

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 8. december 2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart. Høringsfristen udløb den 11. januar 2018.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Brancheforening Dansk Luftfart, Dansk Industri (DI), DI Transport, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Erhvervsflyvningens sammenslutning Københavns Lufthavne A/S (CPH), Rådet for bæredygtig trafik, Rigsombudsmanden og Transportministeriet på Færøerne og SAS.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Institut for menneskerettigheder, KZ og Veteranfly Klubben samt Aalborg Universitet.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Air Alsie, Advokatsamfundet, Air Greenland, Airline Operators Committee for Denmark (AOC), Akademikernes Centralorganisation (AC), AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejds miljørådet for Luftfart, Billund Lufthavn, Bornholms Lufthavn, Brancheforeningen Danske Advokater, Cabin Attendants Union, Copenhagen Air Taxi (CAT), Danish Air Transport (DAT), Danish Airline Pilots Association, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), DANSAM, Dansk Byggeri, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Motorflyverunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk UL-Flyver Union, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Svæveflyver Union, Det Centrale Handicapråd, Easyjet, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund (3F), Flyvebranchens Personale Union (FPU), FOA, Forbrugerrådet, Forbrugerrådet TÆNK, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsikring & Pension, FSR Danske Revisorer, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Lufthavne (MIT), Grønlands Selvstyre, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværkerrådet, IATA, Ingeniørforeningen (IDA), Jet Time, KL, Kongelig



Dansk Aeroklub, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Midtjyllands Lufthavn, Modelflyvning Danmark (MDK), Naviair, Norwegian, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Pakkerejseankenævnet, Rejsearrangører i Danmark, Rejsegarantifonden, Rigspolitichefen, Ryanair, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Syddansk Universitet, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Thomas Cook, Trafikforbundet, UAS Denmark, Værnfælles Forsvarskommando, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene.

1. Overordnede betragtninger

Brancheforening Dansk Luftfart, Dansk Industri (DI) & DI Transport lægger vægt på, at forslaget ses som middel med henblik på at opfylde regeringens luftfartsstrategi eksplicitte formål – øge Danmarks nationale og internationale tilgængelighed til gavn for den økonomiske vækst, beskæftigelse og sammenhængskraften. Særligt omkring reguleringen af Københavns Lufthavn anføres, at det er afgørende, at de foreslåede regler anvendes på en sådan måde, at Københavns Lufthavn og brugerne oplever en klar interesse i at opnå og indgå frivillige aftaler, samt at der administreres med sund balance mellem regulering og lufthavnens forretningsmæssige frihedsgrader for øje.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) støtter grundlæggende op om luftfartsstrategiens mål om at styrke grundlaget for at der etableres flere ruter og afgang. CPH bemærker dog, at det er vigtigt, at der er en klar skillelinje for, hvornår staten indgår som regulator, og hvornår lufthavnen selv kan træffe beslutninger om service og udvikling i samspil med evt. øvrige berørte parter.

Med få forbehold finder SAS det foreliggende lovforslag særdeles positivt, samt at det er naturligt at tydeliggørelsen og indførelsen af krav om godkendelse og tilsyn ledsages af tilsvarende regler om håndhævelse og sanktioner.

Rigsombudsmanden/Transportministeriet på Færøerne oplyser, at de ikke ønsker at tage initiativ til at sætte de foreslåede ændringer i kraft på Færøerne.



2. Ændringer og udbygninger af flyvepladser

CPH respekterer og forstår regeringens behov for at sikre, at der opstilles en klar regulatorisk ramme for CPH, der er et centralt stykke infrastruktur i Danmark. CPH bemærker dog, at forsigtighedsprincippet i forhold til lufthavnens underretningsforpligtelse om dispositioner, der kan påvirke den nødvendige kapacitet, indebærer en risiko for, at omfanget af selvbestemmelse bliver meget begrænset.

CPH vurderer, at det er uklart hvad der skal til før myndigheden anser kapaciteten for at være påvirket, hvilket vurderes at indebærer risiko for, at CPH skal spørge myndigheden om selv mindre væsentlige ændringer. Det vil medføre en langsommere beslutningsproces og nedsat agilitet for CPH.

