

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 17. november 2015
J. nr. 2015-6472

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Københavns Lufthavne A/S har efter fremsættelsen af L 33 Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betaling) fremsendt bemærkninger til to konkrete elementer i lovforslaget. Idet bemærkningerne vedrører dele af lovforslaget, som er ændret siden den offentlige høring, finder jeg det relevant at besvare bemærkningerne samt at orientere Transport- og Bygningsudvalget om mine svar.

Bemærkninger og svar fremgår i det følgende:

Bemærkning nr. 1 fra Københavns Lufthavnes A/S

Ifølge bemærkninger skal der gives ”fri – herunder vederlagsfri – adgang” i mindst 15 minutter. Som noget nyt i forhold til udkastet til lovforslag, som var i høring tidligere på året, er kravet nu bødesanktioneret. I bemærkningerne fremgår – ligeledes nyt – at det er lovgivers intention, at kravet om fri adgang skal anses for overtrådt, ”... både i situationer, hvor flyvepladsen aktivt hindrer adgangen for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, samt i situationer, hvor flyvepladsen ikke i tilstrækkelig grad sikrer en sådan adgang”. (vores understregning)

Bemærkningerne indeholder ingen fortolkningsbidrag for så vidt angår spørgsmålet om, hvornår den fri adgang er tilstrækkelig. Det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at lufthavne skal kunne straffes med bøde, når det er umuligt at vurdere for os, som skal efterleve reglen, hvad der skal til, for at opfylde kravet. Det bør derfor fremhæves i bemærkningerne, at når lufthavnene tilbyder vederlagsfri parkering i op til 15 minutter, så er kravet opfyldt (også selvom der i perioder måtte opstå kødannelser).

Transport- og Bygningsministeriets svar til bemærkning nr. 1

Der henvises til mit svar på L 33 spørgsmål 3 og 4.

Bemærkning nr. 2 fra Københavns Lufthavnes A/S

I bemærkningernes side 6 under ”3.3.3 Den foreslåede ordning” er det anført:



Det er således alene erhvervmæssig personbefordring i taxilovens og buskørselslovens forstand, der kan pålægges at betale for trafikledelsesordninger i forbindelse med flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, dog ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

Det vil give udfordringer, da private busselskaber med fast rute til CPH kan påberåbe sig at skulle have fri adgang. Et forhold, som vil være ganske vanskeligt at håndtere. Lov om trafikselskaber definerer i kapitel 2 og fastsætter bestemmelser for "Offentlig Servicetrafik", mens lovens kapitel 3 fastsætter bestemmelser for "Tilladelser til Rutetrafik". Vi vil derfor opfordre til, at det i lovforslaget præciseres, at det også er personbefordring i medfør af Lov om Trafikselskaber, kapitel 3 "Tilladelser til Rutekørsel", der kan pålægges at betale for trafikledelsesordninger.

Transport- og Bygningsministeriets svar til bemærkning nr. 2

Flyvepladsernes mulighed for at opkræve betaling omfatter jf. lovforslagets stk. 3 ikke offentlig servicetrafik.

Det bemærkes i den forbindelse, at lov om trafikselskaber lægger sig op ad den definition af offentlig servicetrafik, som findes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (PSO-forordningen).

Således omfatter offentlig servicetrafik: "offentlig personbefordring, som en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller under samme vilkår uden at modtage nogen modydelse". Fjernbusser, der modtager sociale rabatter, er dermed offentlig servicetrafik i lovforslagets forstand, og skal ikke betale for at være omfattet af flyvepladsernes trafikledelsesordninger.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt