

Strand, Per **LJ**

Fra: Pødenphant, Suzan LJ
Sendt: 11. januar 2011 16:08
Til: Strand, Per LJ
Emne: VS: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.
docId: <http://slv.fsd.csc.dk/slvkoncp/DOK465060>
SJ: 1

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant
Specialkonsulent

Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV

Tlf.: + 45 3618 6288
Fax: + 45 3618 6001

e-mail: supo@slv.dk

Fra: Christoffer Greenfort [<mailto:cgr@travelassoc.dk>]
Sendt: 11. januar 2011 16:06
Til: Pødenphant, Suzan LJ
Emne: SV: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.

Kære Suzan

Danmarks Rejsebureau Forening vil gerne takke for muligheden for at kommentere på jeres Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart.

Vi mener, at forslaget i sin helhed er den rette vej at gå, og byder især udvidelsen af sanktionsmulighederne overfor de flyselskaber, der ikke efterleve love, direktiver og forordninger på luftfartsområdet, velkommen.

Kun på den måde kan forbrugernes rettigheder sikres overfor flyselskaberne.

Vi ser i den anledning frem til, at samarbejde omkring belysningen af de igangværende og fremtidige overtrædelser fra flyselskabernes side, til den videre gavn for forbrugerne.

Med venlig hilsen / Kind regards

Christoffer Greenfort
Juridisk konsulent / Legal advisor
Cand.Jur / LLM

Danmarks Rejsebureau Forening

(Association of Danish Travel Agents and Tour Operators)

Vesterbrogade 12, 5.th

1620 København V, Denmark

E-mail: cgr@travelassoc.dk

Phone.: (+45) 35 30 12 56

Telefax.: (+45) 35 35 88 59

www.travelassoc.dk



Tænk på miljøet. Please consider the environment before printing this email

This message contains confidential information and is intended only for the individual named. If you are not the named addressee you should not disseminate, distribute or copy this e-mail. Please notify the sender immediately by e-mail if you have received this e-mail by mistake and delete this e-mail from your system. If you are the intended recipient you are notified that disclosing, copying, distributing or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited without prior permission. E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure or error-free as information could be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. The sender therefore does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message, which arise as a result of e-mail transmission. If verification is required please request a hard-copy version. Danmarks Rejsebureau Forening, Vesterbrogade 12, 5.sal, Denmark, www.travelassoc.dk

Fra: Pødenphant, Suzan LJ [<mailto:supo@slv.dk>]

Sendt: 21. december 2010 09:27

Til: Air Greenland A/S; Claus Bak Petersen - Docushare; Arbejdsmiljørådet; Atlantic Airways A/S; Billund Lufthavn; Cabin Union Denmark; Cimber Sterling; Dalpa; Danish Business Travel Association; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansam; Dansk Erhverv; Dansk Flyvelederforening; Dansk Industri; Merete Strandberg - Docushare; Danske Regioner; Erhvervsflyvningens Sammenslutning; Flyvebranchens Personaleunion; Flyvertaktisk Kommando; Forbrugerrådet; Foreningen af Rejsearrangører i Danmark; Forsvarskommandoen; Færøernes Landsstyre; Grønlands Hjemmestyre; Grønlands Lufthavnsvæsen; Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane; Karup Lufthavn; Kommunernes Landsforening; Kongelig Dansk Aeroklub; Københavns Lufthavne A/S; michael.loeve@cph.dk; Naviair; Primera Air; SAS; Eva Ståhlemer - Docushare; am.office@sas.se; Starair; Sun Air; Sønderborg Lufthavn; Thomas Cook; Transavia; Aalborg Lufthavn; Aarhus Lufthavn

Cc: Strand, Per LJ; Skovsted, Hanne LJ; Remmer, Niels L; TRM Signe Marie Finderup Nielsen; eu@trm.dk

Emne: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.

Vedlagt høringsbrev, høringsliste og udkast til ændring af lov om luftfart. Bemærk at fristen for bemærkninger er 10. januar 2011.

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant

Specialkonsulent

Trafikstyrelsen

Danish Transport Authority

Ellebjergvej 50

DK-2450 København SV

Tlf.: +45 36186288

Fax: +45 36186001

e-mail: supo@slv.dk

www.trafikstyrelsen.dk



Brancheforeningen

Dansk Luftfart

Danish Aviation

Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Sendt pr. e-mail til dcaa@slv.dk og pers@slv.dk

11. januar 2011

Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv.)

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport takker for høringen vedrørende ovennævnte udkast til forslag om ændring af lov om luftfart.

Vi har et grundsynspunkt om, at lovregler på luftfartsområdet skal være enkle, tidssvarende og konkret begrundede. Et vigtigt element er, at der ikke gives adgang til mere implementering eller videre beføjelser, end hvad der allerede følger af internationale og europæiske regler inden for luftfartsområdet. Et vigtigt element er ligeledes, at der på luftfartsområdet åbnes op for en fornyet prøvelse af afgørelser truffet af luftfartsmyndighederne, uden at det bliver en sag ved domstolene.

Der er tale om synspunkter, som luftfartserhvervet gennem en årrække har peget på, når det gælder udformning, gennemførelse og administration af regler inden for luftfartsområdet. Disse synspunkter gør sig tilsvarende gældende i forhold til det foreliggende forslag om ændring af lov om luftfart.

Vores konkrete bemærkninger til lovforslaget knytter sig til følgende punkter:

1) Lovforslagets § 1, nr. 2 - kommunalt ejerskab og drift af lufthavne med tilknyttet virksomhed, jf. § 52 a

Vi kan støtte forslaget om at tilvejebringe et klart hjemmelsgrundlag for kommuner og kommunale fællesskabers ejerskab og drift af lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag. Forslaget omfatter et direkte ejerskab såvel som ejerskab i selskabsform.

Forslaget understøttes af det forhold, at hjemmelsgrundlaget antages at have været indeholdt i lov om kommuners og amtskommuners erhvervsudviklingsaktiviteter, som i forbin-

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25
København S

Sundkrogskaj 20
København Ø

CVR: 16 07 75 93

delse med kommunalreformen i januar 2007 blev ophævet og erstattet af lov om erhvervsfremme.

Ejerskabet til størstedelen af de danske provinslufthavne har i en årrække ligget i kommunalt regi, og vi kan derfor også støtte den luftfartspolitiske målsætning om indenrigsluftfart og de danske lufthavnes samfundsmæssige betydning, som understøtter forslaget.

Om målsætningen anføres det i bemærkningerne til lovforslaget, at der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart, og på den måde være med til at sikre god tilgængelighed, udvikling og mobilitet. Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder ikke mindst for yderområderne, hvor rejsetiden til København er væsentlig kortere med fly end med færge, tog, bus eller bil.

Det bemærkes, at forslaget stammer fra den tværministerielle arbejdsgruppe, som fremlagde sine konklusioner i sommeren 2010.

2) Lovforslagets § 1, nr. 13 og 14 – strafansvar for overtrædelser på luftfartsområdet

Forslaget har til formål at sikre et hjemmelsgrundlag for overtrædelse af alle forordninger på luftfartsområdet, uanset om der er tale om EU-forordninger inden for emner, som ikke i forvejen er reguleret i luftfartsloven.

Det anføres, at der i de senere år er udstedt EU-forordninger vedrørende emner, som ikke i forvejen er reguleret i luftfartsloven. Det gælder for eksempel passagerrettigheder. Det anføres videre, at luftfartslovens straffebestemmelser i § 149, stk. 7 og 11, i dag ikke indeholder en klar hjemmel til at sanktionere overtrædelse af eksempelvis EU's forordning 261 om passagerrettigheder.

VI er skeptiske over for den intention, som ligger bag forslaget, om at udvide straffebestemmelserne i luftfartsloven til også at omfatte overtrædelser i forhold til EU-forordninger, som i dag ikke med sikkerhed er omfattet af luftfartsloven.

Denne skepsis forstærkes af det forhold, at forslaget har en indbygget mindste strafferamme på "bøde eller fængsel i indtil 4 måneder" uden skelen til den konkrete overtrædelse af en hvilken som helst EU-forordning inden for luftfartsområdet, herunder også EU-forordninger som endnu ikke er vedtagne.

Det foreslås, at bestemmelsens nuværende anvendelsesområde fastholdes, så straffebestemmelsen i luftfartslovens § 149, stk. 7 og 11, udelukkende finder anvendelse i forhold til overtrædelse af EU-forordninger på områder, der omfattes af luftfartsloven samt overtrædelser af påbud eller forbud udstedt med henvisning til luftfartslovens bestemmelser.

Dette er begrundet i et synspunkt om, at straffebestemmelser og strafferamme som minimum bør rette sig mod konkrete overtrædelser og tage udgangspunkt i konkrete bestemmelser i de af luftfartsloven omfattede EU-forordninger.

Det er endvidere begrundet i et synspunkt om, at straffebestemmelser for overtrædelse af EU-forordninger, som falder uden for luftfartslovens anvendelsesområde, bør ske ud fra

en konkret vurdering af behovet for fastsættelse af nationale straffebestemmelser i forhold til den enkelte forordning.

3) Lovforslagets § 1, nr. 16 - udstedelse af forbud og påbud til bl.a. forebyggelse af fare for flysikkerheden, jf. § 150 e, stk. 1

a) § 150 e, stk. 1, 2. punktum

Forslaget indebærer, at der tilvejebringes en generel hjemmel til at udstede forbud og påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for luftfarten (jf. stk. 1, 2. sætning).

Det anføres, at Trafikstyrelsen i nogle tilfælde må pålægge luftfartens brugere at træffe øjeblikkelige foranstaltninger eller nedlægge forbud mod bestemte aktiviteter for at afværge fare for ulykker. Videre fremgår det, at situationen typisk opstår i forbindelse med havarier eller hændelser, hvor der konstateres en "brist" i forbindelse med operationer, der foretages i overensstemmelse med gældende regler.