CPH foreslår, at det tydeliggøres, at CPH gennem det eksisterende kapacitets-tilsyn og fastlagte dialogmøder holder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen orienteret om kapacitetsudviklingen. Kommende planer, der kunne falde ind under luftfartslovens §§ 55 og 57, stk. 2 kan fremgå som et punkt på de løbende kvartalsmøder med CPH og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Endvidere foreslår CPH, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sammen skriver et papir, der fastlægger de mest hensigtsmæssige rammer, der sikrer, at processen sker på basis af de overordnede planer frem for detailstyring.

SAS støtter den foreslåede tydeliggørelse af lovbestemmelserne i den henseende. For SAS giver det god mening, at driftsmæssige og mindre fysiske ændringer er underlagt indsigelsesret fra myndighedens side.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er væsentligt at fremhæve, at baggrunden for ændringerne og de uddybende bemærkninger til de nævnte bestemmelser netop er et ønske om at skabe større klarhed. Formålet med ændring i §§ 55, stk. 1 og 57, stk. 2 er en tydeliggørelse af hvilke type ændringer, der kræver henholdsvis en tilladelse efter § 55, stk. 1, underretning efter § 57, stk. 2 og/eller godkendelse efter § 60 eller EU regler på flyvepladsområdet.

Bemærkningerne til lovforslaget vurderes derfor netop at imødekomme CPH's ønske om tydeliggørelse. Således indebærer ændringen, at det fremover kun er "væsentlige ændringer" af en flyveplads, hvortil der udkræves tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt. Ved "væsentlige ændringer" skal i denne sammenhæng bl.a. forstås større fysiske ændringer af flyvepladsens centrale bygninger og anlæg m.v., som samlet set må forventes at påvirke afviklingen af flytrafik på flyvepladsen i større grad, eller som må forventes at påvirke flyvepladsens omgivelser og samfundet i væsentlig grad. I lovforslagets bemærkninger er der desuden indarbejdet eksempler med henblik på at skabe yderligere klarhed.



Tilsvarende er ændringen i § 57, stk. 2, nr. 8, litra a også udarbejdet med henblik på at skabe større klarhed. Ved ændringen præciseres det for det første, at vilkår efter bestemmelsen i luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 8, også gælder for fysiske ændringer, der ikke har en så væsentlig karakter, at deres gennemførelse kræver tilladelse efter § 55. For det andet præciseres det, at vilkår om, at en flyveplads af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser skal give forudgående underretning om ethvert forslag til beslutning, disposition, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den nødvendige kapacitet, kun gælder for beslutninger, dispositioner, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, 2. pkt.

Endelig kan det i forlængelse af CPH's bekymring om forsigtighedsprincippet oplyses, at ministeriet er enig med CPH i, at der skal etableres en forretningsgang og et samarbejde, som sikrer at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke bliver en flaskehals for projekter og ændringer, der ikke har relevans for §§ 55, stk. 1 og 57, stk. 2. Det er derfor positivt, at CPH har fremsendt konkrete forslag til, hvordan det kan sikres.

På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke at høringsvarene giver anledning til ændringer i lovforslaget.

3. Service- og kapacitetsmål

Brancheforening Dansk Luftfart, DI og DI Transport bemærker, at servicemål for ventetider i grænsekontrollen er mindst lige så vigtig som servicemål for ventetider ved sikkerhedskontrollen. Høringsparterne opfordrer derfor til, at der bliver fastlagt relevante service- og kapacitetsmål for grænsekontrollen som helhed, selvom det betyder, at der fastsættes mål på områder, der ikke direkte er under flyvepladsens kontrol.

Dansk Erhverv mener, at for meget detailregulering er u hensigtsmæssig, da forholdene ikke har givet anledning til større udfordringer tidligere.

Dansk Erhverv finder, at det er unødvendigt at lave specifikke mål for ventetider i sikkerhedskontrollen, og at skrappe krav vil føre til overkapacitet, hvilket vil fordyre produktet for lufthavnsbrugere og passagerer.

