemført, vil partnernes mulighed for hurtigt at reagere på noget uhensigtsmæssigt eller lave en justering være begrænset af, at skulle afvente ministeriets eller styrelsens godkendelse, eller fastsættelse af nærmere regler på området i en bekendtgørelse, hvilket vil gøre hele systemet langt mindre agilt.

Dette for igen at understrege vores klare anbefaling om ikke at lovgive på dette område, men i stedet overlade det til de berørte virksomheder på et aftalebaseret grundlag selv at fastsætte de nærmere vilkår for erhvervsmæssig persontransport til og fra lufthavnenes arealer.

Jeg vil meget gerne stille mig til rådighed for yderligere oplysninger eller afklaringer, hvis Transportministeriet skulle se behov for det.

Med venlig hilsen



Henrik Peter Jørgensen
Kommunikationsdirektør



Transportministeriet

Dato 29. maj 2015
Deres ref. 2015-448
Vores ref. L - 17 sb

Emne: Lovforslag om ændring af luftfartsloven

Danske Busvognmænd har den 10. april modtaget udkast til ændring af luftfartsloven i høring. Forslaget giver anledning til følgende bemærkninger:

Danske Busvognmænd støtter varmt lovforslaget. Vi skal anbefale at forslaget gennemføres snarest muligt.

Vores holdning baserer sig på de drøftelser, der siden januar 2013 og frem til nu pågår omkring indførelsen af det lufthavnen kalder et Bus Management System.

Den eneste konkrete ændring i forhold til den eksisterende praksis i lufthavnen er, at turistbusser (formentlig fra den 15. juli 2015) skal betale et beløb for at samle gæster op i lufthavnen. Men i skrivende stund kender vi ikke beløbet. Vi kender ikke datoen for ikrafttræden, men gætter på, ud fra CPH's pressemeddelelser på taxi-området, at det bliver 15. juli 2015.

Det er selvkært, at det ikke er tilfredsstillende, og at forhandlingsforløbet i det hele taget har gjort, at det hos os vil skabe tryghed, hvis der med lovforslagets ord bliver skabt den fornødne transparens omkring CPH's prissætning.

Vi kan konstatere, at i processen har flere krydstogtskibe alene på baggrund af forventede omkostningsstigninger ved brugen af CPH som gateway til Østersøen, valgt at flytte fra København til Stockholm. Til stor skade både for CPH, turistvognmændene, hoteller og den øvrige turistindustri i København.

Vi kan stadig ikke udelukke, at vi vil indbringe CPH's Bus Management System til en nærmere vurdering i Konkurrence- og forbrugerstyrelsen. Det afhænger af det, som CPH præsenterer for os på et møde der er aftalt til at finde sted den 2. juni.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard

LUND ELMER
SANDAGER

Advokatpartnerselskab

Telefon Kalvebod Brygge 39-41
DK - 1560 København V
: +45 33 300 200
Fax: +45 33 300 299
www.lundelmersandager.dk
CVR nr. 32 28 39 34

Sendt pr. mail: mbn@trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att.: Marianne Bjørnkær Nielsen

Niels Christian Døcker

Partner, advokat (L)
ncd@lundelmersandager.dk
Direkte: +45 33 300 241

Heidi Dyreby Kock

Advokatsekretær
hdk@lundelmersandager.dk
Direkte: +45 33 300 251

24. juni 2015
Sagsnr. 124002

Ministeriets j.nr. 2015-448 - Høring af forslag til ændring af lov om luftfart

På vegne af min klient, Foreningen Amager-Øbro Taxi 4 x 27, skal jeg hermed supplere det indlæg, min klient udarbejdede og fremsendte til Transportministeriet den 29. maj 2015 pr. mail.

Det er således vurderingen, at der som led i lovforslagets behandling bør tages stilling til de konsekvenser, som loven medfører i relation til mulighed for opkrævning til dækning af omkostninger ved indførelse af trafikledelsesordninger henset til, at Københavns Lufthavne A/S ("CPH") i henhold til ejendomsvurderingslovens § 7, stk. 1, nr. 5 er undtaget fra den ellers almindeligt gældende ejendomsvurdering.

Det er således de deraf afledte skattefordele, der tilkommer de private hovedaktionærer, der bør tages med i betragtningerne, når der i henhold til lovforslaget åbnes for mulig betaling vedrørende trafikledelsesordningerne.

Som nævnt allerede i min klients skrivelse af 29. maj 2015 antages Transportministeriet at være bekendt med indholdet af den pågældende aftale, som nu er præsenteret og indgået af såvel min klient som af de øvrige bestillingskontorer i Region Hovedstaden. Dertil skal bemærkes, at CPH i ganske utvetydige vendinger har ladet forstå, at man ikke er interesseret i, at der indføres offentlig regulering, hvilket jeg antager, at CPH ligeledes har ladet skinne igennem i sine mulige høringsvar.

Allerede fordi den såkaldt frivillige aftale om Taxi Management Service Systemet af CPH er udmeldt som værende et økonomisk system, der skulle "hvile i sig selv" og fordi dette som udgangspunkt alene bør involvere selve omkostningerne ved systemet og ikke den mulige

mindre indtjening, CPH udsættes for, som konsekvens af at etableringen af systemet, medføre nedlæggelse 231 parkeringspladser, bør det være særligt magtpåliggende, at lovgiver i høj grad har disse forhold in mente som led i den endelige udformning af loven samt dertil hørende forarbejder til forståelsen af lovens hensigt.

På nuværende tidspunkt er jeg ikke bekendt med lovforslagets stede henset til det nylige folketingsvalg, men antager og håber, at lovforslaget hurtigst muligt pudses af (hvis man i det hele taget fra lovgivers side vil fastholde indførelsen af mulighed for betaling for trafikledelsesordninger, trods den åbenlyse negative konsekvens for bestillingskontorerne, idet jeg ikke vurderer, at det umiddelbart er lovligt i dag), og at der som minimum i loven indføres en direkte kontrol og godkendelse af størrelsen af betalinger og takststruktur.

Kun dette vil kunne sikre nødvendig og offentlig intervention på et område, som ellers i alt for let grad vil kunne domineres af uigennemsigtighed på prisfastsættelser udstukket af CPH uden nogen mulighed for, at de enkelte vognmænd kan hente sådanne meromkostninger på kundesiden.

Afslutningsvis og som baggrundsinformation til spørgsmålet om omsætningstab for CPH i relation til de nedlagte parkeringspladser bør det endvidere bemærkes, at henset til det samlede antal parkeringspladser i lufthavnen, vil det ikke være helt utænkeligt, at tabet for de nedlagte parkeringspladser overføres til en generel stigning på øvrige parkeringspladser i lufthavnen, hvilket jo er nært foreliggende, da det ikke kræver nogen form for godkendelse, endsige er noget, man overhovedet skal drøfte med nogen tredjepart.

Det er ikke for min klient ganske klart, at omsætningstab på de nedlagte parkeringspladser ikke blot har fundet vej ind i opkrævningen af betalinger for Taxi Management Systemet, hvorfor det bør sikres, at det ikke er tilfældet eller kan lade sig gøre - og da slet ikke, når der er fri regulering for CPH til prisen på deres parkeringspladser i lufthavnen i øvrigt.