Vi kan støtte, at bemyndigelsen (som der lægges op til med forslaget) giver adgang til at udstede forbud og påbud i forbindelse med havari eller hændelser, men ønsker samtidig at sætte spørgsmålstejn ved nødvendigheden af en såkaldt "generel hjemmel til at udstede forbud og påbud".

Årsagen er, at forslaget med dertilhørende lovbemærkninger vurderes at åbne op for en meget bred lovbemyndigelse, der ikke indeholder en nærmere afgrænsning af de situationer eller de konkrete forhold, der fra luftfartsmyndighedernes side kan føre til et påbud eller forbud til virksomheder inden for luftfartsområdet.

Det foreslås, at denne del af lovforslaget præciseres, så der sker en afgrænsning og en opregning af, hvad det konkret er for situationer, hvor adgangen til at udstede påbud og forbud skal kunne anvendes. En opregning af situationer vil kunne bidrage til at afgrænse og konkretisere bemyndigelsens anvendelsesområde og derved fastsætte mere præcise rammer for luftfartsmyndighedernes adgang til at udstede forbud og påbud.

Det foreslås i forlængelse heraf, at der i bemærkningerne til lovforslaget foretages en uddybning af, hvad der nærmere skal forstås ved begrebet "overhængende betydelig fare for luftfarten", herunder en opregning af elementer som kan lægges til grund ved en fortolkning af dette begreb. En uddybning vil kunne bidrage til at konkretisere de situationer af for eksempel nødretslignende eller flyvesikkerhedsmæssig karakter samt dertilhørende betingelser, som skal være til stede for at udstede et konkret forbud eller påbud fra luftfartsmyndighedernes side.

Endvidere bemærkes, at der i de konkrete bemærkninger til forslag nr. 16 skal henvises "§ 150 e, stk. 1, 2. punktum" i stedet for "§ 150, stk. 1, 2. punktum".

b) § 150 e, stk. 1, 3. punktum

Forslaget indebærer, at der indføres hjemmel til, at luftfartsmyndighederne kan udstede påbud om at bringe et forhold i orden straks eller inden for en frist, og at der kan rejses

straffesag med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens regler, indtil forholdene er bragt i orden.

Vi kan ikke støtte forslaget i den foreslåede udformning. Det skyldes, at en betydelig del af reguleringen inden for luftfartsområdet bygger på luftfartsmyndighedernes tilsynsbeføjelser og administrative afgørelser, som efter bekendtgørelse nr. 110 af 14. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser mv. ikke kan påklages administrativt, men alene prøves ved at der rejses en retssag ved domstolene.

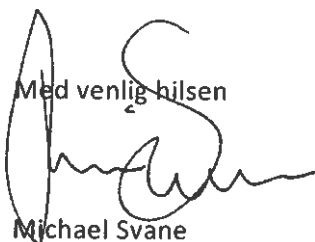
Forslaget vil efter vores vurdering give luftfartsmyndighederne en generel hjemmel til at udstede påbud om berigtigelse samt indlede straffesag med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens regler for forhold, der bygger på en afgørelse, som en virksomhed ikke har mulighed for at få prøvet i 2. instans uden at skulle anlægge sag ved domstolene.

Det foreslås på den baggrund, at forslaget i § 150 e, stk. 1, 3. punktum, ikke gennemføres eller at der samtidig åbnes op for prøvelse af de af Trafikstyrelsens afgørelser, som falder ind under forslagens anvendelsesområde.

Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport stiller sig også i øvrigt til rådighed for yderligere oplysninger.

Det foreslås afslutningsvist, at der med udgangspunkt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 16 ovenfor, indledes en dialog med luftfartserhvervet forud for lovforslagets fremsættelse for Folketinget.

Med venlig hilsen



Michael Svane



Københavns Lufthavne
Copenhagen Airports

Københavns Lufthavne A/S

Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup

Telefon 32 31 32 31
Fax 32 31 31 32

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

CVR nr. 14 70 72 04

Trafikstyrelsen
Ellebjergervej 50
2450 København SV

11. januar 2011

Høringssvar til Trafikstyrelsen

Udkast til ændring af Lov om Luftfart (2010-2010-161210)

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har modtaget udkast til ændring af Luftfartsloven med høringsbrev dateret 21. december 2010 og fremsender hermed høringssvar til udkastet. Først finder vi dog anledning til at bemærke, at en høringsfrist på knapt 20 dage, heraf 12 hverdage, hvoraf de 4 ligger i perioden mellem jul og nytår, er en meget kort høringsfrist.

Til ændringsforslaget har CPH følgende bemærkninger:

Ad nr. 16 Ændring af § 150 e, stk. 1, 2. punktum.

Med forslaget til ændring af § 150 e, stk. 1 ønskes indført en generel hjemmel til at udstede påbud og forbud, når det skønnes nødvendigt for at afværge overhængende, betydelig fare for flyvesikkerheden. CPH kan naturligvis støtte, at der kan udstedes forbud eller påbud ved overhængende fare, men finder, at der med den foreslåede ændring er tale om en meget bred hjemmel. Der efterlyses en nærmere definition af begrebet "overhængende fare", ligesom det bør præciseres at bestemmelsen knytter sig til flyvesikkerhedsmæssige forhold. Sædvanligvis er bemyndigelse til at udstede forbud eller påbud ikke generel. Bemyndigelse til at udstede forbud og påbud er sædvanligvis afgrænset til specifikke områder og konkrete situationer, og i øvrigt redaktionelt knyttet til de pågældende lovbestemmelser eller -afsnit. CPH efterlyser en konkretisering af bestemmelsens anvendelsesområder.

Begrebet "luftfartens brugere" foreslås defineret eller ændret.

Ad nr. 16 Ændring af § 150 e, stk. 1, 3. punktum.

Med forslaget til ændring af § 150 e, stk. 1 foreslås endvidere indført hjemmel til - evt. på vilkår - at udstede påbud om, "*at forhold der strider mod loven og de regler der er fastsat i medfør heraf samt EU forordninger på luftfartsområdet bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist*". Bestemmelsen tænkes anvendt i tilfælde, hvor det konstateres, at et luftfartsselskab eller en lufthavn ikke lever op til de gældende regler.

Med delegationsbekendtgørelsen nr. 110 af 3. februar 2009 har Trafikstyrelsen bemyndigelse til at udstede bekendtgørelser efter luftfartsloven samt Bestemmelser for Civil Luftfart. Trafikstyrelsen tolker og udmønter EU regulering og anbefalinger fra internationale konventioner i dansk lovgivning. Den danske regulering på luftfartsområdet er således i vid udstrækning baseret på Trafikstyrelsens afgørelser, baseret på skønsmæssige vurderinger og tolkninger af internationale bestemmelser, anbefalinger og vejledninger.

I modsætning til hvad der gælder iht. f.eks. bekg. 1549 af december 2007 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser og bekg. 1391 af december 2010 om Delegation af Miljøministerens beføjelser til Miljøstyrelsen har de private virksomheder, som er underlagt reguleringen på luftfartsområdet ikke mulighed for at påklage

Trafikstyrelsens afgørelser til en rekursinstans. Dette gælder såvel den formelle regulering i form af bekendtgørelser og Bestemmelser om Civil Luftfart som administrative afgørelser og pålæg.

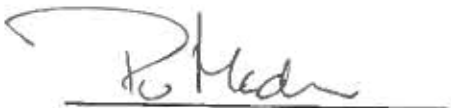
I luftfartslovens § 149 er det præcist defineret, hvilke overtrædelser af loven, der er strafbelagt. Herudover giver § 149 stk. 7 allerede mulighed for straf for manglende efterlevelse af påbud.

En væsentlig del af reguleringen i dansk luftfart udmønter sig gennem Trafikstyrelsens tilsynsbeføjelser og administrative afgørelser. Forslaget om en udvidet og generel hjemmel til at udstede påbud vil efter CPH's vurdering medføre risiko for virksomhedernes retssikkerhed, henset til at Trafikstyrelsen iht. delegationsbekendtgørelsen vil være både lovgivende og udøvende myndighed og således vil udstede påbud på grundlag af egne afgørelser. De virksomheder, der er underlagt reguleringen, har som følge af den manglende klageadgang ikke mulighed for at påklage afgørelserne, men er henvist til at prøve enhver afgørelse ved domstolene.

CPH anbefaler, at forslaget om en generel hjemmel til at udstede påbud, jf. forslagets § 150 e, stk. 1, 3. punktum, ikke gennemføres. - Alternativt anbefales det, at man i forbindelse med lovændringen indfører mulighed for at påklage styrelsens afgørelser og de i medfør af luftfartsloven udstedte bekendtgørelser samt Bestemmelser for Civil Luftfart til en rekursinstans.

Muligheden for at påklage en myndighedsafgørelse til anden instans er grundlæggende i dansk forvaltningsret og tjener generelt et retssikkerhedsformål. Den manglende klagemulighed på luftfartsområdet er højst usædvanlig, og det anbefales, at bestemmelsen i delegationsbekendtgørelses § 7 stk. 3 om at afgørelser, bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart ikke kan påklages gen-overvejes.

11. januar 2011
for Københavns Lufthavne A/S



Per Madsen
Direktionen



Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax +45 32 32 66 07

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars-w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LA

11. januar 2011

Høring om ændring af luftfartsloven

Der henvises til Trafikstyrelsens brev af 21. december 2010 vedr. diverse ændringer i luftfartsloven. SAS vil i nærværende høringssvar forholde sig til spørgsmålet om regulering af de danske provinslufthavne og forslagene vedrørende straf og påbud. De øvrige forhold vil blive adresseret i et andet høringssvar.

Kommunalt ejede lufthavne

De foreslåede ændringer vedrørende kommunalt ejede flyvepladser udspringer af Rapport om De større danske provinslufthavne af maj 2010, der som det ene af to områder også omhandler spørgsmålet om regulering af lufthavnenes afgifter. Rapportens anbefaling i den henseende er, at Transportministeren i regi af Trafikstyrelsen ikke skal regulere provinslufthavnenes fastsættelse af takster i henhold til de muligheder, der ligger i luftfartslovens § 71.

