

---

**Til:** TRM Line Klitsø (LEN@TRM.dk)  
**Cc:** TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Fra:** ADM Engineering/Sund/Tech Fakultetskontor (eng-sund-tech@adm.aau.dk)  
**Titel:** Aalborg Universitet svar vedr. J.nr. 2017-5407 (Høring vedr. lov om ændring af lov om luftfart)  
**Sendt:** 11-01-2018 08:55:22

J.nr. 2017-5407

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet,

Aalborg Universitet har ingen kommentarer vedr. lov om ændring af lov om luftfar.

Venlig hilsen  
Bisera Bratovic

Bisera Bratovic  
Kontorfuldmægtig- Journalen | Kommunikationsafdelingen  
Fakultetskontoret for ENGINEERING, SUND og TECH

Tlf.: (+45) 9940 9646 | Email [bb@adm.aau.dk](mailto:bb@adm.aau.dk) | Web: [www.aau.dk](http://www.aau.dk)  
Aalborg Universitet | Niels Jernes Vej 12 | Aalborg Øst | EAN: 5798000420632



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K.

Telefon +45 3232 3031

Mobil +45 3232 3031

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

Att.: Chefkonsulent Lene Klitsø

CPHAZ/LWA

9 januar 2018

### Udkast til lov om ændring af lov om luftfart

Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsen har med brev af 8. december 2017 anmodet om eventuelle bemærkninger til ovenstående lovforslag. SAS har følgende bemærkninger:

#### 1. Ændringer og udbygninger af flyvepladser

Overordnet er SAS af den opfattelse, at væsentlig infrastruktur for luftfarten såvel som for andre transportformer skal tilgodese samfundsmæssige hensyn og sikre en rimelig balance mellem interessenternes kommercielle interesser. De samfundsmæssige hensyn for lufthavne er som oftest varetaget gennem disses offentlige ejerskab, mens dette ikke nødvendigvis er tilfældet, hvor lufthavne kontrolleres af private ejerinteresser.

En naturlig følge heraf er, at væsentlige udbygninger og ændringer af infrastrukturen i Københavns Lufthavn (CPH) med de eksempler, som er nævnt i bemærkningerne, altid skal godkendes af myndighederne. SAS støtter derfor den foreslåede tydeliggørelse af lovbestemmelserne i den henseende.

Det ville omvendt være udtryk for unødvendig bureaukratisering, såfremt driftsmæssige og mindre fysiske ændringer skulle underkastes en godkendelsesprocedure. Efter SAS' opfattelse giver det derfor god mening, at sådanne ændringer er underlagt den mindre belastende indsigelsesret fra myndighedernes side.

#### 2. Service- og kapacitetsmål

Det anføres i bemærkningerne, at det er afgørende for passagerer og samfundet, at flyvepladsen løbende udvikler og foretager udbygninger af infrastrukturen, således at service- og kapacitetsniveauet følger med passagerudviklingen. SAS er enig heri, idet det bemærkes, at ikke alene passagerudviklingen er bestemmende for en flyveplads' kapacitetsniveau. Udviklingen i antallet af operationer og de flytyper, hvormed de afvikles, er af lige så stor betydning for den nødvendige kapacitet og dermed for passagerernes ventetid og oplevelse af serviceniveauet på en flyveplads.

Den eksisterende adgang til pålæg og den foreslåede bestemmelse om service- og kapacitetsmål for passagervendte områder efterlader således centrale områder for lufthavnens service- og kapacitetsniveau ureguleret. Mens det ofte vil være synligt og

gennemskueligt, hvis der er problemer i de passagervendte områder, vil det være usynligt og ansvarsmæssigt vanskeligt gennemskueligt, hvis der er service- og kapacitetsproblemer med funktioner og faciliteter, som ikke er synlige for passagererne.

Det forekommer derfor umiddelbart ulogisk, at service- og kapacitetsmål for centrale parametre som eksempelvis bagagesorteringskapacitet for afgående og transfererende bagage samt standpladstilgængelighed ikke er omfattet af forslaget. Disse områder er af mindst lige så afgørende betydning for vente- og spildtid og dermed passagerernes oplevelse af en velfungerende lufthavn. De indebærer tillige som oftest store investeringer for en lufthavn og udgør erfaringsmæssigt i perioder flaskehalse for afviklingen af trafikken.