Jeg imødeser venligst bekræftelse på modtagelsen af nærværende brev.

Med venlig hilsen



Niels Christian Døcker

LUND ELMER SANDAGER

Advokatpartnerselskab
Kalvebod Brygge 39-41
DK - 1560 København V
Telefon: +45 33 300 200
Fax: +45 33 300 299
www.lundelmersandager.dk
CVR nr. 32 28 39 34

Udleveret 18. maj 2015

Københavns Lufthavne A/S

Niels Christian Døcker
Partner, advokat (L)
ncd@lundelmersandager.dk
Direkte: +45 33 300 241

Heidi Dyreby Kock
Advokatsekretær
hdk@lundelmersandager.dk
Direkte: +45 33 300 251

17. maj 2015
Sagsnr. 124002

CPH's udleverede aftale for Taxiselskabers kørsel til/fra CPH

På vegne min klient Amager-Øbro Taxi 4x27 har jeg fået forelagt den af Københavns Lufthavne A/S ("CPH") udleverede Licensaftale og Taxi Management – Terms of Use, vers. 1.0 (under et "Aftalen") til gennemsyn.

Indledningsvist konstaterer jeg, at Aftalen til min klient er udleveret med så kort en frist for tiltrædelse, at det reelt ligner et diktat, hvilket naturligvis ikke kan være i CPH's interesse. I CPH's mail til de involverede taxiselskaber af 15. maj 2015 anføres, at "...der ikke er modtaget nævneværdigt input til det udsendte Terms of Use". Dette er ganske enkelt ikke korrekt, da i hvertfald min klient har anført sine umiddelbare og foreløbigt væsentligste bekymringer i en mail af 11. maj 2015!

Det forekommer da også uhensigtsmæssigt, at der sættes et sådant tidspres på, når der henses til, at CPH:

- med diverse taxiselskaber indledte en dialog for ca. et år siden,
- efterfølgende begravede dialogen, for dernæst
- at sætte Taxi Management systemet i udbud i det sene efterår 2014, og sidenhen
- i april 2015 - efter et noget tavst forløb - valgte at tilbagekalde udbuddet.

Det skal her, som ligeledes understreget mange gange af min klient helt tilbage fra sidste års forhandlinger og senest i mail af 11. maj 2015, gentages, at min klient dele er enig i, at der er behov for, at taxikørsel til/fra lufthavnen skal omorganiseres iht. de trafikale gener, der fra tid til anden er forekommet, dele finder at dette skal og bør ske i en tæt dialog med CPH. Men den anvendte fremgangsmåde i tiden efter tilbagekaldelsen af udbuddet er som angivet ikke udtryk for en dialog eller måske rettere et samarbejde mhp. at finde den for alle parter mest

hensigtsmæssige måde, men derimod en metode, der de facto trækker et aftalegrundlag ned over hovedet på såvel min klient som de andre taxiselskaber, der ønsker at betjene CPH's rejsende passagerer på landsiden.

I lyset heraf skal jeg derfor understrege, at min klient ikke i sit bagland har haft nogen som helst mulighed for, at vurdere den modtagne Aftales fulde konsekvenser, endsiige haft lejlighed til at gennemgå Aftalens elementer tilbundsgående med undertegnede.

Det følgende er derfor alene nogle indledende betragtninger, hvorfor der tages forbehold for at fremsætte yderligere hertil, ligesom det pt. vurderes formålstjenligt, at nærværende brev med evt. supplerende betragtninger indgives til Trafikstyrelsen, Taxinævnet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

De overordnede betragtninger til den modtagne Aftale er som følger:

ad selve Licensaftalen:

- Ganske ensidig eks. ved, at der ingen omtale er af den mulige misligholdelse, som CPH kunne være årsag til, ligesom der er en helt urimelig og unødvendig forskel i varslingerne fra hhv. CPH og taxiselskaberne i tilfælde af opsigelse

ad selve Term of Use:

- Uklar sondring mht. indberetning til Politiet og/eller Taxinævnet, der ikke i sin ordlyd synes at harmonere med Reglementet gældende for Taxinævnets kompetencer,
- Sanktionerne i ht. Servicekravene i ht. pkt. 4.2 sammenholdt med bilag 2 indeholdende Servicekonceptet forekommer noget arbitrært fastsat og med en al for ensidig kompetence fra CPH's side- på særligt de mere subjektivt karakteriserede forhold,
- Manglende gennemsigtighed i gebyrfastsættelsen på kr. 17 inkl. moms, da pkt. 5.5 ikke er fyldestgørende – man kunne forestille sig, at der som indledning til samarbejdet som minimum anvendtes en forlods opgørelse som den, der i øvrigt foretages i ht. pkt. 5.6. Endvidere understreges uklarheden af, at gebyrfastsættelsen ikke er en del af de oplysninger, man kan opnå via pkt. 8.1,
- Uklarheder om rækkevidden af pkt. 7.1,
- 6 mdr.'s opsigelse fra CPH mht. opsigelse af ordningen jf. pkt. 9.2 harmonerer ikke med de 3 mdr. CPH har i ht. Licensaftalens pkt. 3.2,
- Pkt. 5 i bilag 1 om fordelingsnøglen er al for overordnet og uanset den tilsigtede fordeling i ht. antal taxier godkendt af de enkelte Selskaber til at køre til CPH, sikrer dette ikke en ubetinget retfærdig fordeling. Dertil kommer, at det slet ikke synes at konkurrenceudsætte turene pga. den "låste" tilstand, det medfører. Dette kan ikke være i tråd med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen holdninger, da der de facto kan ske en markant indskrænkning af variationen af repræsenterede taxiselskaber – om ikke andet – så periodevis,

- Pkt. 2.4 i bilag 2 om chaufføruddannelse har uklar rækkevidde, da omfang og omkostninger hertil ikke kan estimeres – mest af alt ligner det en kattedeem for CPH til senere selv at indføre de omtalte kurser,
- Pkt. 1.1.3 og 1.1.4 i bilag 3 forekommer udefineret, da eksemplifikationen ikke rækker langt,
- Pkt. 1.2.2 i bilag 3 angiver ikke hvilken varighed det omtalte tidsrum har.
- Inddragelsen af Hilton, hvilket kan skabe præcedens på andre hoteller, havne o.l.

Når henses til, at det i øvrigt nyligt fremsatte lovforslag indeholder konkrete bestemmelser, der dels sikrer, at såkaldte trafikledelsesordninger skal *godkendes* forinden iværksættelse, dels at sådanne trafikledelsesordninger skal være *omkostningsneutrale* med offentliggørelse af de anvendte *takststrukturer*, ligesom der i lovforarbejderne er en temmelig detaljeret opregning af, hvad der vedr. *drift* og *etablering* overhovedet kan tillades dækket af de opkrævede takster, ja så forekommer CPH's tilgang også at illustrere et ønske om, at undgå at det fremsatte lovforslag bliver en realitet.

Omvendt kan det ikke udelukkes, at lovforslaget meget vel kan være væsentligt at foretrække for taxiselskaberne, idet enhver ordning i det mindste herefter skal godkendes af myndighederne.