Der henvises til SAS' vedlagte høringssvar af 12. august 2010 uden bilag. Heraf fremgår, at SAS finder det u hensigtsmæssigt, at Transportministeren i regi af Trafikstyrelsen fraskriver sig muligheden for at føre tilsyn med lufthavnenes afgiftsfastsættelse.

Transportministeren oplyser i sit brev af 17. september 2010 til Trafikudvalget, at der er bred opbakning til rapportens anbefalinger blandt høringsparterne, herunder blandt de berørte ejerkommuner og lufthavne. Det er der sådan set ikke noget at sige til, da rapportens anbefaling giver lufthavnene langt større frihed til udøvelse af den del af deres virksomhed, som udgør et monopol.

Som SAS har påpeget, er det indenrigsluftfarten, der berøres af Trafikstyrelsens manglende tilsyn med lufthavnsmonopolerne. SAS har i mangel af rapportens beskrivelse heraf givet talrige eksempler på lufthavnenes monopoladfærd på afgiftsområdet i forhold til indenrigsoperatørerne. Blandt de hovedsageligt tre indenrigsoperatører er to blevet hørt. Kun SAS har afgivet høringssvar. Det synes ikke retvisende, at ministeren på den baggrund konkluderer, at der er bred opbakning til rapportens anbefalinger.

SAS finder det uforståeligt og betænkeligt, at konsekvensen af lovforslaget – dvs. den manglende udnyttelse af beføjelsen i luftfartslovens § 71 – er, at den absolut mest kompetente myndighed på området, Trafikstyrelsen, ikke længere skal føre tilsyn med et område, hvor netop Trafikstyrelsen i flere omgange har påpeget, at lufthavnenes adfærd ikke er i overensstemmelse med internationale regler. Dette synes også at være i strid med den i lovforslaget nævnte målsætning om opretholdelsen af en effektiv indenrigsluftfart.

Et kompetent og erfarent tilsyn skal som følge af den manglende udnyttelse af beføjelsen i § 71 afløses af konkurrencereglerne, som overlader til operatørerne selv at holde øje med lufthavnenes afgiftsfastsættelse og ikke tager højde for det internationale regelsæt, som man fra dansk side har tilsluttet sig.

I den sammenhæng tænkes særligt på ICAO Doc. 9082, ICAO'S Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Under *General* og overskriften *Organizational and Managerial Issues* står der således:

14. The Council also wishes to stress that whenever an autonomous entity is established, whether by a government or by private interests, to operate an airport(s) and/or air navigation services, the State should ensure that all relevant obligations of the State specified in the Convention on International Civil Aviation, its Annexes and in air services agreements are complied with and that ICAO's policies and practices, such as those contained in the present policies on charges, are observed

Trafikstyrelsen har i et møde den 22. november 2010 bekræftet, at Konkurrencestyrelsen ikke i medfør af konkurrencereglerne kan håndhæve ICAO's regelsæt direkte. Med den manglende udnyttelse af beføjelsen i § 71 lever man fra dansk side altså ikke op til ovennævnte bestemmelse. SAS skal anmode om, at Trafikstyrelsen kommenterer herpå.

SAS skal desuden på ovennævnte baggrund anmode om, at den manglende udnyttelse af beføjelsen i luftfartslovens § 71 tages op til fornyet overvejelse, og at der i den forbindelse foretages en kortlægning af provinslufthavnenes faktiske adfærd på afgiftsområdet, hvilket ikke var tilfældet i den nævnte rapport.

Straf og påbud

Lovforslagets § 1, nr. 14: § 149, stk. 11

Der synes at være tale om at straffelægge enhver overtrædelse af bestemmelser i gældende såvel som fremtidige EU-forordninger med en på forhånd fastsat straf ramme i form af bøde eller fængsel. Tidligere var dette kvalificeret til overtrædelse af bestemmelser omfattet af luftfartsloven.

I betragtning af at det er en straffebestemmelse, er der tale om en meget bred og generel formulering, som kriminaliserer enhver overtrædelse, og som tilmed er fremadrettet for bestemmelser, som ikke er vedtaget. Såfremt overtrædelser af bestemmelser skal være straffelagt, må som minimum strafframmen være konkret begrundet og tage sit udgangspunkt i konkrete bestemmelser i de relevante EU-forordninger. Dette bør efter SAS' opfattelse fordrer etablering af en specifik hjemmel i hvert enkelt tilfælde.

Lovforslagets § 1, nr. 16: § 150 e, stk. 1:

I henhold til forslaget 2. pkt. indføres en hjemmel til at udstede påbud og forbud for at afværge en overhængende, betydelig fare for flyvesikkerheden. SAS er enig i, at dette kan være et nødvendigt instrument for opnåelsen af den flyvesikkerhed, som vi alle i branchen er afhængige af. Der er dog efter SAS' opfattelse tale om vide begreber og en meget generel bemyndigelse. Normalt vil beføjelser til påbud og forbud være knyttet til konkrete situationer/hændelser og være ledsaget af henvisning til relevante lovbestemmelser. Efter SAS' opfattelse bør forslaget præciseres i overensstemmelse hermed.

Desuden lægger forslaget i 3. punktum op til en generel og meget vid beføjelse for Trafikstyrelsen til at udstede påbud og krav om efterlevelse af lovens regler i almindelighed inden for en tidsfrist. Dette kan være velbegrunderet i konkrete tilfælde. Efter SAS' opfattelse er

det imidlertid retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at tillægge så vide beføjelser til en myndighed, som selv i vidt omfang efter bemyndigelse har fastsat reglerne, træffer afgørelserne, og hvis afgørelser i forvejen ikke kan påklages.

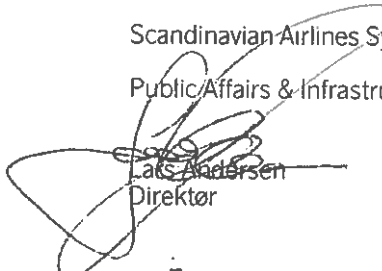
Såfremt Trafikstyrelsen ønskes tillagt beføjelser af denne karakter, bør disse som minimum ledsages af en adgang til administrativt at påklage de af styrelsen fastsatte regler og afgørelser.

SAS står til rådighed for en uddybning af ovennævnte og til rådighed for yderligere oplysninger også gerne ved et møde.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure



Lars Andersen
Direktør

c.c. Transportministeriet



Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax +45 32 32 66 07

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars.andersen3@sas.dk

CPHAZ/LA

12 august 2010

Rapport om de større danske provinslufthavne

Der henvises til SLVs mail af 17. juni d.å. vedr. anmodning om eventuelle bemærkninger til ovennævnte rapport.

1. Sammenfatning

Hovedproblemstillingen for SAS er, at visse provinslufthavnes indtjening på deres geografiske monopoler på indenrigsruter bruges til at finansiere rabatterede takster for og andre tilskud til udenrigsruter. Dette er også et problem i lufthavnenes indbyrdes konkurrence. Ligeledes er der vel også tale om en samfundsøkonomisk u hensigtsmæssighed. Denne problemstilling er ikke identificeret i rapporten, som således heller ikke anviser en løsning herpå.

En historisk forholdsvis simpel og velfungerende regulering af provinslufthavnenes takster er efter SAS' opfattelse afløst af en tæt på uigennemskuelig anbefaling af en unødvendigt kompliceret fremtidig regulering. Anbefalingen baserer sig på en ufuldstændig rapport, som tilsyneladende indebærer en forringelse af retsstillingen for både lufthavnene og luftfartsselskaberne.

SAS kan acceptere, at SLVs godkendelseskompetence afskaffes. Denne bør imidlertid erstattes af en tilsynsforpligtelse, som bør bestå i et tilsyn med provinslufthavnenes overholdelse af et fælles sæt regler/principper for opkrævning af lufthavnsafgifter for infrastrukturfaciliteter, herunder infrastruktur, som anvendes af handlingselskaberne. Principperne for afgiftsopkrævning bør svare til ICAOs rekommandationer. Det skal sikre ens behandling af danske og udenlandske selskaber, når de opererer på ens vilkår. Tilsynet skal ligge hos én myndighed, som også skal fungere som klageinstans, og som skal kunne foretage en hurtig sagsbehandling. Herudover bør der nationalt fastsættes regler, som sikrer, at procedurerne for statsstøtte overholdes.

Det er umiddelbart uforståeligt, at der ikke er gennemført en analyse af provinslufthavnenes gældende takster, rabatter m.v. i lyset af det faktum, at der ydes eller er blevet ydet særskilte rabatter i Aarhus og Esbjerg Lufthavne og særlige tilskud i Ålborg Lufthavn til udenrigsruter. Det kan ikke afvises, at noget lignende gør sig gældende i andre lufthavne.

Der har for SLV været adskillige klagesager og afgørelser om provinslufthavnenes takstfastsættelse. Der er også ifølge det for SAS oplyste klaget over takstfastsættelse til Konkurrencestyrelsen. SAS har klaget over ulovlig statsstøtte til EU-Kommissionen, som har indledt procedure mod Danmark. Alle sagerne tjener til belysning af området og tjener tillige som skræmmeksempler, men er ikke beskrevet i rapporten.

Analyserne af de relevante markeder, herunder konkurrenceforholdene ikke mindst for indenrigsluftfarten, hviler ensidigt på udsagn fra lufthavnene. Luftfartsselskabernes synspunkter er ikke reflekteret. Konklusionerne desangående bliver derfor forkerte, hvilket er essentielt for rapportens anbefalinger.