Efter SAS' opfattelse bør det derfor overvejes at skabe lovhjemmel til at fastsætte service- og kapacitetsmål for alle de funktioner og processer, som er af afgørende betydning for trafikafviklingen og passagerernes oplevelse heraf.

SAS er i øvrigt enig i, at de i bemærkningerne tre nævnte områder er centrale for passagerernes ventetid, oplevelse og for trafikafviklingen som helhed. Mens SAS fuldt ud støtter en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte mål herfor, erindres om, som også nævnt i bemærkningerne, at der for CPHs vedkommende i BL 9-15 består et krav om indgåelse af en Service Level Agreement om serviceniveauer med luftfartsselskaberne. Da de enkelte serviceniveauer skal ses i en overordnet sammenhæng mellem processer, flows samt deres omkostnings- og kvalitetsniveauer, bør en eventuel konsultation og fastsættelse af niveauerne om muligt i første omgang afvente en eventuel enighed mellem luftfartsselskaberne og CPH om niveauerne i en SLA.

SAS deler opfattelsen, at ventetiden i den centrale sikkerhedskontrol for CPHs vedkommende i en periode var dybt kritisabel og heller ikke efterlevede de aftalte mål i den gældende SLA. Det har den imidlertid gjort gennem et længere stykke tid, hvilket også synes at betyde, at passagererne har oplevet den som tilfredsstillende. Security i CPH vandt i 2017 da også Skytrack-prisen for verdens bedste security. SAS er derfor usikker på, om en skærpelse af kravene til ventetiden således som specificeret i bemærkningerne på afgørende vis kan øge passagertilfredsheden og tilgodeser den samlede lufthavnsfunktion, dens kvalitet og omkostninger. Under alle omstændigheder synes det hensigtsmæssigt, om man fra myndighedsside i sin vurdering af fastsættelsen afventer og inddrager det niveau, som CPH og luftfartsselskaberne måtte blive enige om i en SLA i løbet af de kommende måneder.

SAS er enig i, at ventetiden for bagageudleveringen i CPH bør have myndighedernes opmærksomhed, idet bagagefaciliteterne er under voldsomt pres, og da der tilsyneladende ikke er udsigt til yderligere kapacitet de næste 5-6 år. Som også nævnt i bemærkningerne er det vigtigt at holde sig for øje, at visse processer består af flere delprocesser med forskellige ejere. Fastsættelsen af et servicemål for ankomende bagage begrundet i kapacitetsmangel må derfor rette sig mod de faciliteter og processer, som ejes/kontrolleres af CPH og må ikke have den afledte konsekvens, at andre delprocesejere end lufthavnen skal øge bemanning eller på anden vis øge deres omkostninger for at kompensere for lufthavnens manglende service- og kapacitetsniveau.

For paskontrollen gælder i CPH, at kapaciteten er underdimensioneret, og ventetiderne er forøget efter nye regler for grænsekontrol fra den 7. oktober 2017. De værste konsekvenser er imidlertid afværget gennem et rosværdigt samarbejde mellem politi, lufthavn og flyselskaber, idet dog bemærkes, at flyselskaberne gennem deres

handlingselskaber har måttet tilsætte ekstra ressourcer for at kompensere for den også i bemærkningerne nævnte afledte kapacitetsmangel i bagageudleveringen. Også her er det derfor vigtigt at holde sig for øje, at fastsættelse af service- og kapacitetsmål for manglende kapacitet retter sig mod CPHs ansvar i processen, i dette tilfælde tilgængeligheden af kontrolsteder.

### 3. Efterregulering af lufthavnstakster

SAS er enig i, at den ændrede BL 9-15 om regulering af lufthavnstakster er udformet på en måde, så behovet for en efterregulering af taksterne fra myndighedernes side ikke er et sandsynligt scenarie.

SAS er samtidig enig i, at det er formålstjenligt at skabe en klar hjemmel for myndighedernes efterregulering, såfremt behovet alligevel måtte opstå.