Der skal derfor hermed opfordres til, at arbejdet henimod at etablere en ordning for CPH til gensidig fordel for CPH og taxiselskaberne, behandles med den fornødne grundighed og dermed, at de nuværende forhandlinger foregår i en reel ånd af samarbejde. Følgelig kan Aftalen på nuværende tidspunkt ikke konstateres, at være tilfredsstillende, da det kræver mere tid – bl.a. til diskussion af ovenstående punkter.

Min klient er naturligvis ikke interesseret i, at dette trækkes i langdrag, men efter knap et års diskussioner jf. indledningen af dette brev, forekommer det useriøst, at Aftalen fremsendt af CPH den 8. maj 2015 søges tiltrådt her pr. medio maj eller reelt efter 14 dage. Denne tidshorisont står slet ikke mål med det lange optrin!

Afslutningsvist skal jeg bemærke, at såfremt min klient indgår på de ensidigt fastsatte vilkår, da sker det "med armen på ryggen". Det sker i så fald fordi, kørsel til/fra CPH en relevant del af min klients forretning, men min klient vil desuagtet forbeholde sig samtlige sine rettigheder til at udfordre Aftalen, samt udfordre dens lovlighed.

LUND ELMER
SANDAGER



Med venlig hilsen

Niels Christian Døcker

SENDT PR. E-MAIL: mbn@trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att.: Marianne Bjørnkjær Nielsen

Deres j. nr. 2015-448 - Høring om lov af forslag til ændring af lov om luftfart

Foreningen Amager-Øbro Taxi 4x27 skal hermed fremkomme med bemærkninger i relation til det ovenstående fremsatte lovforslag.

Ad godkendelse:

For så vidt den i lovforslaget indeholdte bestemmelse i § 1, stk. 1 om, at flyvepladser omfattet af stk. 1 skal underlægges en godkendelse fra transportministeren i relation til etablering af ordninger for virksomheder til forbedring af opsamling og afsætning af passagerer og udnyttelse af flyvepladsens adgangsveje og opholdsareal og faciliteter til parkering m.v., bemærkes, at det ville være formålstjeneligt, såfremt der i loven inkluderes en nærmere præcision og visse begrænsninger, således at der for alle de taxiselskaber, som har licens til at køre i den pågældende flyveplads område, sikres fri og lige adgang til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler. Når dette fremhæves, skyldes det behovet for tydeliggørelse af det nødvendige samspil til bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 ("Taxibekendtgørelsen"), som i § 25, stk. 2 har følgende ordlyd:

"Taxier, der kører i henhold til tilladelse udfærdiget af en af de i lovens § 2a nævnte myndigheder, kan benytte holdepladser overalt indenfor myndighedens område."

Det er vores opfattelse, at der i den bestemmelse ikke skal sondres mellem, hvorvidt taxiholdepladsen ligger på offentlig eller privat grund, hvorfor der dermed på ingen måde må finde en aktuel eller potentiel diskrimination sted, henset til at taxiloven såvel som færdselsloven tillige gælder på privat grund. Jeg bemærker da også, at der i lovforslagets § 1, stk. 5 er indeholdt ordet "gennemsigtig" og "ikke diskriminerende", men deri relateres alene til selve betalingsopkrævningerne, hvorfor der vil være en risiko for, at en fortolkning senere hen alene vil vedrøre, at den såkaldte "ikke diskrimination" alene vedrører selve betalingsopkrævningen, men ikke ordningen som sådan. Man kan i den forbindelse forestille sig fysiske tiltag, som ikke har med selve betalingerne at gøre, men de facto udgør en diskrimination.

Ad opkrævninger

Man finder alene i bemærkningerne til lovforslaget, at det er "... hensigten at trafikledelsesordningerne skal være omkostningsneutrale" (min kursivering).

Henset til de forhandlinger som jeg formoder Transportministeriet er bekendt med har fundet sted med Københavns Lufthavn ("CPH"), er det relevant at fremhæve, at den omtalte omkostningsneutralitet bør få en mere fremtrædende plads end blot at være nævnt i forarbejderne. Dette vil understrege baggrunden for lovforslaget, nemlig at Transportministeriet "... ønsker med denne lov at imødekomme flyvepladsens behov for at kunne foretage trafikledelse....".

Det er en begrundet risiko for de taxiselskaber, der kører til og fra CPH, at omkostningerne til disse såkaldte trafikledelsesordninger bør være underlagt endog meget stram regulering, idet de pågældende omkostninger

- a) er et helt nyt tiltag og derfor af betydning for økonomien for de pågældende taxiselskaber,
- b) på grund af reglerne om loft for de takster, chaufførerne via taxametret kan belaste kunderne med, de facto er at tale om en byrde for taxiselskaberne, der ikke umiddelbart dækkes ind.

Set i lyset af, at der således ikke er fri prisfastsættelse for taxier for så vidt deres serviceydelser, kalder dette naturligvis på, at de (nye) byrder, der pålægges selv samme selskaber, nøje kan og skal reguleres.

Jeg bemærker i lovforslagets bemærkninger under punkt 5.2, at der anføres, at det ikke er hensigten, at størrelsen af betalingen og takststrukturen i øvrigt skal forhåndsgodkendes af transportministeren. I lyset af ovenstående skal det foreslås, at man genovervejer dette, netop for at sikre, at den fremtidige betalende part (taxiselskaberne) oplever samme form for sikkerhed for taksternes fastsættelse som de kunder, taxiselskaberne kører med, oplever i relation til lovgivningen om taxiselskabernes fastsættelse af takster.

Som minimum bør det, såfremt ovenstående ønske ikke kan efterkommes, sikres, at lovforarbejderne udvides og indeholder begrundelse for, hvorfor det ikke er hensigten, at størrelsen af betalingen og at takststrukturen skal forhåndsgodkendes.

Til orientering vedlægges kopi af vores brev af 18. maj 2015 til CPH, der indeholdte en række indsigelser til den kontrakt, som CPH pt. har rundsendt til de licenshavende taxiselskaber i Region Hovedstaden. Vi antager, at Transportministeriet er bekendt hermed og bemærker i den forbindelse, at der i tillæg til brevets indhold knyttes den bemærkning, at den prisfastsættelse,

man i henhold til aftalen arbejder med, ikke er i nærheden af den sikkerhed, der trods alt ligger i det fremsatte lovforslag - også selv om lovforslaget ikke måtte ende med at inkludere en egentlig godkendelse af takststrukturen. I den forbindelse bemærkes det, at man i aftalens punkt 5.4 alene inkluderer 12 punkter, som angives at indgå i Taxi Management Service omkostningsbasen, men at dette ikke på nogen måde sikrer omkostningsneutralitet eller for den sags skyld fuld gennemsigtighed, som implicit må siges at være et led i det princip "hvile i sig selv", der indgår i de pressemeddelelser, CPH har rundsendt om aftalen.

Vi mener ikke at den nuværende lovgivning muliggør en frivillig aftale, hvorfor at der – uanset at en sådan er etableret med 2 af selskaber som "frivillige" underskrivere og 2 i skrivende stund ikke har skrevet under – men som modstræbende formentlig tvinges til at gøre det pga uklarhed omkring lovgivningen og situationen som helhed.