Rapportens anbefalinger er svært forståelige og munder ud i et tilsyneladende stærkt kompliceret regelsæt med uklare roller og ansvar for flere myndigheder i nationalt og i EU-regi. Samspillet mellem de forskellige regelsæt står hen i det uvisse, hvilket ikke mindst gælder i forhold til de internationale forpligtelser, som Danmark har påtaget sig i forhold til ICAOs rekommandationer.

Alt i alt synes anbefalingen at indebære en forringelse af luftfartsselskabernes og formentlig lufthavnenes retsstilling. Som SAS forstår det, overlades det i vidt omfang til selskaberne selv at identificere eventuelle problemstillinger og klage til flere myndigheder over manglende overholdelse i forhold til et kompliceret regelsæt med i mange tilfælde urimeligt lange sagsbehandlingstider. Det er meget omkostnings- og ressourcekrævende for dem, som måtte have anledning til at klage.

2. Markedsforholdene

Det hedder på rapportens side 47, at lufthavnene har oplyst, at lufthavne og luftfartsselskaber anvender en tommelfingerregel vedrørende det danske marked, hvorefter passagerer er villige til at rejse ca. 1,5 time for at nå en lufthavn til indenrigstransport. SAS er ikke bekendt med, at dette synspunkt er fremført af alle provinslufthavne og i øvrigt ikke med, at det på nogen måde er dokumenteret. SAS kender ikke til og anvender ikke denne regel. SAS har over for arbejdsgruppen anført, at der er monopol på visse indenrigsruter helt eller delvist.

Hvis lufthavnenes påståede tommelfingerregel skulle stå til troende, ville det betyde, at eksempelvis Århus' befolkning ville være villig til at køre i bil/tog til enten Ålborg, Billund eller Karup i 1,5 time for herefter at flyve ca. en halv time til København. Eller omvendt, at Aalborgs befolkning kørte til Århus eller Karup for at flyve til København. Det giver sig selv, at dette ikke er tilfældet. Det bemærkes, at bilisten i eksemplet, hvor han alligevel er i bilen, lige så godt kan køre hele vejen til København med sammenlagt nogenlunde den samme rejsetid.

Omvendt for rejsende fra København til eksempelvis Århus eller Aalborg giver det ikke mening at tale om optageområder for provinslufthavnene. Ingen passagerer med ærinde i Århus kunne drømme om at flyve via Aalborg for herefter at tage en taxi, leje en bil eller tage toget til Århus, lige så lidt som en passager med ærinde i Aalborg ville flyve via Karup. Dette marked er ikke behandlet i rapporten.

Ingen danske provinslufthavne har således fælles optageområde for indenrigstransport. Derimod er det oplagt, at der er tale om overlappende optageområder i det omfang, hvor der ikke er stor forskel mellem afstanden til to lufthavne eller i den samlede rejsetid uanset valg af lufthavn. Omvendt er der klart tale om en monopolstilling for alle danske provinslufthavne for indenrigstransport inden for visse geografiske områder. SAS vil særligt fremholde, at Aalborg og Århus lufthavne (og Københavns Lufthavn) har monopol på indenrigstrafik mellem henholdsvis Aalborg og omegn og Århus og omegn på den ene side og som minimum Storkøbenhavn på den anden.

I sammenfatningen i rapportens pkt. 3.6 synes tommelfingerreglen om 1,5 time at være lagt til grund, idet det dog bemærkes, at der altid vil skulle foretages en konkret markedsafgrænsning. I givet fald baserer det sig efter SAS' opfattelse ikke på en nærmere analyse, men på et postulat fra lufthavnenes side, som ikke har hold i virkeligheden, og på en manglende inddragelse af indenrigsrejsestrømme fra Københavnsområdet til provinslufthavnene. Efter SAS' opfattelse bør rapporten konkludere, at alle provinslufthavne har monopol på indenrigstransport, og at dets geografiske udstrækning må bero på en konkret analyse af markedet for den enkelte lufthavn.

SAS bestrider ikke, at der i vidt omfang er konkurrence mellem provinslufthavnene, for så vidt angår visse udenrigsruter, men at dette som nævnt også må bero på en konkret vurdering. Her må det særligt tages i betragtning, at der er betydelig forskel på, om et luftfartsselskab er hjemmehørende i Danmark med sin hovedvirksomhed på en eller flere danske lufthavne, eller om man er et udenlandsk baseret selskab, som kun har en mindre operation i danske lufthavne. Udenlandsk baserede selskaber har en langt lavere exitbarriere. Der er derfor betydelig forskel på mulighederne for at udsætte lufthavnene for et konkurrencepres.

3. Taksterne i de enkelte lufthavne

Rapporten udspringer af et ønske om at belyse behovet for en regulering af provinslufthavnenes takster. Dette behov materialiserede sig med Aarhus Lufthavns afvisning af at efterkomme SLVs afgørelse om, at Aarhus Lufthavns takster var i strid med gældende regler, herunder ICAOs retningslinier.

Arbejdsgruppen har rettet forespørgsel til provinslufthavnene om en række forhold, men har undladt at spørge til taksterne, deres struktur og udvikling. Rapporten giver derfor ikke noget billede af tingenes tilstand på takstområdet, som er rapportens hovedgenstand.

Taksterne for Esbjerg Lufthavn er ikke tilgængelige på lufthavnens hjemmeside. SAS er bekendt med, at Esbjerg Lufthavn i en periode ydede særlige rabatter til Ryanair, som det eneste selskab, der opererede på Esbjerg Lufthavn. Dette er SAS bekendt ikke fremgået af et takstregulativ, ligesom det heraf næppe heller er fremgået, at der var mulighed for opnåelse af særrabatter, eventuelt under visse nærmere opregnede objektive kriterier.

Efter klage fra Billund Lufthavn traf SLV med brev af 22. juni 2004 afgørelse om, at Esbjerg Lufthavns takster var i strid med gældende regler. Essensen af reglerne blev i brevet beskrevet som ICAOs principper. Esbjerg afviste at efterkomme afgørelsen. Billund Lufthavn klagede ifølge det for SAS oplyste efterfølgende til Konkurrencestyrelsen. SAS er ikke bekendt med resultatet heraf.

Aarhus Lufthavn yder en særlig rabat til Ryanair, som opererer fem udenrigsruter på årsbasis med p.t. 18 ugentlige frekvenser. Det fremgår ikke af Aarhus Lufthavns takstregulativ, at der kan ydes sådanne rabatter. SAS har ikke kunnet få oplyst, hvor stor rabatten er, og på hvilket grundlag den beregnes. SAS er heller ikke vidende om, hvorvidt Aarhus Lufthavn giver særskilt rabatterede priser på sine groundhandlingsydelser, og i givet fald på hvilket grundlag.

SAS har klaget over afgiftsfastsættelsen til SLV i december 2002. Med brev af 28. februar 2003 pålagde SLV Aarhus Lufthavn at ophøre med ordningen. Grundlaget for SLV's afgørelse var ICAOs principper. Der henvises til SLVs vedlagte notat i sagen af 9. september 2003 (uden bilag). Aarhus Lufthavn afviste at efterkomme SLVs afgørelse. SAS klagede den 8. februar 2005 til EU-Kommissionen over ulovlig statsstøtte. Kommissionen har indledt procedure mod Danmark i sagen, som 5,5 år efter klagens indgivelse endnu ikke er afsluttet.

SLVs prøvelser af sager i henhold til ICAOs principper har altså medført afgørelser, som pålægger provinslufthavnene at ophøre med eksisterende rabatordninger. Ligeledes finder Kommissionen som udgangspunkt, at der er problemer i Aarhus Lufthavn i relation til statsstøttereglerne.

Ryanair opererer også på Billund Lufthavn. Ryanairs forretningsmodel har hidtil indebåret, at man ikke opererer på lufthavne uden aftale om særlige økonomiske forhold, herunder på afgiftsområdet og for handlingsydelser. SAS er ikke bekendt med, om det er tilfældet i Billund Lufthavn. SAS er bekendt med, at Cimber Air i august 2006 har anmodet SLV om nærmere at undersøge eventuelle rabatordninger m.v. i Billund Lufthavn. SAS er ikke bekendt med sagens status.

Desuden tilbød Aalborg Lufthavn i 2006 rabatterede passagerafgifter til i første omgang visse nye operatører og siden hen efter henvendelse fra SAS også til SAS, dog efter SAS' opfattelse

på konkurrenceforvridende vilkår. SAS – og også Cimber Air – klagede til SLV, som henvendte sig til Aalborg Lufthavn, som nu oplyste, at der ikke længere var tale om rabatterede afgifter, men markedsføringsbidrag, som finansieredes af lufthavnens kommercielle aktiviteter.

I brev af 14. august 2006 orienterede SLV herefter Aalborg Lufthavn som offentligt ejet lufthavn om Kommissionens retningslinjer for offentlig startstøtte, idet man samtidig gjorde opmærksom på, at SLV ikke var i stand til at foretage en vurdering på grundlag af statsstøttere reglerne. SAS bekendt er en sådan anmeldelse ikke foretaget. Efter SAS' vurdering var ordningen i Aalborg Lufthavn i strid med statsstøttere reglerne, men SAS har ikke overkommet at forfølge sagen. SAS er ikke bekendt med, om ordningen stadig gælder.

Det kan af ovennævnte konkluderes, at takstfastsættelsen m.v. i danske lufthavne er stærkt problematisk. Provinslufthavnene overholder ikke de af Danmark tiltrådte ICAO-principper, som ligger til grund for SLVs afgørelser. Der er ingen gennemsigtighed, ingen omkostningsrelation, og der diskrimineres. Kunderne inddrages ikke i en dialog om takstfastsættelsen af det produkt, man betaler for. Statsstøttere reglerne er også i spil. Det er overladt til klagerne at forfølge sagerne, som for SAS' vedkommende i sagen om Aarhus Lufthavn efter snart 8 år ikke er afsluttet. Ligeledes fremgår det, at klagerne har måttet rette henvendelse til tre forskellige myndigheder.