### 4. Oplysningspligt for flyvepladser

Den efter SAS' opfattelse forbedrede BL 9-15 opererer stadig med det såkaldte "hybrid till", hvilket indebærer, at de luftfartsmæssige og kommercielle områder ansues separat, og at de kommercielle indtægter i begrænset omfang skal bidrage til fastlæggelsen af konkurrencedygtige lufthavnstakster. En korrekt allokering af omkostninger og indtægter til de to områder er af største vigtighed, da den har forholdsvis stor indflydelse på CPHs takstniveau og andre betalinger til lufthavnen.

Princippet om en todeling indebærer en større og temmelig kompleks øvelse med allokering af omkostninger og indtægter. Der er tale om overlappende funktioner både i den fysiske bygningsmasse og tilliggende områder samt i relation til overhead-omkostninger, som fordeles mellem en lang række omkostningsbaser, for hvilke der betales enten over taksterne eller ved separate kontraktuelle betalinger.

SAS er derfor enig i, at man fra myndighedsside fastsætter en oplysningspligt, der kan skabe den fornødne transparens og indsigt i CPHs økonomiske aktiviteter. Dette gælder i særdeleshed forud for de i BL 9-15 fastlagte afgiftsforhandlinger. For at skabe tryghed hos begge parter i forhandlingerne gælder tillige, at myndighederne bør gøre brug af uafhængig, ekstern bistand og inddrage parterne i fastlæggelsen af modeller for og konkrete allokeringer af omkostninger/aktiver. SAS sætter pris på, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har taget initiativ hertil i forbindelse med de forestående afgiftsforhandlinger

### 5. Investeringsstøtte

SAS er af den opfattelse, at regeringens luftfartsstrategi fra juli 2017 fortjener stor ros, da dens hovedsigte er at skabe bedre tilgængelighed gennem forbedrede forhold for dansk luftfart. SAS har herunder bl.a. hæftet sig ved strategiens initiativ nr. 33, hvorefter regeringen vil sikre et lavere safety-bidrag i takt med passagervæksten.

Da den foreslåede investeringsstøtte til security til mindre lufthavne skal finansieres af luftfarten gennem en forøgelse af omkostningsgrundlaget for safety-bidraget, strider støtten mod både den overordnede og den konkrete målsætning.

SAS tilsluttede sig i sin tid indførelsen af safety-bidraget som betaling for hovedparten af Trafikstyrelsens ydelser til erstatning for en række gebyrer, da det overordnet set var

fornuftigt at fordele omkostningsbyrderne mere ligeligt, end det tidligere var tilfældet. Omvendt var SAS af den opfattelse, at den kommercielle luftfarts fortsatte støtte af andre dele af luftfartserhvervet gradvis skulle afvikles. Dette er ikke sket. Det omvendte vil nu ske med den foreslåede investeringsstøtte til mindre lufthavne.

SAS havde også den betænkelighed, at der nu indførtes et afgiftshåndtag, der kunne skrues på til finansiering af andre initiativer, som ikke har med Trafikstyrelsens tilsyn at gøre. Baggrunden for og bemærkningerne i det oprindelige lovforslag vedrørende safety-bidraget om, at bidraget kun kan bruges til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger, betryggede imidlertid SAS i, at det ikke var tilfældet. Indførelsen af investeringsstøtten finansieret over safety-bidraget er nu det første eksempel på et brud på det princip, som var en klar forudsætning for bidragets indførelse.

Såfremt man fra statsligt hold ønsker, at visse mindre lufthavne skal kunne drives på trods af omkostningsskabende statslige initiativer, finder SAS, at det, som det er gældende for en række andre transportformer, er statens opgave at finansiere dette over finansloven og ikke gennem øgede skatter specifikt at belaste en anden del af luftfarten, som i forvejen er stærkt konkurrenceudsat og typisk har eller bærer andre lufthavnes betydelige omkostninger til (selv samme) security-foranstaltninger.

Dertil kommer, at nogle af de potentielt støtteberettigede offentligt ejede lufthavne i forvejen er i konkurrence med andre offentligt ejede lufthavne, idet de deler optageområder. Staten vil altså 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 konkurrenceforvriddning 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.