Vi ønsker derfor stadig svar på de spørgsmål vi har stillet i forbindelse med CPH oprindelige udbud. Vi kan ikke se at der er forskel den "frivillige aftale" og det oprindelige udbud, udover at man har fundet nogle ekstra ture, der gør turprisen lavere.

Vi anser det også for problematisk at den "frivillige aftale" fastlåser det enkelte selskabs "marksandel" i lufthavnen. Det vil mindske konkurrencen og er heller ikke i tråd med taxilovgivningens krav om lige adgang til taxiholdepladser.

Vi anser det også for problematisk at der med den "frivillige aftale" etableres mulighed for at andre, fx hoteller, havnen o.a. også etablere "frivillige" aftaler om afhentning af kunder, hvorved at branchen belastes yderligere økonomisk og konkurrencen mindskes. Vi mener derfor at lovforslaget bør udvides til at omfatte alle offentlig tilgængelige taxaafhentningssteder, uanset om de ligger på privat, semiprivat, semioffentlig eller offentlig grund.

Med venlig hilsen
Amager-Øbro Taxi 4x27

Thomas RB Petersen
Adm. direktør



Danske Handicaporganisationer

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 28. maj 2015

Sag 19-2015-00238 – Dok. 193190/mol_dh

Høringssvar: Forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 17835)

Danske Handicaporganisationer (DH) har fra Transportministeriet modtaget ovenstående til høring og har følgende bemærkninger:

DH mener, at ministeriet skal benytte denne lejlighed til i luftfartsloven at sikre handicaptilgængelige sammenhængende adgangsveje og infrastruktur for personer med handicap.

Dette gøres ved først at lave en registrering/screening af de nuværende adgangsveje for efterfølgende at stille krav om etablering af handicaptilgængelige adgangsveje for personer med handicap fra afrejse/ankomstforløb til P-plads, bus, taxa, o lign., hvor disse ikke findes.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen

Thorkild Olesen
Formand

Til: TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen (mbn@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: bjarn.jensen@3f.dk (bjarn.jensen@3f.dk)
Fra: poul.christensen@3f.dk (poul.christensen@3f.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart. Transportministeriets sagsnummer 2015-448.
Sendt: 03-08-2015 11:13:02

Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart – Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger
Transportministeriets sagsnummer 2015-448.

Til rette vedkommende.

Ved den tidligere høring svarede 3F Transportgruppen i mail af 20. april 2015 følgende:

3F konstaterer, at formålet med lovforslaget er at sikre tilgængelighed og et velfungerende samspil mellem transportformerne til og fra flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

3F er enig i, at disse flyvepladser udgør vigtige komponenter af den centrale infrastruktur og forbinder de danske byer både nationalt og internationalt.

3F er enig i, at det derfor er afgørende at sikre både offentlighedens fri adgang til flyvepladserne, samt flyvepladsernes mulighed for at foretage den fornødne trafikledelse på deres områder.

3F er enig i, at der skal sikres et bredt udbud af muligheder for transport til og fra flyvepladsernes terminalfaciliteter og noterer derfor med tilfredshed, at flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal give fri adgang fra offentlig vej, tog- og metroperroner til og fra ankomst- og afgangsterminaler. Samt at fri adgang skal gælde alle former for trafik, herunder privat kørsel, kollektiv transport og erhvervsmæssig persontransport.

3F er enig i, at flyvepladserne skal kunne indføre ordninger for at organisere adgang for den erhvervsmæssige persontransport til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler med henblik på at forbedre opsamlingen og afsætningen af passagerer og udnyttelse af flyvepladsernes adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v. (såkaldte trafikledelsesordninger).

3F konstaterer, at lovforslaget giver mulighed for, at flyvepladserne kan indføre betaling for adgang for den erhvervsmæssige persontransport, herunder taxikørsel og buskørsel, til flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, men at betalingerne kun opkræves, i det omfang de fastsættes til dækning af omkostninger direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning.

3F har ingen bemærkninger til, at der hermed kan etableres betalingsordninger på området. Dette dog forudsat, at sådanne betalinger er af en rimelig størrelsesorden, og at de udelukkende anvendes til dækning af omkostninger direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning.

3F transportgruppen henholder sig til disse bemærkninger.

Venlig hilsen
Poul Christensen

Poul Christensen
Konsulent, 3F
+45 21 78 64 44.

Til: trm@TRM.dk (Mail TRM), mbn@TRM.dk (TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen)
Cc: pla-vm@vd.dk (PLA-VM), jur@vd.dk (Jur), SUNE@vd.dk (Sune Impgaard Schou), lou@vd.dk (Louise Heilberg), ih5@vd.dk (Ivan Kenn Skaaning Hansen), pla@vd.dk (PLA)
Fra: Nicolaj Golles Rasmussen (NGR@vd.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 17835)
Sendt: 29-05-2015 12:45:15

Til TRM,

Forslaget til lov om ændring af lov om luftfart ønsker at forbedre og udvide mulighederne for fri adgang til flyvepladsernes terminalfaciliteter, hvor flyvning står åben for offentligheden. Kravet om fri adgang omfatter alle former for trafik, herunder privat kørsel, kollektiv transport og erhvervsmæssig persontransport. Der tales endvidere om, at lufthavnene skal have mulighed for at foretage trafikledelse.

Det er uklart af lovforslaget, herunder de særlige bemærkninger, hvorvidt reglerne alene gælder de private veje omkring lufthavnen - f.eks. vejene omkring terminalerne og parkeringshusene ved Københavns Lufthavn - eller om de også skal gælde offentlige veje (kommune- og statsveje) og private fællesveje.

Der ses ikke at være en tydelig kobling mellem adgang til terminaler og adgange i vejlovens forstand (§§ 50 og 51 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje). Her er det vejmyndigheden, der skal give tilladelse til adgang fra en privat ejendom til en offentlig vej. Idet der er tale om lufthavne, kan det heller ikke udelukkes, at etablering af adgange er omfattet af færdselslovens § 100, dvs. vejmyndigheden med politiets samtykke.

Endelig skal det bemærkes, at færdselsregulering på offentlige veje (kommuneveje og statsveje) er reguleret i færdselsloven, mens færdselsregulering på private fællesveje i byer og bymæssige områder er reguleret i privatvejslovens § 57.

Endelig skal det bemærkes, at den nye vejlovs § 5 indeholder bestemmelse om fremkommelighedsudvalg, og § 9 om trafikstyringssamarbejdsaftaler. Vejdirektoratet antager, at lufthavnenes trafikledelse ved lufthavnene vil blive samordnet med arbejdet i de to nævnte udvalg, hvor disse måtte omfatte det berørte vejnet.

Hvis forslaget kun vedrører adgange til lufthavnenes rent private veje, ses det ikke at give anledning til ændring af vejloven eller privatvejsloven.

Sagsbehandler Ivan Kenn Skaaning Hansen. Områdechef Sune Impgaard Schou.