Dansk Metal finder det væsentligt, at der fastsættes mål for både sikkerheds- og grænsekontrollen.

SAS er enig i, at service- og kapacitetsmål for sikkerhedskontrol, bagageudlevering og paskontrol er centrale for passagerernes ventetid, oplevelse og for trafikafviklingen. SAS bemærker dog, at det bør overvejes at skabe lovhjemmel til at fastsætte og service- og kapacitetsmål for alle de funktioner og processer,



som er af afgørende betydning for trafikafviklingen og passagerens oplevelse heraf.

CPH er positiv over for lovforslagets intentioner om at sikre et højt serviceniveau. CPH finder det dog problematisk, at det anføres i bemærkningerne at ingen tidsintervaller i sikkerhedskontrollen set over en kalenderuge må have en ventetid på over 15 minutter, da en sådan 100 pct. garanti vil kræve høj bemanning, hvilket vil være omkostningsdrivende.

Endvidere er CPH bekymret for, at lovforslaget overlapper de allerede etablerede serviceniveauforhandlinger mellem flyvepladsen og luftfartsselskaberne, hvor der aftales en incitamentsmodel for at sikre et fyldestgørende serviceniveau. På den baggrund opfordrer CPH til, at det direkte fremgår af lovforslaget, at fastsættelse af mål ikke sætter den frivillige indgåelse af aftale om servicemålene med lufthavnens bruger ud af kraft.

CPH ønsker yderligere en tydeliggørelse af, at eventuelle ændringer af minimumskrav vil ske ud fra samfundsøkonomiske overvejelser, som forbrugeren er villig til at betale, samt at ændringerne bør ske i konsultation med brugerne før den pågældende takstperiode. Tillige opfordrer CPH til, at der indgår en beskrivelse af, at der kan være force majeure tilfælde, hvor det er forhold uden for CPH's kontrol, der medfører manglende overholdelse af minimumskravene.

Dertil ønsker CPH, at der i lovforslaget indarbejdes en udtømmende opgørelse af, hvilke dele af lufthavnens operation, der kan gives hjemmel til at fastsætte servicemål for.

Endelig nævner CPH, at regulering af service ikke alene bør rette sig mod CPH, men den bør overvejes i bredere kontekst, således alle relevante aktører i lufthavnen opnår klare rettigheder og pligter.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at baggrunden for forslaget er hensynet til passagererne på tværs af de forskellige luftfartsselskaber, samt at dette tværgående hensyn ikke altid vil være tilstrækkeligt sikret gennem de aftaler om service- og kapacitetsniveau, som er omtalt i flere af høringssvarene. Dette skyldes, at forhandlingerne mellem lufthavn og luftfartsselskaber vil være baseret på kommercielle overvejelser, hvori passagerernes omkostninger ved ventetid og uforudsigelighed ikke nødvendigvis indgår fuldt ud. Service- og kapacitet, der måtte blive fastsat på baggrund af den hjemmel, som der foreslås etableret ved dette lovforslag, vil være samfundsmæssigt begrundet fremfor kommercielt.

Der indgår ikke i lovforslaget en udtømmende liste over hvilke dele af en lufthavns operation, der kan fastsættes mål for, men det afgrænses til de passagervendte funktioner og til at omfatte forhold, der er under flyvepladsens kontrol. Sidstnævnte vurderes at være en forudsætning for, at der kan placeres et klart ansvar for efterlevelse af målene.



Det fremgår af lovforslaget, at de konkrete servicemål bliver fastsat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter konsultation med luftfartsbranchen. På baggrund af høringssvarene under ét finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet det relevant at betone betydningen af, at der er indarbejdet en konsultation med branchen. Ministeriet finder derudover, at det er relevant at tilføje til lovforslaget, at de omtalte måltal er udgangspunktet for konsultationen, men at håndtering af force majeure situationer og lignende oplagt bør indgå i konsultationen med henblik på, at der findes en udformning, som kan fungere i praksis. Servicemålene skal være samfundsmæssigt begrundede og proportionale med den samfundsmæssige begrundelse.