Selv om der i den store sammenhæng er tale om mindre beløb, er der efter SAS' opfattelse tale om et principielt betænkeligt og præcedensskabende initiativ, der udvider det nuværende anvendelsesområde for safety-bidraget, og som ikke er til gavn for luftfarten og tilgængeligheden i Danmark.

---000---

Alt i alt finder SAS, at det foreliggende udkast til ændring af luftfartsloven med få forbehold er særdeles positivt, og at det som en naturlig del af tydeliggørelsen og indførelsen af krav om godkendelse og tilsyn ledsages af tilsvarende regler om håndhævelse og sanktioner.

SAS står selvsagt til rådighed for en uddybning af nærværende brev.

Med venlig hilsen

SAS

Public Affairs & Infrastructure

  
Lars Vigelstorp Andersen  
Direktør

Transport-, Bygnings- og Boligministe-  
riet

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**Danish Aviation**

E-mail til [len@trm.dk](mailto:len@trm.dk), kopi til [tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk)

## Bemærkninger til forslag til ændring af lov om luftfart

Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsen har med mail af 8. december anmodet om eventuelle bemærkninger til ovennævnte forslag til ændring af Lov om Luftfart. Forslaget skal ses i sammenhæng med regeringens luftfartsstrategi, fordi der med de foreslåede ændringer skabes grundlag for at gennemføre flere af de initiativer, der relaterer til udvikling af den nationale og internationale tilgængelighed. Nedenstående bemærkninger afgives også på vegne af DI Transport / Dansk Industri.

Flere af de foreslåede ændringer relaterer til hjemmelsgrundlaget for den reviderede BL 9-15 (3. udgave), der fremover vil regulere rammerne for takstfastlæggelsen for Københavns Lufthavn, således at der kan indgås aftaler om taksterne på et afbalanceret grundlag. Specifikt omfatter disse ændringer hjemlen til at fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål på passagervendte områder som sikkerhedskontrollen, forpligtelse til at levere visse oplysninger vedrørende lufthavnens økonomi samt nærmere regler om efterfølgende reguleringsmekanisme i tilfælde af forudsætningsmæssige afvigelser ved en takstperiodes udløb. Forslaget indeholder også en præcisering af reglerne for tilladelse og godkendelse af udbygninger og ændringer af lufthavnen.

Vi lægger vægt på, at ovennævnte skal ses som midler med henblik på at opfylde luftfartsstrategiens eksplicite formål, nemlig at udbygge grundlaget for at øge Danmarks nationale og internationale tilgængelighed til gavn for den økonomiske vækst, beskæftigelsen og sammenhængskraften. Det er således afgørende, at de foreslåede regler anvendes på en sådan måde, så lufthavn og brugere oplever en klar fælles interesse i at opnå og indgå frivillige aftaler for fremtidige takstperioder. Det er også helt centralt, at der administreres med en sund balance mellem regulering og lufthavnens forretningsmæssige frihedsgrader for øje, således at man stimulerer virkeliggørelsen af tidssvarende og relevante investeringer i lufthavnens infrastruktur, så lufthavnen fortsat vil være et centralt trafikknudepunkt i Nordeuropa.

Hvad angår hjemlen til at fastsætte nærmere service- og kapacitetsmål for lufthavnens passagervendte områder, noterer vi, at det af bemærkningerne fremgår, at hjemlen også kan udnyttes til at fastsætte nærmere regler om kapacitetsmål for grænsekon-



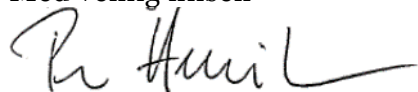
trollen. For den rejsende er oplevelsen af kvalitet og effektivitet resultatet af en helhedsoplevelse. Derfor er ventetid i grænsekontrollen et mindst lige så vigtigt mål som ventetid i sikkerhedskontrollen. Vi opfordrer derfor til, at der bliver fastlagt relevante service- og kapacitetsmål for grænsekontrollen som helhed, også selv om dette betyder, at der fastsættes mål på områder, der ikke direkte er "under flyvepladsens kontrol", jf. lovbemærkningerne nederst side 9. Myndighedernes allokering af grænsekontrolressourcer og nødvendigt teknisk udstyr, er helt afgørende for grænsekontrollens kapacitet, og bør derfor være omfattet.