Dep j. nr. 2015-448

VD j. nr. 15/06116

Venlig hilsen

Nicolaj Golles Rasmussen

Fuldmægtig

Sekretariat



Niels Juels Gade 13

1022 København K

Telefon +45 7244 3333

Mobil 5082 0197

ngr@vd.dk

vejdirektoratet.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Lars Damkjær Jespersen [<mailto:LDJ@TRM.dk>]

Sendt: 10. april 2015 14:09

Til: Forsvarsministeriet ; =?utf-8?Q?Finansministeriet_

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 17835)

Til relevante høringsparter

På vegne af fuldmægtig Marianne Bjørnkjær Nielsen sendes forslag til lov om ændring af lov om luftfart hermed i høring.

Bemærkninger bedes sendt til Transportministeriets e-mail trm@trm.dk<<mailto:trm@trm.dk>>, med kopi til mbn@trm.dk, med henvisning til sagsnummer 2015-448.

Bemærkningerne skal være modtaget i Transportministeriet senest den 29. maj 2015.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Marianne Bjørnkjær Nielsen på tlf. 41 33 79 20.

Lovforslaget lægges også på høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk<<http://www.hoeringsportalen.dk/>>).

Med venlig hilsen

TRM Lars Damkjær Jespersen
Specialkonsulent
Lov- og Kontraktkontoret
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Tlf. 41712776
ldj@trm.dk<<mailto:ldj@trm.dk>>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Til: TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen (mbn@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Rigsombuddet (ro@fo.stm.dk)
Titel: Vs: Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)
Sendt: 13-08-2015 16:25:52

Til Transport- og Bygningsministeriet

Rigsombuddet har den 17. juli modtaget "Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven" at sende i høring hos færøske myndigheder. Rigsombuddet har samme dag videresendt høringen til Landsstyret. Den 10. august har vi modtaget høringssvar, hvor landsstyret konstaterer, at ifølge lovforslagets § 3 er loven ikke gældende for Færøerne. Landstyret ønsker heller ikke, at denne lov sættes i kraft for Færøerne, men mener at store dele af indholdet kan reguleres i egen lovgivning.

Med venlig hilsen



John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigombudsmanden.fo

Til: John Johannessen (jjo@fo.stm.dk)
Fra: Bjartur Dalsgarð (BjarturD@vmr.fo)
Titel: SV: Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (ld nr.: 43176)
Sendt: 10-08-2015 09:57:13

Til Ríkisumboðið,
Att: John Johannessen, fyrisingarligur skrivsdtovuleiðari

Víst verður til teldupost tykkara dagfest 17. juli 2015 viðv' *Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven*."

Í fyrsta lagi skal verða víst á, at sambært § 3 í uppskotinum, sum Vinnumálaráðið hevur fingið til hoyringar, so er lógin ikki galdandi fyri Føroyar.

Í øðrum lagi hava vit annars at í sambandi við uppskotið til "*Lov om ændring af lov om luftfart*" hesar viðmerkingar.

Mett verður ikki, at uppskotið eigur at gerast partur av lóggávu fyri flogferðslu fyri Føroyar. Spurningur eigur heldur at vera, um tað við tillagingum, eiga at seta í verk líkandi føroyska lóggávu í Føroyum, tá hetta er føroyskt málsøkið. Tað er ongin ivi um, at spurningurin um hóskandi skipan av umstøðunum viðvíkjandi vaksandi buss og bil-ferðsluni til og frá flogvøllinum, er ein spurningur sum eigur at verða umrøddur. Vága Floghavn vísir á, at tey vilja sjálvandi, eins og nú, tryggja ókeypis ferðslu fyri bilar og bussar til og frá flogvøllinum. Vaksandi ferðslan er ein avbjóðing, sum tey arbeiða við dagliga og gera íløgur hareftir.

Parkeringsplássini eru blivin fleiri, og tey verða upp ímóti 900 eftir komandi útbygging av parkeringsøkinum - hetta er næstan tvífalt so nógv sum í dag.

Vága Floghavn hevur skipaða langtíðar parkering í samband við ferðafólk, sum fara at ferðast, og felagið hevur eina reglugerð fyri teir húrvagnar, bussar og onnur sum hava eina asta tænaðu, sum tey selja fólkum, sum skulu ferðast ella koma frá útlondum.

Vaksandi ferðslan hevur ført við sær eitt nógv størri tal av húrvognum, bussum og øðrum, sum arbeiða vit at koyra fólk til og frá flogvøllinum. Hendan serliga ferðslan verður alsamt verri at stýra, tí at kappingin og inntøkurnar av hesum nú meira enn fyrr, er grundarlag fyri gerandisdegnum hjá teimum fyrítøkum, sum liva av hesum.

Fyri at fáa skipaði viðurskiptir, hevur Vága Floghavn summarmánarnar í 2014 og 2015 sett ein parkeringsvakt at stýra ferðsluni. Hetta er ein útreiðsla, sum flogvøllurin hevur áttikið sær.

Danskir flogvallir taka gjald frá felögum, sum dríva slíkt virkseimi, men ikki meira enn at tað beinleiðis fer til at skipa ferðsluviðurskiftini hjá bussum og hýruvognum - almennur flutningur tó undantikin.

Uppskot til ”*Lov om ændring af lov om luftfart*” sum vit gera viðmerkingar til, tekur samanum hendan trupuleikan, men ásetir eisini, at tað er loyvt hjá flogvallum at taka eitt gjald frá teimum, sum reka vinnuligt flutningsvirksemi til og frá donskum flogvallum.

Tá tað er sagt, so verður tó ikki mett, at vit eiga at seta í verk donsku lóggávuna við Kgl. fyriskipan, men heldur taka spurningin upp og skipa hann í samband við føroysk viðurskiftir.

Vísandi til at lógin í fyrsta lagi sambært § 3 ikki er galdandi fyri Føroyar og í øðrum lagi vísandi til viðmerkingar omanfyri viðv. viðurskiftum við VágaVága Floghavn, meta vit við hesum at hava svarað, at lógin ikki skal umfata Føroyar.

Vinarliga

Vinumálaráðið

Bjartur Dalsgarð, cand. jur.

Ráðgevi/adviser

Fra: John Johannessen [mailto:jjo@fo.stm.dk]

Sendt: 17. juli 2015 11:44

Til: VMR-Journal; Bjartur Dalsgarð

Emne: Vs: Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 43176) (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)

Til Vinnumálaráðið

Vedhæftet fremsendes forslag til lov om ændring af lov om luftfart i høring hos relevante myndigheder. Lovændringerne vedrører fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsers områder og opkrævning af betalinger, jf. nedenstående.