På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet at høringssvarene giver anledning til at uddybe i lovforslaget at de omtalte måltal er udgangspunktet for konsultationen med luftbranchen, og at formålet med konsultationen er, at der findes en konkret udformning, der kan fungere i praksis. Servicemålene skal være samfundsmæssigt begrundede og proportionale med den samfundsmæssige begrundelse.

4. Efterregulering af lufthavnstakster

Dansk Erhverv bemærker at lovforslagets intentioner om at give Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vidtgående reguleringsbeføjelser virker som en generel efterregulering, fx i forhold til fall-back ordningen.

SAS bemærker, at den ændrede BL 9-15 er udformet på en måde, så behovet for en efterregulering af taksterne fra myndighedernes side ikke er et sandsynligt scenarie. Samtidig bemærker SAS, at det er formålstjenligt at skabe en klar hjemmel for myndighedernes efterregulering, såfremt behovet måtte opstå.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at formålet med den foreslåede hjemmel og muligheden for at fastsætte nærmere regler om efterregulering er hensynet til at taksterne skal være omkostningsrelaterede. Det vurderes både at være i flyvepladsen og luftfartsselskabernes interesse, at der kan skabes mulighed for en efterregulering, hvis der kan konstateres en forskel mellem forudsætningerne for de forhandlede takster og den faktiske udvikling.

På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke at høringssvarene giver anledning til ændringer i lovforslaget.

5. Oplysningspligt for flyvepladser

Dansk Erhverv nævner, at den foreslåede beføjelse er betænkelig, da de pågældende oplysninger hører til kernen af virksomhedsdriften. Disse oplysninger kan være strengt fortrolige for andre virksomheder, og der skal være klarhed over, hvilke initiativer der bliver taget med hensyn til fortrolighed.



CPH erklærer sig fortsat villig til at udveksle informationer til brug for transport- bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne om diverse forhold omkring virksomhedens drift og økonomi, men vurderer, at der er en uklarhed i lovforslaget, om i hvilket omfang disse informationer kan videregives til andre. CPH vurderer tillige, at det er uklart hvorvidt, der kan stilles krav om, at CPH skal betale for udarbejdelse af eksterne analyser med henblik på leverance af informationer, eller om der udelukkende er tale om eksisterende information trukket fra CPH's systemer. CPH foreslår derfor en tydeliggørelse i lovforslaget.

CPH foreslår endvidere en tydeliggørelse i lovforslaget af, at der gælder en særlig forpligtigelse til at holde sådanne oplysninger fortrolige og undtaget fra aktindsigtsretten.

SAS bemærker, at en korrekt allokering af omkostninger og indtægter til henholdsvis det aeronautiske og det kommercielle område er af stor væsentlighed for CPH's takstniveau og andre betalinger til lufthavnen. På den baggrund er SAS positiv over for, at man fra myndighedernes side fastsætter en oplysningspligt, der kan skabe transparens omkring takstfastsættelsen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det fremgår af bemærkningerne at bestemmelsens formål er at skabe hjemmel for, at der fastsættes regler som sikrer, at flyvepladsen skal levere konkrete og detaljerede oplysninger vedrørende flyvepladsens økonomi og lufthavnstakster, herunder drifts- og anlægsomkostninger, som medgår inden for de enkelte takstområder til vurderingen af, om taksterne er omkostningsrelaterede, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.

I det omfang flyvepladsen ikke er i besiddelse af (eller kan tilvejebringe) disse oplysninger i dag, kan flyvepladsen efter disse regler er bekendtgjort, blive pålagt at tilvejebringe disse oplysninger. Det kan fx være tilfældet, hvis flyvepladsen i dag ikke kan henføre visse omkostninger til det enkelte takstområde. Det forudsættes, at den enkelte flyveplads afholder omkostningerne til at leve op til krav fastsat i forhold til denne bestemmelse. I forhold til CPH's og Dansk Erhvervs bemærkninger vedrørende fortrolighed, kan det oplyses, at offentlighedslovens § 30, stk. 2 giver mulighed for at undtage oplysninger fra aktindsigt, når der er tale "om drifts- eller forretningsforhold el.lign., for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for den person eller virksomhed, oplysningerne angår." Undtagelse af oplysninger fra aktindsigt vil altid være baseret på en konkret vurdering. Der vil ved en aktindsigt, der omfatter oplysninger leveret af private virksomheder blive gennemført en høring, der giver mulighed for, at virksomheden kan udpege oplysninger omfattet af § 30, stk. 2. Derudover skal det bemærkes, at offentligt ansatte er underlagt en almindelig tavshedspligt (jf. navnlig reglerne i straffelovens § 152 og forvaltningslovens § 27).