Det må derfor anses som en mangel i rapporten, at disse forhold ikke er belyst, og at den ikke forholder sig til disse iøjnefaldende problemstillinger.

4. Regelsættene

Reguleringen af takster og tilsyn hermed omfatter efter rapportens anbefaling en række regelsæt:

- Luftfartsloven,
- EUs forordning om den fælles ordning for lufttrafik tjenester,
- Bekendtgørelse om groundhandling,
- EU's konkurrenceregler,
- Den danske konkurrencelov,
- EU's statsstøttere regler,
- Tilsyneladende endnu ikke fastsatte nationale bestemmelser om gennemsigtighed samt
- Muligvis ICAOs rekommandationer.

Den anbefalede model vedr. en fremtidig regulering på rapportens side 105 synes noget uklar. SAS forstår den således:

- Hjemlen i § 71 udnyttes ikke
- SLV påser lige behandling i henhold til luftfartslovens § 72, jfr. § 150 e.
- Der fastsættes en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.
- Øvrig sektorspecifik regulering skal overholdes (ICAOs regler nævnes ikke)
- Konkurrencestyrelsen påser lufthavnenes efterlevelse af konkurrencereglerne
- Myndighederne anmelder statsstøtteforanstaltninger i provinslufthavnene
- EU-Kommissionen påser overholdelse af statsstøttere reglerne

Grundpillerne for fastsættelse af takster findes som nævnt i rapporten i ICAOs regelsæt og er

- omkostningsrelation,
- ikke-diskrimination og
- gennemsigtighed

Rapporten nævner imidlertid ikke det lige så vigtige ICAO-princip om, at lufthavnene skal konsultere kunderne/brugerne forud for takstreguleringer. Selv om det normalt er en selvfølge for en leverandør at inddrage kunderne i en fastsættelse af prisen for den leverede ydelse, er fastlæggelsen af princippet om konsultation velbegrunderet, da det i udstrakt grad ikke efterleves af lufthavnene i praksis, jfr. ovenfor under 3.

Dertil kommer en lang række andre anbefalinger m.v., som giver særdeles god vejledning for lufthavnes takstfastsættelse. Sammenlagt udgør ICAOs bestemmelser fundamentet for international regulering og i øvrigt også for reguleringen af Københavns Lufthavn, jfr. BL 9-15.

Det er imidlertid for SAS uklart, på hvilket retsgrundlag og af hvilken myndighed ICAOs bestemmelser skal håndhæves i henhold til rapportens anbefaling, idet konkurrencereglerne, herunder statsstøttereglerne, ikke direkte hjemler dette, jfr. også rapportens afsnit 6.2.7. Praksis er, at danske myndigheder har lagt ICAOs rekommandationer til grund i afgørelser om takster, jfr. ovenfor under pkt. 3. Dette er SAS bekendt dansk praksis, også for så vidt angår ICAOs rekommandationer på andre områder inden for luftfarten. Medmindre man aktivt ønsker at ændre praksis, har myndighederne altså umiddelbart en forpligtelse til at efterleve ICAOs bestemmelser.

På rapportens side 56 hedder det med henvisning til bemærkningerne, at luftfartslovens § 72 selvstændigt hjemler ens behandling af udenlandske og danske luftfartsselskaber. Bestemmelsens forståelse præciseres flere steder i rapporten således, at taksterne, når de er fastsat, skal gælde for både danske og udenlandske selskaber, der benytter en lufthavn på samme vilkår. SLV fører tilsyn med bestemmelsens overholdelse i henhold til luftfartslovens § 150 e.

SAS byder det velkommen, hvis § 72 sikrer, at fastsatte takster gælder for danske og udenlandske luftfartsselskaber på samme vilkår. SAS konstaterer imidlertid, at SLV har truffet afgørelser om diskriminerende vilkår i bl.a. Aarhus og Esbjerg lufthavne uden at have bragt bestemmelserne i § 72 i anvendelse. Dette rejser tvivl om rapportens udlægning af § 72. Tvivlen underbygges af formuleringerne i anbefalingen i pkt. 8.1 og 8.2.1. Bestemmelsen og dens forarbejder tager under alle omstændigheder sit udgangspunkt i Chicago-konventionen og synes ikke fuldt ud at tilgodese de danske forpligtelser i henhold til ICAOs bestemmelser.

Det synes at efterlade tvivl om, hvorvidt ligebehandlingsreglen i § 72 kun gælder udenlandske selskaber, eller den tillige gælder, således at danske selskaber takstmæssigt skal behandles på lige fod med udenlandske selskaber, når de opererer på samme vilkår.

Det er ikke oplyst, i hvilket regi pligten til gennemsigtighed fastsættes, og hvem der fører tilsyn med efterlevelsen. SAS formoder, at der bliver tale om en sektorspecifik regulering, og at SLV påser overholdelsen. Hvis det er tilfældet, synes resultatet at blive, at SLV påser overholdelse af ICAOs principper om ikke-diskrimination og gennemsigtighed, mens princippet om omkostningsrelation ikke direkte håndteres. Princippet om omkostningsrelation synes herefter at skulle bedømmes særskilt af Konkurrencestyrelsen som led i den konkurrenceretlige bedømmelse.

Hvis det er rigtigt, indebærer det, at der skal indgives klage til to myndigheder om det samme forhold, idet klagesager som oftest og som illustreret ovenfor under pkt. 3 berører alle tre principper.

Alt i alt bør der efter SAS' opfattelse etableres en direkte lovhjemmel for én dansk myndighed til at påse, at alle de relevante ICAO-bestemmelser, herunder ikke mindst de tre grundpiller og princippet om konsultation, efterleves af lufthavnene. Når en sådan forpligtelse er fastsat, har konkurrencereglerne næppe en væsentlig selvstændig betydning.

Ifølge anbefalingen skal konkurrencereglerne imidlertid spille en selvstændig rolle. Konkurrencereglerne kan isoleret set et stykke ad vejen imødekomme behovet for en regulering af de danske provinslufthavne. Det er dog en mangel, at ICAOs principper ikke følger

direkte af konkurrencelovgivningen. Det er som hovedregel overladt til luftfartsselskaberne at klage over takstfastsættelse eller andre forhold, som kan udgøre en overtrædelse af konkurrencereglerne. Dette kan være en særdeles ressourcekrævende proces. Ifølge det oplyste er Konkurrencestyrelsens gennemsnitlige sagsbehandlingstid på over et år, hvilket er en betydelig forringelse i forhold til den hidtidige sektorspecifikke regulering.

Heller ikke for betalingen for adgangen til lufthavnenes groundhandling-anlæg synes der at bestå et klart samspil mellem regelsættene og en entydig fordeling af rollerne mellem myndighederne. Rapporten behandler spørgsmålet på side 64 ff. Det hedder her, at SLV påser, at betalingen for handling-anlæggene fastsættes korrekt i overensstemmelse med handling-bekendtgørelsens § 21, mens Konkurrencestyrelsen er klageinstans for konkrete afgørelser om betaling truffet af lufthavnene.

I § 21 kræves det, at betalingen fastsættes på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. I bedømmelsen af om et kriterium er relevant formodes at indgå bl.a., om betalingen er omkostningsrelateret. Det står hen i det uvisse, hvori Konkurrencestyrelsens kompetence består herefter, og hvad der menes med konkrete afgørelser truffet af lufthavnen. I værste fald skal der også i denne situation klages til to myndigheder over det samme forhold.

Det kan nævnes, at i forhold til Københavns Lufthavn og i henhold til BL 9-15 er lufthavnstakster og betaling for lufthavnens centraliserede handling-anlæg reguleret efter de samme bestemmelser i BL 9-15, herunder ICAOs bestemmelser.

Det er i rapporten uklart, hvorledes man fra statsligt hold vil sikre anmeldelse af statsstøtteordninger i provinslufthavnene. Det bemærkes, at det er statens ansvar at anmelde støtteordninger. Erfaringen i Kommissionens verserende sag i relation til Aarhus Lufthavn og SLVs sag i forhold til Aalborg Lufthavn viser, at eventuelle statsstøtteordninger ikke anmeldes.

Desuden kan en lufthavn med held afvise SLVs anmodning om fuld indsigt i afgiftsforholdene og andre relevante forhold, selv om der er tale om en anmodning fra EU-Kommissionen, som kan udmunde i en procedure mod den danske stat. Der bør således etableres en bestemmelse om lufthavnenes anmeldelsespligt og hjemmel for SLV eller anden myndighed til at sikre dens overholdelse og mulighed for indsigt i lufthavnenes forhold. SAS' klage vedr. ulovlig statsstøtte i Aarhus Lufthavn har indtil videre taget 5,5 år, hvilket til dels skyldes de utilstrækkelige danske regler.

Konklusion

Efter SAS' opfattelse har provinslufthavne med indenrigstrafik geografisk monopol herpå. De verserende sager har med al tydelighed vist, at lufthavnene på det nærmeste systematisk ikke efterlever helt basale og rimelige principper om takstfastsættelse. Dette er skadeligt for dansk indenrigsluftfart og skaber ulige konkurrence mellem lufthavnene om udenrigsruterne.

Der er således uomtvisteligt et behov for regulering. Reguleringen skal være enkel og let forståelig, og så vidt muligt samles hos én myndighed, som fører tilsyn med efterlevelsen og fungerer som klageinstans samt sørger for hurtig sagsbehandling.

Reguleringen bør baseres på ICAOs principper om omkostningsrelation, ikke-diskrimination, gennemsigthed og konsultation. Den bør også omfatte lufthavnenes handlingydelser, i det omfang de har monopol herpå. Reguleringen bør suppleres med en pligt for lufthavnene til at anmelde statsstøtteforanstaltninger til EU-Kommissionen via central dansk myndighed og i den sammenhæng stille de af myndigheden efterspurgte oplysninger til rådighed.