Transport- og Bygningsministeriet har sat høringsfristen til 14. august 2015. Rigsombuddet skal derfor anmode om at modtage hørings svar på e-mail: ro@fo.stm.dk **senest torsdag den 13. august 2015.**

Med venlig hilsen



Rigsombudsmanden
på Færøerne

John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Til: Justitsministeriet (jm@jm.dk), Erhvervs- og Vækstministeriet (evm@evm.dk), 'FTF' (ftf@ftf.dk), 'Da' (Da@da.dk), 'Dansk Byggeri' (info@danskbyggeri.dk), 'FOA' (foa@foa.dk), Statsministeriet (stm@stm.dk), 'Dansk Erhverv' (horingssager@danskerhverv.dk), 'dh@handicap.dk' (dh@handicap.dk), 'regioner' (regioner@regioner.dk), 'fm@fm.dk' (fm@fm.dk), 'Erhvervsstyrelsen' (erst@erst.dk), 'ae@ae.dk' (ae@ae.dk), 'dch@dch.dk' (dch@dch.dk), 'DI' (di@di.dk), Rigsombudsmanden på Færøerne (ro@fo.stm.dk), fpu@forbundet.dk (fpu@forbundet.dk), fynbus@fynbus.dk (fynbus@fynbus.dk), es@es-daa.dk (es@es-daa.dk), ftk@mil.dk (ftk@mil.dk), info@aopa.dk (info@aopa.dk), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (mail@abtm.dk), fatca@naviair.dk (fatca@naviair.dk), Fælles Fagligt Forbund (3F) (3f@3f.dk), hkstat@hk.dk (hkstat@hk.dk), mit@mit.gl (mit@mit.gl), dulfu@bbsyd.dk (dulfu@bbsyd.dk), HK Trafik og jernbane (trafik-jernbane@hk.dk), info@esbjerg-lufthavn.dk (info@esbjerg-lufthavn.dk), info@hectorrail.com (info@hectorrail.com), midttrafik@midttrafik.dk (midttrafik@midttrafik.dk), infor@airgreenland.gl (infor@airgreenland.gl), dst@dst.dk (dst@dst.dk), drf@travelassoc.dk (drf@travelassoc.dk),

presse@naviair.dk (presse@naviair.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), info@dansk-luftfart.dk (info@dansk-luftfart.dk), info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), Dansk Cyklist Forbund (dcf@dcf.dk), info@postnord.com (info@postnord.com), Arriva (inkl. Vestbanen) (info@arriva.dk), post@bat.dk (post@bat.dk), Trafikforbundet (trf@trf.dk), info@sbfdk.dk (info@sbfdk.dk), samfund@advokatsamfund.dk (samfund@advokatsamfund.dk), aib@havarikommissionen.dk (aib@havarikommissionen.dk), Metroselskabet I/S (m@m.dk), dtr@taxi.dk (dtr@taxi.dk), mail@flyvdmu.dk (mail@flyvdmu.dk), movia@moviatrafik.dk (movia@moviatrafik.dk), dhf@dhf-net.dk (dhf@dhf-net.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), db@db-dk.dk (db@db-dk.dk), Dansk Vejforening (dv@dv.dk), DI – Transport (transport@di.dk), info@dantaxi.dk (info@dantaxi.dk), info@rejsearrangorer.dk (info@rejsearrangorer.dk), Forbrugerrådet (fbr@fbr.dk), ekspedition@amagerobrotaxi.dk (ekspedition@amagerobrotaxi.dk), danskehavne@danskehavne.dk (danskehavne@danskehavne.dk), dsvu@dsvu.dk (dsvu@dsvu.dk), taxi@frederiksberg.dk (taxi@frederiksberg.dk), Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk (Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk), service@forbundet.dk (service@forbundet.dk), lars-w.andersen@sas.dk (lars-w.andersen@sas.dk), Rådet for Sikker Trafik (info@sikkertrafik.dk), dalo@da.dk (dalo@da.dk), info@NTmail.dk (info@NTmail.dk), NOAH Trafik (noahtrafik@noah.dk), bf@rejsegarantifonden.dk (bf@rejsegarantifonden.dk), rora@kolding.dk (rora@kolding.dk), itd@itd.dk (itd@itd.dk), ida@ida.dk (ida@ida.dk), mail@krp.dk (mail@krp.dk), rpch@politi.dk (rpch@politi.dk), sikkerhed@regionstog.dk (sikkerhed@regionstog.dk), ktc@ktc.dk (ktc@ktc.dk), Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen) (mjba@mjba.dk), DSB (dsbpost@dsb.dk), dir-kva@vd.dk (dir-kva@vd.dk), dir-sek@bane.dk (dir-sek@bane.dk), Økonomi- og Indenrigsministeriet (+ henvendelser til Morten Østergaard MF (oim@oim.dk), Forsvarsministeriet (+ henvendelser til Nicolai Wammen MF (fmn@fmn.dk), Beskæftigelsesministeriet(+ henvendelser til Henrik Dam Kristensen MF (bm@bm.dk), 'Skatteministeriet (skm@skm.dk ' (skm@skm.dk), 'mim@mim.dk' (mim@mim.dk), njba@njba.dk (njba@njba.dk), ramboll@ramboll.dk (ramboll@ramboll.dk), laa@pakkerejseankenaevnet.dk (laa@pakkerejseankenaevnet.dk), Offentligt Ansattes Organisationer (oao@oao.dk), min@trafikstyrelsen.dk (min@trafikstyrelsen.dk), kebmin@kebmin.dk (kebmin@kebmin.dk), info@aal.dk (info@aal.dk), mba@moviatrafik.dk (mba@moviatrafik.dk), marianne.bauer@cph.dk (marianne.bauer@cph.dk), torben.oestergaard@thomascook.dk (torben.oestergaard@thomascook.dk), taxa@taxa.dk (taxa@taxa.dk), jasv@di.dk (jasv@di.dk), Martin.moller@arriva.dk (Martin.moller@arriva.dk), info@aar.dk (info@aar.dk), jgl@di.dk (jgl@di.dk), info@bll.dk (info@bll.dk), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), cowi@cowi.dk (cowi@cowi.dk), cud@mail.com (cud@mail.com), niels@limousinen.dk (niels@limousinen.dk), dtba@dtba.dk (dtba@dtba.dk), taxinord@taxinord.dk (taxinord@taxinord.dk), kfst@kfst.dk (kfst@kfst.dk), kda@kda.dk (kda@kda.dk), besbensen@gmail.com (besbensen@gmail.com), tdi@metroservice.dk (tdi@metroservice.dk), info@jernbanenaevnet.dk (info@jernbanenaevnet.dk), post@sonderborg-lufthavn.dk (post@sonderborg-lufthavn.dk), Rasmus.winther@cph.dk (Rasmus.winther@cph.dk), gst@gst.dk (gst@gst.dk), post@sydtrafik.dk (post@sydtrafik.dk), info@sunair.dk (info@sunair.dk), Trafikselskaberne i Danmark (mail@trafikselskaberne.dk), info@starair.dk (info@starair.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), Teknisk Landsforbund (tl@tl.dk)

Fra: TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen (mbn@TRM.dk)

Titel: Supplerende høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 43176)

Sendt: 17-07-2015 12:04:56

Til relevante høringsspartner

Vedlagt er forslag til lov om ændring af lov om luftfart - Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsers områder og opkrævning af betalinger.

Lovforslaget har tidligere været i høring i perioden 10. april 2015 – 29. maj 2015. Idet der i høringsperioden blev udskrevet valg til Folketinget, sendes samme lovforslag hermed i supplerende høring. Det bemærkes, at lovforslaget er identisk med det tidligere udsendte lovforslag.