På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke at hørings svarene giver anledning til ændringer i lovforslaget.

Side 8/11

6. Investeringspulje

Brancheforeningen Dansk Luftfart, Dansk Industri (DI) & DI Transport støtter ikke den foreslåede finansieringsmodel, som pålægger luftfartsselskaber at bidrage til en støtteordning til tredjepart og bemærker, at der er tale om en ændring af de forudsætninger, der lå bag safety-bidragets etablering i 2013. De tre organisationer bemærker endvidere, at den foreslåede finansieringsmodel bryder med målsætningen i luftfartsstrategiens initiativ 33.

SAS har de samme forbehold og tilføjer, at de er betænkelige ved, at der indføres et afgiftshåndtag til finansiering af initiativer, som ikke har med Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens tilsyn at gøre. Ifølge SAS vil staten bidrage til konkurrencen mellem offentligt ejede lufthavne, og SAS vil i praksis være med til at finansiere omkostningerne i en lufthavn, som er i konkurrence med en lufthavn, som SAS beflyver. En sådan konkurrenceforvridning må i givet fald indgå i myndighedernes vurdering af, om der er tale om ikke-diskriminering, således som det er anført i bemærkningerne som forudsætning for tildeling af midlerne. SAS bemærker, at det er et principielt betænkeligt og præcedensskabende initiativ.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at der generelt er meget fokus på Københavns Lufthavn, Kastrup, hvorfor det er tilfredsstillende, at lovforslaget indeholder en hjemmel, der tilgodeser de mindre regionale flyvepladser og deres særlige finansieringsudfordringer. Erhvervsflyvningens Sammenslutning mener, at Roskilde Lufthavn bør få muligheden for at opnå støtte fra investeringspuljen.

Rådet for bæredygtig trafik bemærker, at det er spild af tid og penge, at terror-sikre alle vegne, da rådet mener, at især indenrigsflyvningen bør reduceres.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at investeringsstøtten ikke vurderes at være et brud med luftfartsstrategiens initiativ 33, da etableringen af en pulje kan finansieres med den nuværende afgifts-sats.

Danmarks tilgængelighed styrkes af tilstedeværelsen af mindre regionale flyvepladser, der sikrer forbindelser internt i landet. Samtidig er de mindre flyvepladser, ligesom de store flyvepladser, en del af det samlede netværk af rute-flyvninger, der forbinder et stort antal passagerer med andre flyvepladser i Danmark og inden for Schengenområdet. Da et stort antal passagerer er forbundet med resten af verden via flyvepladserne, er der behov for det samme høje sikkerhedsniveau i de mindre regionale lufthavne som i de store lufthavne. De mindre flyvepladser har i den forbindelse det særskilte problem, at deres



indtægter fra passagererne ikke står mål med de investeringer i sikkerhedsforanstaltninger, der følger af EU-regulering.

Indførelse af en investeringspulje kan dermed medvirke til, at den overordnede luftfartssikkerhed på danske flyvepladser forbliver høj, og at der er mulighed for anskaffelse af nyt materiel, ombygning eller udbygning af infrastruktur til brug for implementering af ny regulering vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. En investeringspulje kan således ses i forlængelse af princippet om, at safety-bidraget skal sikre et samlet højt sikkerhedsniveau for luftfartspassagererne i hele Danmark. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er dog enig i, at der er elementer i ordningen der skal undersøges nærmere.