---oOo---

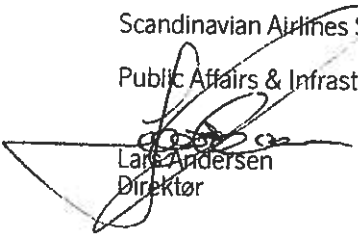
Som det fremgår af ovennævnte, finder SAS, at rapporten ikke er fuldt dækkende for tingenes tilstand, er svært tilgængelig og derfor også rejser en række tvivsspørgsmål. SAS er derfor

også usikker på, om man har forstået rapporten og dens anbefalinger fuldt ud. På den baggrund vil SAS gerne anmode om et møde for en nærmere drøftelse af rapportens indhold og anbefalinger. SAS står derudover selvfølgelig til rådighed, såfremt der måtte være behov for det.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure



Lars Andersen
Direktør

Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
2450 København

11. januar 2011

Vedr.: Høring om ændring af luftfartsloven

Med henvisning til Trafikstyrelsens brev af 21. December 2010 vedr. diverse ændringer i luftfartsloven.

Cimber Sterling finder det bekymrende at Trafikstyrelsen ikke længere skal tilsikre at provinslufthavnenes regelsæt er i overensstemmelse med internationale regler. Samtidig er vi betænkelige ved, at Transportministeriet i regi af Trafikstyrelsen fraskriver sig muligheden for at føre tilsyn med lufthavnenes afgiftsfastsættelse.

Cimber Sterling er i øvrigt enig med de synspunkter, som er anført desangående i brev af d.d. fra SAS, som er den anden større operatør i dansk indenrigsluftfart.

Med venlig hilsen

Cimber Sterling A/S
Steen Neuchs
Driftsdirektør/COO

Strand, Per LJ

Fra: Marlene Wiese Svanberg (DEP) [MWI@oem.dk]

Sendt: 10. januar 2011 14:52

Til: Strand, Per LJ

Cc: Skovsted, Hanne LJ; Pødenphant, Suzan LJ; Preben Sanberg Pettersson (DEP)

Emne: SV: Udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart

docId: <http://slv.fsd.csc.dk/slvkoncp/DOK464491>

SJ: -1

Kære Per Strand

Tak for din mail af 5. januar 2011, hvorved Trafikstyrelsen anmoder om statsstøttesekretariatets vurdering af, hvorvidt udkastet til lovforslag rummer statsstøtteaspekter.

Statsstøttesekretariatet har gennemgået udkastet og har følgende bemærkninger:

Det fremgår af forslaget § 1, 2. pkt., at der foreslås indsat en ny § 52 a, hvoraf flg. bl.a. skal fremgå: "Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på *et forretningsmæssigt grundlag*."

Statsstøttesekretariatet anbefaler, at det i stedet for denne formulering anføres som betingelse, at driften skal ske på *markedsvilkår*. Derved understreges sammenhængen med de EU-retlige statsstøtteregler, hvorefter der som udgangspunkt ikke vurderes at være tale om statsstøtte, når en offentligt ejet virksomhed drives på markedsvilkår.

Statsstøttesekretariatet anbefaler endvidere, at der i lovforslaget tilføjes et afsnit om, at kommuner og kommunale fællesskabers ejerskab og drift skal finde sted i overensstemmelse med de EU-retlige statsstøtteregler, således som disse kommer til udtryk i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 107 og 108 og i de heraf afledte bestemmelser.

Med venlig hilsen

Marlene Wiese Svanberg
Specialkonsulent
Område 2 - Juridisk Sekretariat/statsstøtte
Økonomi- og Erhvervsministeriet
Tlf. 33 92 31 70 / Mobil 25 14 70 55

Fra: Strand, Per LJ [mailto:pers@slv.dk]

Sendt: 5. januar 2011 14:53

Til: Marlene Wiese Svanberg (DEP)

Cc: Skovsted, Hanne LJ; Pødenphant, Suzan LJ

Emne: Udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Nu med en mere passende overskrift i emnefeltet ...

Fra: Strand, Per LJ

Sendt: 5. januar 2011 14:51

Til: 'mwi@oem.dk'

Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Skovsted, Hanne LJ

Emne: VS: Statsstøtteområdet flytter / The State Aid division transfers / Le bureau de l'Aide D'Etat est transféré

Til Marlene Wiese Svanberg

Efter aftale med Suzan Pødenphant fremsendes hermed udkast til forslag til lov om ændring af luftfartsloven med henblik på vurdering af statsstøtteaspekter.

Udkastet er p.t. i offentlig høring med frist til den 10. januar 2011 og forventes fremsat

ultimo februar 2011.

Venlig hilsen

Per Strand
Specialkonsulent, Juridisk Kontor
Senior Legal Adviser, Legal Services

Trafikstyrelsen, Luftfartshuset
Danish Transport Authority, CAA-Denmark
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV

Tlf.: +45 3618 6296
Fax: +45 3618 6034
e-mail: pers@slv.dk
www.trafikstyrelsen.dk



Trafikstyrelsen
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV
Via e-mail på dcaa@slv.dk og pers@slv.dk

Vedr. Høringssvar på udkast til forslag om ændring af lov om luftfart, Trafikstyrelsens reference 10-3039-0057

Idet vi henviser til høringsbrev dateret 21. december 2010 skal vi hermed fremkomme med vores bemærkninger til udkastet.

Vi har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer som helhed.

Det er dog vores vurdering, at den foreslåede § 52a ikke skal sættes i kraft for Grønland.

De grønlandske kommuners organisering, drift og adgang til at drive virksomhed er et hjemtaget område - et internt grønlandsk anliggende. Området kan - og bør - derfor ikke reguleres ved dansk lovgivning.

Til orientering er det vores vurdering, at de nugældende grønlandske regler (herunder Landstingslov nr. 23 af 18. december 2003 om kommunernes adgang til at investere i erhvervsmæssig virksomhed og Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser) ikke giver de grønlandske kommuner fuld adgang til at drive og eje lufthavne på kommerciel basis.

Set i lyset af den meget korte høringsfrist er der foretaget en uformel høring af Kanukoka (De Grønlandske Kommuners Landsforening) samt Lovkontoret i Formandens Departement som støtter ovenstående vurdering.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen


Henning Dobson Fugleberg Knudsen

Toqq/direkte 348441
hfdk@nanoq.gl

7. januar 2011
Sagsnr. 2011-044029
Dok Nr 537104

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: laan@nanoq.gl
www.nanoq.gl



Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Ellebjergervej 50
2450 København SV

J.nr. - MJ/kif
mj@gorrissenfederspiel.com
Dok. nr. 969795-1

København, den 10. januar 2011

Høringssvar i forbindelse med ændring af luftfartsloven

Under henvisning til Trafikstyrelsens brev af 21. december 2010 bilagt udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv.) følger hermed vores bemærkninger.

Vores bemærkninger angår tilføjelsen af stk. 4 til luftfartsloven § 13.

Som stk. 4 er formuleret, vil Trafikstyrelsen kunne slette et luftfartøj fra Nationalitetsregistret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi den dokumentation, der kræves efter § 10, ikke er til stede, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer den manglende dokumentation.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at Trafikstyrelsen har problemer med ejerskifte af mindre private luftfartøjer i Nationalitetsregistret, fordi den nye ejer i disse tilfælde ikke, eller først efter adskillige henvendelser og med op til flere års forsinkelser, indsender den fornødne ansøgning og/eller dokumentation.

Efter den nuværende retsstilling registreres den nye ejer ikke, som ejer af luftfartøjet, hvis ikke behørig dokumentation efter luftfartslovens § 10 tilvejebringes indenfor den af registreringsmyndigheden fastsatte frist. Hvis der i øvrigt er indgivet behørig dokumentation for overdragelsen af flyet fra den hidtidige ejer til den ny ejer, så vil den nuværende retsstilling føre til, at luftfartøjet ikke længere opfylder kravene til at være registreret, og registreringsmyndigheden kan således slette luftfartøjet fra Nationalitetsregistret.

Således giver luftfartsloven allerede mulighed for at slette et luftfartstøj under de i bemærkningerne til lovforslaget angivne omstændigheder.

H.C. Andersens Boulevard 12
1553 København V

T +45 33 41 41 41
F +45 33 41 41 33

www.gorrissenfederspiel.com



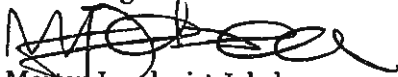
Side 2

Forslaget, som formuleret, vil imidlertid medføre den uheldige retsstilling, at hvor den samlede dokumentation for overdragelse af luftfartstøjet er mangelfuld, kan luftfartstøjet slettes, hvis en del af den mangelfulde dokumentation er den ny ejers manglende tilvejebringelse af behørig dokumentation efter luftfartsloven § 10. Det vil altså sige, at hvor f.eks. andragendet om overdragelse fra den hidtidige ejer ligeledes er mangelfuldt, kan luftfartstøjet slettes fra Nationalitetsregistret. I den situation bør luftfartstøjet forblive registreret i den hidtidige ejers navn og ikke, som vil være en følge af lovforslaget, kunne slettes af registreringsmyndigheden.

Vi mener, at indsættelse af Trafikstyrelsens mulighed for sletning af luftfartstøjer fra Nationalitetsregistret, vil medføre en uhensigtsmæssig retstilstand, hvorfor lovforslagets § 1 bør slettes eller klargøres.

Jeg hører naturligvis gerne såfremt ovenstående giver anledning til kommentarer.

Med venlig hilsen

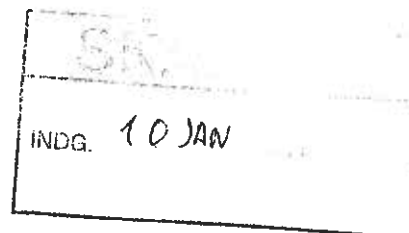


Morten Lundqvist Jakobsen



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.
DENMARK

Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV



Deres/your ref.

Vores/our

Dato/date

OP/km

den 7.1.2011

Vedrørende: Høringssvar til forslag om ændring af lov om luftfart – Deres reference 10-3039-0057.