Bemærkninger bedes sendt til Transport- og Bygningsministeriets e-mail trm@trm.dk<<mailto:trm@trm.dk>>, med kopi til mbn@trm.dk, med henvisning til sagsnummer 2015-448.

Bemærkningerne skal være modtaget senest den 14. august 2015.

Lovforslaget lægges også på høringssportalen (www.hoeringsportalen.dk<<http://www.hoeringsportalen.dk>>).

Med venlig hilsen

Marianne Bjørnkjær Nielsen
Fuldmægtig / Head of Section

Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building
Internationalt Kontor / International Division

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 00

Telefon direkte +45 41 33 79 20

MBN@TRM.dk<mailto:MBN@TRM.dk>
www.trm.dk<http://www.trm.dk/>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

mbn@trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København, den 14. august 2015
J.nr. 32392/hkn

KOCH /
CHRISTENSEN

Vedr.: Høring over udkast til forslag til Lov om ændring af lov om luftfart (Fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsers områder og opkrævning af betalinger)

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Min klient Brancheforeningen for Forretningslimousiner har anmodet mig om at fremsende et høringssvar til ovennævnte udkast til lovforslag. Der bør ikke fremsættes lovforslag på baggrund af det foreliggende udkast. Jeg fremhæver særligt følgende grunde:

1. Forholdene **er** allerede reguleret i lovgivning. Udkastet nævner intet om allerede gældende rejer.
2. Udkastet medfører **ensartede** regler for al erhvervsmæssig personbefordring. Udkastet tager ikke højde for, at erhvervsmæssig personbefordring dækker over en flerhed af transportformer, der ikke kan sammenlignes.
3. Udkastet er **ikke gennemarbejdet**. Det er præget af postulater og manglende dokumentation. Det reelle forhold, der ønskes reguleret, er en betalingsordning i Københavns Lufthavn.

Ad. 1.

Udkastet lægger op til en regulering af adgangen til terminaler i lufthavne gennem Lov om luftfart. Men udkastets pkt. 3.1 om "Gældende ret" nævner ikke de retsregler, der gælder.

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Jacob Aaes
Stine Gry Johannessen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken

Vejlovene

Både private og offentlige veje er reguleret ved særskilt lov. De gældende bestemmelser findes i Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje og Lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesveje. Sidstnævnte lov indeholder i § 57, stk. 1, en bestemmelse om adgang til private fællesveje:

"Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse".

Lovens § 57, stk. 2, fastsætter:

*"Kommunalbestyrelsen kan med politiets samtykke (...) bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 1. **Kommunen afholder udgifterne** hertil." (udhævet her)*

Der er dermed allerede for private fællesveje lovgrundlag for, at færdslen kan reguleres gennem foranstaltninger, som politiet og kommunen skal godkende. Er det politiet og kommunen, der bestemmer disse foranstaltninger, er det kommunen, der afholder udgiften.

Færdselsloven

For offentlige veje følger det af de almindelig regler om færdselsindskrænkninger i færdselslovens kapitel 15, at vejmyndigheden bl.a. kan fastsætte regler om parkering og standsning (færdselslovens § 92, stk. 1).

Terminalbygningerne i Københavns Lufthavn ligger ved Lufthavnsboulevarden, Kastrop Tværvej og Ellehammersvej. Disse veje er beliggende i Tårnby Kommune. Tårnby Kommune er vejmyndighed for kommuneveje og private fællesveje.

Færdselsloven gælder efter § 1 for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Færdselsloven gælder både på offentlige og private veje, uanset om de er anlagt på privat grund. Færdselsloven gælder på hele Københavns Lufthavns område. Det følger

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Jacob Aaes
Stine Gry Johannessen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken

udtrykkeligt af pkt. 6.1 i flyvepladsreglementet for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Regler om taxiholdepladser

Bkg. nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. indeholder i kapitel 5 regler om holdepladser. Kommunen opretter holderpladser (§ 24, stk. 1). Holdepladserne må kun benyttes af taxier (§ 24, stk. 2). Kommunen kan fastsætte nærmere regler om til- og frakørsel på taxiholdepladser (§ 27).

Lovreguleringen for de forhold, som udkastet til lovforslag vedrører, findes derfor allerede.

Ad. 2.

Udkastet lægger op til regler generelt om ”virksomheder, der udfører erhvervmæssig persontransport”. Der differentieres ikke.

Erhvervmæssig persontransport omfatter:

- Taxikørsel (Lov om taxikørsel)
- Limousinekørsel (Lov om taxikørsel)
- Sygetransport (Lov om taxikørsel)
- Offentlig servicetrafik (Lov om taxikørsel)
- Buskørsel (rutekørsel) (Lov om buskørsel)
- Buskørsel (turistkørsel) (Lov om buskørsel)

Det hedder i udkastets side 9 under pkt. 1, at samspillet mellem kollektiv transport, taxi, private busser og private biler vil blive mere komplekst.

Det anførte giver ingen mening.

Limousiner indgår ikke i noget samspil med andre trafikarter. Limousinekørsel er en unik transportform med personbiler.

Limousinevirksomheder driver ikke virksomhed med taxier. Limousiner må ikke være udstyret med taxameter (Bkg. nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier § 9). En limousinebevilling er betinget af, at køretøjet alene benyttes til befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale (Bkg. om taxikørsel m.v. § 2, stk. 3).

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Jacob Aaes
Stine Gry Johannessen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken

Udkastet fremstår som begrundet i mange års problemer med adgangsforskel og manglende holdepladser som følge af det store antal tilkommende og ventende taxier. Limousinevirksomheder er ikke en del af dette problem.

Det er derfor ikke velbegrundet, at limousinevirksomheder skulle kunne afkræves betaling for tiltag til at løse et problem, der relaterer sig til taxibranchen. Det er uklart, hvorledes udkastets § Xa, stk. 4, skal forstås. Afkrævning af betaling fra virksomheder, der "tilmelder sig en ordning", må forstås således, at de virksomheder, der afkræves betaling, efter deres art, er omfattet af den "ordning", de betaler for. Virksomheder, der driver limousiner, skal ikke betale for, "ordninger" vedrørende holdepladser for taxier, som limousinerne ikke kan benytte.

Jeg noterer, at Københavns Lufthavne A/S i sit høringssvar af 29. maj 2015 efterlyser en nærmere og præcis afgrænsning af "erhvervsmæssig persontransport".

Ad. 3

Udkastet forekommer ikke gennemarbejdet og ikke gennemtænkt.

Det anføres i indledningen (pkt. 1), at det er "afgørende" at sikre flyvepladsernes mulighed for at foretage den fornødne trafikledelse på deres områder. Det kan blot konstateres, at forholdet ikke har været så "afgørende", at de regler, der allerede findes, er brugt til formålet.

Det er overraskende, at udkastet ikke omtaler de allerede eksisterende regler. Hvis disse regler vurderes at være utilstrækkelige, bør der redgøres herfor i lovforslaget. Det bør også søges oplyst, hvorfor de gældende regler aldrig har været anvendt i forhold til Københavns Lufthavn.

I udkastet pkt. 2 oplyses, det, at Københavns Lufthavne A/S "senest" har "påpeget et konkret behov". Det bør oplyses, hvilke tidligere henvendelser, der er foreliggende fra andre lufthavne.