Med hensyn til Roskilde Lufthavn, så falder flyvepladsen ikke under de kriterier for at ansøge investeringspuljen som fremgik af det udkast til lovforslag der blev sendt i høring. Lovforslaget lagde op til, at investeringsstøtte målrettes de mindre regionale flyvepladser med ruteflyvninger, da det er ruteflyvninger, der giver adgang til andre sikrede lufthavne, og som bidrager mest til den regionale, nationale og internationale tilgængelighed.

Endelig bemærkes det i forlængelse af Rådet for Bæredygtig Trafiks hørings-svar, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke mener, at det er spild af penge at sikre Danmarks tilgængelighed.

På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at der er elementer i investeringspuljen, der skal undersøges nærmere og investeringspuljen tages derfor ud af lovforslaget.

7. Miljøkonsekvenser

Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at mere flytrafik til danske lufthavne vil give en større CO₂-belastning og dermed miljømæssige konsekvenser. Rådet for bæredygtig trafik støtter derfor ikke lovforslagets primære formål, der er at sikre, at reguleringen i luftfartsloven skaber det fornødne grundlag for at drive flyvepladser med højest mulig national og international tilgængelighed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at regeringen ønsker at styrke grundlaget for, at der bliver etableret flere ruter og flere daglige afgangene til og fra Danmark og internt i Danmark. Det øger Danmarks nationale og internationale tilgængelighed til gavn for den økonomiske vækst, beskæftigelsen og sammenhængskraften mellem landsdelene.

Med lovforslaget foreslås gennemført en række konkrete initiativer, som udspringer af luftfartstrategien og som kræver justering af gældende regler i lov om luftfart. Det er ministeriets opfattelse, at CO₂-målsætninger skal nås gen-



nem innovation og udvikling – ikke ved at begrænse den nationale og internationale tilgængelighed.

Side 10/11

8. Forholdet til EU-retten

CPH udtrykker bekymring for, hvorvidt den regulering lovforslaget lægger op til, er i overensstemmelse med EU reglerne om kapitalens frie bevægelighed, da forslaget flytter beslutningskompetencen fra CPH til staten i forhold til ændringer af lufthavnen, serviceniveauerne i lufthavnen og investeringerne i lufthavnen.

I den forbindelse henviser CPH til EU-Kommissions indgreb vedrørende tidligere gældende lov om Københavns Lufthavne A/S og EU-Domstolens dom i sagen C-503/99, Kommissionen mod Belgien.

CPH bemærker, at grænserne i EU-retten for den statslige regulering af CPH er uændrede, hvorfor det undrer CPH, at lovforslaget ikke forholder sig til den lovgivningsmæssige historik i forhold til overholdelse af EU-retten.

Det bemærkes endvidere, at under afsnittet ”Forholdet til EU-retten” i lovforslaget anføres intet om den tidligere sag fra Kommissionen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at den retspraksis fra EU-Domstolen, som CPH henviser til, vedrører egentlige begrænsninger i rådigheden over kapitalandele som følge af særlige statsaktier. Lovforslaget indeholder ikke regler, der begrænser rådigheden over kapitalandele i CPH. Transport-, bygnings- og boligministeren er ikke ved lovforslaget tillagt eller tiltænkt nogen særlige beføjelser med hensyn til overdragelse af kapitalandele eller aktiver eller ejerbeføjelser i øvrigt.

De foreslåede regler indeholder for det første en afklaring og præcisering af de hidtil gældende regler om, hvornår væsentlige ændringer af lufthavnen alene kan ske efter tilladelse under inddragelse af almene hensyn. Derudover giver reglerne mulighed for at regulere visse dele af lufthavnens virksomhed, når det er begrundet i væsentlige samfundshensyn, bl.a. under hensyn til, at en flyveplads som CPH er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

Lovforslagets regler vil herudover også ved fastsættelse af nærmere regler blive administreret i overensstemmelse med EU-retten. Både administrationen af tilladelserne til væsentlige ændringer i lufthavnen og fastsættelse af konkrete passagervendte servicemål vil ske i samarbejde med lufthavnen og luftfartens øvrige aktører. Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, vil konkrete regler om service i øvrigt blive fastsat under hensyntagen til internationalt anerkendte standarder.



På den baggrund vurderer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke at høringsvaret giver anledning til ændringer i lovforslaget.

Side 11/11