Vi konstaterer med beklagelse, at man i forbindelse med udarbejdelse af forslaget til ændring af lov om luftfart ikke har taget hensyn til Aarhus Lufthavn A/S høringssvar af 12.8.2010, til den rapport om De største danske provinslufthavne, der ligger til grund for lovforslaget.

Vi henviser i den forbindelse specielt til lufthavnens høringssvars afsnit om rapportens konklusion, der fastslår at "provinslufthavnene har således forskellige driftsvilkår".

Aarhus Lufthavn A/S anbefaler, som fremført ved en række tidligere lejligheder - bl.a. over for Transportministeren direkte – at man benytter den anledning, den igangværende lov proces repræsenterer, til at skabe større ensartethed og gennemsækelighed i den måde, på hvilken man i Danmark har mulighed for at drive provinslufthavne.

Vi anviser i høringssvaret et par indsatsmuligheder, men er åbne over for valget af midler, så længe de fører til det der for os er målet – ensartede konkurrencevilkår for alle danske provinslufthavne.

Vi kan i den forbindelse oplyse, at Aarhus Lufthavn i stigende grad møder konkurrence fra omkringliggende provinslufthavne, der drives på basis af markant indirekte statsstøtte, hvilket naturligvis er uholdbart.

Undlader man fra politisk hold at tage fat på denne problemstilling, gennem den forestående lovændring, har Aarhus Lufthavn intet andet valg end at forfølge situationen via relevante juridiske kanaler.

Med venlig hilsen
AARHUS LUFTHAVN A/S


Ole Paaske
Direktør

Trafikstyrelsen

dcaa@slv.dk og pers@slv.dk

10. januar 2011

Mads Mølgaard Bräuner

Dok. 110473/

Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart

Forbrugerrådet har modtaget udkast til forslag om ændring af lov om luftfart i høring. Forbrugerrådet skal til det fremsendte bemærke følgende.

Forbrugerrådet hilser med tilfredshed, at det nu tydeliggøres, at overtrædelser af EU-forordninger på luftfartsområdet, herunder vedr. passagerrettigheder, kan straffes med bøde eller fængsel. Vi skal opfordre til, at det tydeliggøres, at der også lægges op til en stramning af den faktiske sanktionspraksis – der hidtil stort set har været ikke eksisterende.

De seneste tre år har været præget af mange udfordringer for flybranchen og dermed mange udfordringer for passagerer og brugere af lufthavnene i Danmark. Alt fra konkurs til islandsk askesky har haft en afsmittende effekt på passagerne gang i lufthavnene foruden de almindelige aflysninger og forsinkelser, der til daglig er til gene for både flyselskaber men så sandelig også for passagererne.

Ser man på Københavns lufthavn alene for de sidste tre år, var der hhv. 1.326 (2008), 743 (2009) og 824 (2010 - til 30. september) operationer, der var forsinket mere end 3 timer. I samme periode var der 5.239, 3.159 og 8.123 operationer der var aflyst.

Til sammenligning behandlede, Statens Luftfartsvæsen nu Trafikstyrelsen i 2008 164 sager og 2009 143 sager vedrørende aflysninger og forsinkelser fra alle lufthavne i Danmark.

Til trods for gældende lovgivning om passagerrettigheder er det realiteten i dag, at rettighederne ikke fuldt ud efterleves af flyselskaberne. Dette blev ikke mindst bekræftet under askeskyen, men også da flyselskabet Transavia offentliggjorde, at de havde deres egen vurdering af reglerne, til trods for myndighedernes modsatrettede fortolkning og oplysning til selskabet om deres pligt til at følge dette. Transavia har endnu ikke fuldt ud rettet sig efter dette.

Det er blandt andet i situationer som denne men også i de regelmæssige forekommende, at Forbrugerrådet mener at reglerne for sanktionering bør skærpes. Det er derfor glædeligt, at Trafikstyrelsen i forslaget indskærper, at der skal rettes op på den misforståelse/usikkerhed der har været vedrørende sanktionsmuligheder i

Fiolstræde 17
Postboks 2188
DK-1017 København K

Tlf. (+45) 7741 7741
Fax (+45) 7741 7742
Mail fbr@fbr.dk
Web www.fbr.dk

lov om luftfart for overtrædelse af gældende EU-regler vedrørende passagerrettigheder. Desuden er det et fremskridt, at der gives hjemmel til, at luftfartsvæsenet kan udstede påbud om, at forholdet skal bringes i orden straks eller inden for en frist.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at det ikke af lovforslaget klart er præciseret, om der tiltænkes en stramning i praksis, således at det ikke længere alene er ved gentagne overtrædelser, at reglerne anvendes, men at der skrides konsekvent ind, når det konstateres, at flyselskabet ikke overholder disse.

Forbrugerrådet skal således opfordre til, at der udformes regler, der sikrer en effektiv efterlevelse af gældende regler, som dette f.eks. var hensigten med artikel 16, stk. 3. i forordning 261/2004 om passagerrettigheder. Det bør derfor overvejes at tilføje sanktionsmuligheder direkte til kendelserne vedrørende forordning 261/2004 om passagerrettigheder.

Forbrugerrådet ser med bekymring på den ligegyldighed og ignorering af passagerrettighederne fra flyselskabernes side, og selv i de tilfælde, hvor reglerne i nogen omfang efterleves, er det Forbrugerrådets opfattelse, at disse ikke efterleves på en ordentlig måde. Det bør således tillige sikres, at den praksis, der lægges for dagen, når der klages til Trafikstyrelsens klageenhed, som minimum videreformidles og sikres i de danske lufthavne. Forbrugerrådet kan f.eks. henvise til gældende praksis vedrørende honorering for forplejning. Der er således store forskelle fra flyselskab til flyselskab om hvad der gives til måltider og forfriskninger ved forsinkelser og aflysninger.

Forbrugerrådet har ikke yderligere bemærkninger til forslaget, men deltager gerne i et møde med Trafikstyrelsen for nærmere uddybning.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Afdelingschef

Mads Mølgaard Bräuner
Jurist

Strand, Per

LJ

Fra: Erik Jakobsen [ejj@knp.dk]
Sendt: 10. januar 2011 10:37
Til: Strand, Per
Cc: Mads Pedersen
Emne: Høringssvar ref.: 10-3039-0057 / 21 dec. 2010

ELBV50

Karup, den 10. januar 2011.

Til:

Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergsvej 50
2450 København SV.

Høringssvar vedrørende udkast til forslag om ændring af lov om luftfart.

Indledning:

Karup Lufthavn kan tilslutte sig forslaget hvorefter det lovliggøres for kommunerne og kommunale fællesskaber at eje og drive lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Bemærkninger.

Som bekendt er lufthavnene etableret på forskellig vis, dels som andels- /aktieselskaber hvor der er flere ejere, dels som en integreret del af den enkelte kommunes drift hvor den pågældende kommune alene driver lufthavnen.

Efter Karup Lufthavns opfattelse vil det være hensigtsmæssigt at det i den kommende lovgivning præciseres hvilken lovgivning der er gældende omkring lufthavnens økonomiske dispositioner f. eks. Den kommunale Styrelseslov og det deraf følgende tilsyn med disse dispositioner.

Det vil ligeledes være hensigtsmæssigt at lufthavnene aflægger regnskab efter samme princip.

Efter Karup Lufthavns opfattelse er det kommunale regnskabsystem ikke specielt hensigtsmæssigt til at aflægge regnskab efter for lufthavnene, idet dette system væsentligst tjener det formål at sikre bevillingsoverholdelse.

Det foreslås derfor, at lufthavnene kan aflægge regnskab efter årsregnskabslovens principper, idet disse principper er alment kendte og lufthavnene kan "nøjes med", at udarbejde et regnskab og dermed spare administrative ressourcer.

Med venlig hilsen

Erik Jakobsen
Luftnavnschef
Karpup Lufthavn
+45 96625101 mob. +45 40329512

Air Greenland AS
Postboks 1012, DK 3900 Nuuk
Greenland

Telephone +299 34 34 34
Fax +299 32 72 88
www.airgreenland.gl



Trafikstyrelsen
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV

Via e-mail på dcaa@slv.dk og pers@slv.dk

Nuuk, 6. januar 2011

HØRING AF LUFTFARTSLOVEN

Air Greenland takker for muligheden for at afgive høringssvar. Vi har ingen kardinalpunkter at fremføre i forbindelse med ændringsforslaget, men har blot nogle mindre betragtninger:

Ad nyt stk 4 til § 13

Det kan forekomme uhensigtsmæssigt at SLV/Trafikstyrelsen kan slette fra registeret uden videre. Det må alt andet lige være mere hensigtsmæssigt at ejerskiftet blot ikke registreres.

Ad ny § 52a

I en grønlandsk kontekst, hvor der generelt mangler kritisk masse til at drive virksomhed, herunder lufthavne og luftfartsselskaber, på kommercielle vilkår, kan det forekomme uhensigtsmæssigt at driften af lufthavnene kan overlades til kommunerne med hjemmel i dansk lovgivning. Uden at have undersøgt dette til bunds er det Air Greenlands opfattelse, at der kan være en konflikt mellem grønlandsk lovgivning og luftfartsloven på området omkring ejerskab af lufthavne. Ud fra den betragtning, at der er en forsyningspligt at tage hensyn til i Grønland, bør adgangen til at styre lufthavnsejerskabet forblive hos Selvstyret og ikke kunne udlægges uden deres medvirken til andre operatører.

Flere lufthavnsoperatører i Grønland vil også medføre et øget behov for tilsyn fra SLV's side. Det må antages at der afsættes ressourcer hertil. Der er et øget fokus på at kunne etablere især alternative heliporte, og derfor bør tilsynet være skærpet, så der ikke skabes en konkurrenceforvridning til skade for eksisterende pladser og operatører samt forsyningssikkerheden.