Afslutningsvis noterer jeg, at Københavns Lufthavne A/S i sit høringssvar af 29. maj 2015 anbefaler, at der ikke lovgives på området. Brancheforeningen for Forretningslimousiner kan tilslutte sig dette. Den eksisterende lovgivning er tilstrækkelig til formålet.

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahilke
Niels Gyde Poulsen
Jacob Aaes
Stine Gry Johannessen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken

Med venlig hilsen

Henrik Karl Nielsen

hkn@kochchristensen.dk

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

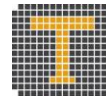
Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torben Koch
Jens Christensen
John Kahlke
Niels Gyde Poulsen
Jacob Aaes
Stine Gry Johannessen
Henrik Karl Nielsen
Kim Meurs-Gerken



Fremsendt pr. mail 28.05.2015
til trm@trm.dk Cc mbn@trm.dk
Sagsnummer 2015-448

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af luftfarts- loven

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart: Fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger.

Høringssvar
15. april 2015

Morten Brønnum Andersen
Telefon: 2320 6131
mba@moviatrafik.dk

Det anføres, at formålet med lovforslaget er at sikre tilgængelighed og et velfungerende samspil mellem transportformerne til og fra flyvepladser.

Rutekørsel, buskørsel og erhvervmæssig personbefordring

For at sikre trafikselskabernes fortsatte tilfredsstillende betjening af lufthavnene er det vigtigt, at der, som lovforslaget fastslår, fortsat er fri og vederlagsfri adgang til afgangs- og ankomstterminalerne på de store lufthavne for kollektiv transport.

Med lovforslaget kan erhvervmæssig personbefordring pålægges at betale for etablering og drift af et trafikledessystem til at styre taxier og erhvervmæssige busser. Betalingerne kan maksimalt fastsættes til dækning af omkostninger direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning.

Trafikselskaberne bemærker, at både rutekørsel og buskørsel kræver tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, hvormed der kan ske en forveksling af almindelig rutekørsel, som det følger af trafikselskabsloven, med erhvervmæssig personbefordring.

Trafikselskaberne bemærker med tilfredshed, at det fremgår af lovbemærkningerne, at en sådan forveksling/fortolkning ikke er intentionen:

”Adgangen til at etablere trafikledelsesordninger efter stk. 3, finder alene anvendelse i forhold til erhvervsmæssige persontransport. For så vidt angår kollektiv transport, erhvervsmæssig godtransport og privat transport indebærer lovforslaget ikke en ændring af flyvepladsernes eksisterende muligheder for at organisere disse transportformers adgang til flyvepladsens arealer. I forhold til disse skal flyvepladserne dog til enhver tid sikre den frie – herunder vederlagsfrie – adgang, der følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1.”

Transportministeriet kan overveje, om det i lovteksten (§1 stk. 4) skal præciseres, at en evt. opkrævning af betaling kan ske fra virksomheder, der udfører privat erhvervsmæssig persontransport – i stedet for som nu, hvor der står erhvervsmæssig persontransport. Præciseringen vil understrege, at intentionen med loven ikke er, at den kollektive trafik pålægges at finansiere lufthavnens infrastrukturinvesteringer, hvilket bl.a. kunne modvirke ambitionerne om at begrænse tendenser til kødannelse.

I forlængelse heraf foreslår trafikselskaberne følgende tilføjelse (afsnit 3.2 Transportministeriets overvejelser): *”Den frie adgang vedrører kun 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.”*

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark

Til: TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen (mbn@TRM.dk), TRM Lars Damkjær Jespersen (LDJ@TRM.dk),
Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Johan Nielsen, JON. (jon@regioner.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven
Sendt: 10-04-2015 17:08:42

Til Transportministeriet

Vi har ingen kommentarer til lovforslaget.

Men hvis reglerne for betaling for bussers og taxaer/offentlig servicetrafiks adgang til lufthavne tages i anvendelse, vil det kunne få økonomiske konsekvenser for regionerne.

Danske Regioner tager derfor forbehold for at kunne rejse et DUT krav senere, hvis det viser sig, at der kommer ekstraudgifter for regionerne.

Med venlig hilsen

Johan Nielsen
Danske Regioner

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Lars Damkjær Jespersen [mailto:LDJ@TRM.dk]
Sendt: 10. april 2015 14:20
Til: Forsvarsministeriet ; =?utf-8?Q?Finansministeriet_
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 17835)

Til relevante høringsparter

På vegne af fuldmægtig Marianne Bjørnkjær Nielsen sendes forslag til lov om ændring af lov om luftfart hermed i høring.

Bemærkninger bedes sendt til Transportministeriets e-mail trm@trm.dk<mailto:trm@trm.dk>, med kopi til mbn@trm.dk, med henvisning til sagsnummer 2015-448.

Bemærkningerne skal være modtaget i Transportministeriet senest den 29. maj 2015.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Marianne Bjørnkjær Nielsen på tlf. 41 33 79 20.

Lovforslaget lægges også på høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk<<http://www.hoeringsportalen.dk/>>).

Med venlig hilsen

TRM Lars Damkjær Jespersen
Specialkonsulent
Lov- og Kontraktkontoret
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Tlf. 41712776
ldj@trm.dk<mailto:ldj@trm.dk>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

Til: TRM Marianne Bjørnkjær Nielsen (mbn@TRM.dk), TRM Lars Damkjær Jespersen (LDJ@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Johan Nielsen, JON. (jon@regioner.dk)
Titel: VS: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven
Sendt: 10-04-2015 15:00:17
Bilag: Høringsbrev.docx; Høringsliste.docx; Forslag til lov om ændring af luftfartsloven.docx; Signaturbevis.txt;

Til Transportministeriet

Vi vil gerne have dette lovforslag i økonomisk høring da det kan få økonomiske konsekvenser for regionerne, hvis reglerne for betaling for busser adgang til lufthavne tages i anvendelse

Med venlig hilsen

Johan Nielsen
Danske Regioner

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Lars Damkjær Jespersen [mailto:LDJ@TRM.dk]
Sendt: 10. april 2015 14:20
Til: Forsvarsministeriet ; =?utf-8?Q?Finansministeriet_
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af luftfartsloven (Id nr.: 17835)

Til relevante høringsparter

På vegne af fuldmægtig Marianne Bjørnkjær Nielsen sendes forslag til lov om ændring af lov om luftfart hermed i høring.

Bemærkninger bedes sendt til Transportministeriets e-mail trm@trm.dk<mailto:trm@trm.dk>, med kopi til mbn@trm.dk, med henvisning til sagsnummer 2015-448.

Bemærkningerne skal være modtaget i Transportministeriet senest den 29. maj 2015.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Marianne Bjørnkjær Nielsen på tlf. 41 33 79 20.

Lovforslaget lægges også på høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk<http://www.hoeringsportalen.dk/>).

Med venlig hilsen

TRM Lars Damkjær Jespersen
Specialkonsulent
Lov- og Kontraktkontoret
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Tlf. 41712776
ldj@trm.dk<mailto:ldj@trm.dk>

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.