Ad nyt stk. 2 til § 62

Det må antages at der sker afstemning med de grønlandske forhold. Jorden i Grønland er ikke udmatrikuleret og det er ikke muligt at eje jord, men blot at opnå arealtildelinger/-brugstilladelser.

Med venlig hilsen

Air Greenland AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Christian Keldsen".

Christian Keldsen
Executive Assistant



Esbjerg
Kommune

Borgmesteren
Rådhuset

Trafikstyrelsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Torvegade 74. 6700 Esbjerg

Dato

6. januar 2011

Høringssvar vedrørende ændring af lov om luftfart

Vi takker for tilsendelsen af forslaget til ændring af lov om luftfart, som vi har gennemgået med interesse. Forslaget følger de anbefalinger, som den tværministerielle arbejdsgruppe præsenterede i sommeren 2010, og som vi kunne gå ind for.

Forslaget indebærer tilvejebringelse af klarhed om kommuners hjemmel til at eje og drive lufthavn, herunder at drive de relaterede aktiviteter (restaurant, p-plads etc.), som det er naturligt for en lufthavn at tilbyde. Esbjerg Kommune kan helt tilslutte sig dette vigtige punkt.

Desuden hilser vi med tilfredshed, at hjemlen i luftfartslovens § 71, som omhandler regulering af lufthavnsafgifter, ikke udnyttes. Vi er således enige i, at lufthavne bør kunne fastsætte deres takster ud fra de gældende nationale og europæiske regler om konkurrence og statsstøtte.

Venlig hilsen

Johnny Søtrup



Telefon 76 16 16 16

Telefax 76 16 16 17

f-f@esbjergkommune.dk

www.esbjergkommune.dk



FORSVARSKOMMANDOEN

FKO-OPP2

U

01.00

2011/000009 - 341542

2011-01-07

(Bedes anført ved henvendelser)

Til
Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV
dcaa@slv.dk

Eft.:
Forsvarsministeriet
Flyvertaktisk Kommando

Emne:
Trafikstyrelsens høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart.

Ref.:

a. Trafikstyrelsens høringsbrev nr. 10-3039-0057 vedr. "Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv.)" af 21. december 2010.

b. Skriftlig korrespondance mellem Flyvertaktisk Kommandos (ved chefsergent Ebbe Pedersen (FTK-OKL021@mil.dk)) og Trafikstyrelsen (ved specialkonsulent Per Strand, juridisk kontor (pers@slv.dk)) af 6. januar 2011.

1. Forsvarskommandoen modtog ved ref. a. Trafikstyrelsens høringsbrev over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart.

2. Trafikstyrelsens uddybende svar til Flyvertaktisk kommando ved ref. b. fastslår, at:

Postadresse
Postboks 2153
1016 København K

Besøgsadresse
Danneskiold-Samsøes Allé 1
1434 Kbh. K.

Telefon
45 67 45 67
Gennemvalg:
4567 3228

Telefax
45 89 07 48

Internet
www.forsvaret.dk
fko@mil.dk

- De bestemmelser i luftfartsloven, hvor ordlyden ændres, alle er i luftfartslovens del I om civil luftfart (og ikke i del II om militær og anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart), samt at termen "luftfartsområdet" kun omfatter civil luftfart.
- Trafikstyrelsen bekræfter, at ændring af ordlyden til "EU forordninger på luftfartsområdet" ikke vil have indflydelse på betydningen og fortolkningen af §154, og at det således fortsat er Forsvarsministerens afgørelse i hvilken udstrækning, de i loven fastsatte bestemmelser om civil luftfart og de i medfør heraf udfærdigede forskrifter skal gælde for militær luftfart.
- Trafikstyrelsen bekræfter endvidere, at dette også er gældende for EU forordninger på luftfartsområdet

3. På ovenstående baggrund skal Forsvarskommandoen meddele Trafikstyrelsen, at Forsvarskommandoen ikke har bemærkninger til Trafikstyrelsens høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart.

4. Forsvarskommandoens sagsbehandler er kaptajn Thomas Larsen, der træffes telefonisk på tlf.: 4567 3228 eller via e-mail: fko-opp208@mil.dk.

E.b.

ANDERS BECK JØRGENSEN
kommandørkaptajn
Chef for National Planlægnings- og Øvelsessektion

Intern fordeling:
CHOPP, OPP204, OPP208, JURSEK03.

Trafikstyrelsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV

4. januar 2011

Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv.) – Jeres journalnummer 10-3039-0057

Dansk Erhverv har gennemgået ovenstående høring og har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Marie Louise Thorstensen
Politisk Konsulent

**DANSK
ERHVERV**

MLT/ATH
mlt@danskerhverv.dk

Side 1/1

Deres ref.: 10-3039-0057
Vores ref.: 69-0045

Fra: Pia Færch [PAH@kl.dk]

Sendt: 4. januar 2011 12:02

Til: dcaa ELBV50; 'pers@slv.dk.'

Emne: Svar på høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart
Til Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har med henvendelse af 21. december 2010 sende høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart og anmodet om bemærkninger fra KL.

KL har ingen bemærkninger til det fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen

Pia Færch

Vicekontorchef

Kontoret for Teknik og Miljø

KL

Tlf: 3370 3111

Mobil: 4012 3960

☒ Politisk Forum 2011

Strand, Per LJ

Fra: Pødenphant, Suzan LJ**Sendt:** 10. januar 2011 11:00**Til:** Strand, Per LJ**Emne:** VS: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.**docId:** <http://slv.fsd.csc.dk/slvkoncp/DOK464109>**SJ:** -1

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant
Specialkonsulent**Trafikstyrelsen**
Danish Transport Authority
Ellebjergvej 50
DK-2450 København SV

Tlf.: + 45 3618 6288

Fax: + 45 3618 6001

e-mail: supo@slv.dk

Fra: dpf [<mailto:dpf@dpf.info>]**Sendt:** 10. januar 2011 11:00**Til:** Pødenphant, Suzan LJ**Cc:** dpf; hso; Kristian Holm; Lars Poulsen; Mia Hartzbech; Michael Anker; Mogens Holgaard; Per Fallentin; Sten Vestergård-Poulsen**Emne:** SV: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.

Kære Suzan,

DALPA har ingen kommentarer til de vedhæftede ændringer i forslaget.

Med venlig hilsen
Dansk PilotforeningMia Hartzbech
Sekretariatschef

Mobil: +45 23407664

E-mail: m.hartzbech@dpf.info

Fra: Pødenphant, Suzan LJ [<mailto:supo@slv.dk>]**Sendt:** 21. december 2010 09:27**Til:** Air Greenland A/S; Claus Bak Petersen - Docushare; Arbejdsmiljørådet; Atlantic Airways A/S; Billund Lufthavn; Cabin Union Denmark; Cimber Sterling; Dalpa; Danish Business Travel Association; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansam; Dansk Erhverv; Dansk Flyvelederforening; Dansk Industri; Merete Strandberg - Docushare; Danske Regioner; Erhvervsflyvningens Sammenslutning; Flyvebranchens Personaleunion; Flyvertaktisk Kommando; Forbrugerrådet; Foreningen af Rejsearrangører i Danmark; Forsvarskommandoen; Færøernes Landsstyre; Grønlands Hjemmestyre; Grønlands Lufthavnsvesen;

10-01-2011

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane; Karup Lufthavn; Kommunernes Landsforening; Kongelig Dansk Aeroklub; Københavns Lufthavne A/S; michael.loeve@cph.dk; Naviair; Primera Air; SAS; Eva Ståhlemer - Docushare; am.office@sas.se; Starair; Sun Air; Sønderborg Lufthavn; Thomas Cook; Transavia; Aalborg Lufthavn; Aarhus Lufthavn

Cc: Strand, Per LJ; Skovsted, Hanne LJ; Remmer, Niels L; TRM Signe Marie Finderup Nielsen; eu@trm.dk

Emne: Høring - udkast til forslag om ændring af lov om luftfart - frist 10/1-11.

Vedlagt høringsbrev, høringsliste og udkast til ændring af lov om luftfart. Bemærk at fristen for bemærkninger er 10. januar 2011.

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant

Specialkonsulent

Trafikstyrelsen

Danish Transport Authority

Ellebjergvej 50

DK-2450 København SV

Tlf.: +45 36186288

Fax: +45 36186001

e-mail: supo@slv.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Strand, Per

LJ

Fra: ES <kontakt@erhvervsflyvning.dk>
Sendt: 8. januar 2011 12:31
Til: dcaa ELBV50; Strand, Per LJ
Emne: Udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv).

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at kommenterer emne udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart. ES har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Mobil +45 2480 2256

Strand, Per

LJ

Fra: adf@adf.dk
Sendt: 8. januar 2011 12:37
Til: dcaa ELBV50; Strand, Per LJ
Emne: Udkast til forslag om ændring af lov om luftfart 2010-2011 161210 - AIC B 50/10

Foreningen Af Danske Flyrelaterede virksomheder har ikke bemærkninger til emne lovforslag.

På vegne af
foreningen Af Danske Flyrelaterede virksomheder
Dan Banja
konsulent
Mob: 2480 2256

Strand, Per

LJ

Fra:

Thomas Suenson [public@suensons.dk]

Sendt:

10. januar 2011 12:12

Til:

dcaa

ELBV50; Strand, Per

LJ

Emne:

Høring over Luftfartsloven

Vedhæftede filer:

dasplologo_53x68.jpg; ATT000001.txt



dasplologo_53x68.jpg ATT000001.txt (802
g (3 KB)

B)

Til

Trafikstyrelsen

Høring over udkast til forslag om ændring af lov om luftfart (kommunal drift af flyvepladser, regulering af
erstatningsansvarsgrenser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud mv), ref. nr.

Danske Speditører har ingen bemærkninger i anledning af det fremsendte udkast til forslag om ændring af luftfartsloven.
København, den 10. januar 2011

Med venlig hilsen