Lovforslaget indeholder også en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om en statslig investeringspulje, der skal målrettes de mindre regionale lufthavnes særlige finansieringsudfordringer i forbindelse med security-relaterede investeringer. Kriterierne for at få andel i sådanne støttemidler angives dels i lovteksten og dels i lovbemærkningerne. Det fastlægges således, at støtte kun kan ydes til lufthavne med mindre end 200.000 årlige passagerer, samt at de pågældende lufthavne skal have regelmæssig rutetrafik hele året. Trafikken i de pågældende lufthavne skal også bidrage til den nationale og internationale tilgængelighed. Det fremgår endvidere af lovbemærkningerne, at der kun kan ydes støtte i forbindelse med implementering af ny security-regulering, der medfører behov for anskaffelse af nyt materiel, ombygning eller udbygning af infrastruktur. Ordningen foreslås finansieret gennem udvidelse af anvendelsesområdet for det såkaldte safety bidrag, jf. den foreslåede tilføjelse i luftfartslovens § 148, stk. 1.

Vi bemærker, at luftfartsstrategien i forhold til de mindre regionale lufthavnes vilkår har fokus på forenkling af kontrol- og tilsynsregimerne og ikke på investeringsstøtte. Vi har dog ikke principielle forbehold til ideen om etablering af en statslig investeringspulje til det nævnte formål. Men vi kan til gengæld ikke støtte den foreslåede finansieringsmodel, der reelt betyder, at luftfartsselskaberne gennem safety bidraget pålægges finansieringsbyrden for en støtteordning til tredjepart. Finansieringsforslaget udgør et principielt brud med de forudsætninger, der lå bag safety bidragets etablering i 2013 og som stadig var gældende, da bestemmelserne blev tilpasset i 2015. Som det fremgår af lovbemærkningerne fra 2015, har "*Safety-bidraget ikke fiskal karakter, idet omkostninger og indtægter skal balancere. Det betyder bl.a. at de indtægter, Trafik- og Byggestyrelsen får fra safety bidraget, kun kan bruges til formålet, og indtægter, der overstiger omkostningerne, skal føres tilbage til branchen, enten via nedsættelse af safety-bidragssatsen, eller via en tilbagebetaling af overskuddet.*" Dette princip brydes med den foreslåede finansieringsmodel, der ikke er i overensstemmelse med luftfartsstrategiens overordnede formål, og dertil specifikt strider mod målsætningen i luftfartsstrategiens initiativ 33. Vi opfordrer derfor til, at man søger andre finansieringskilder til initiativet.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen



Per Henriksen



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)  
6. januar 2018

### **Til Transport- og Bygnings- og Boligministeren: Høringssvar vedr. forslag til ændringer i lov om luftfart.**

Følgende ændringer til lovteksten foreslår vi:

1. §55, stk. 1. Eksisterende formulering fastholdes, men efter punktum tilføjes denne sætning: "Inkl. opgørelse af ændringens evt. klimabelastning."

3. §57 til det ny stk.: ... kan fastsætte nærmere regler om "kapacitetsmål for flyvepladser, så flyvepladsernes kapacitet kan fases ned og evt. lukkes helt i henhold til danske forpligtigelser for reduktioner af transportens CO<sub>2</sub>-udledninger." Sætningen erstatter den foreslåede tekst resten af vejen.

7. og 8. §148. De to foreslåede ændringer foreslås fjernet.

### **Bemærkninger til høringssvaret**

#### Generelt

Luftfartsstrategien fra 3.7. 2017 ønsker at udvide flyvningen til og fra danske lufthavne. Det er således også præmissen for dette lovforslag, som vi afgiver høringssvar for. Disse intentioner mener vi er i direkte modstrid mod dansk forpligtigelse i henhold til Paris-aftalen og EU's målsætninger for CO<sub>2</sub>-reduktioner på transportområdet. Det nævnes paradoksal i pkt. 10 at lovforslaget ikke har miljømæssige konsekvenser. Det kan blive en strid om ord, men lovforslaget har til hensigt at gøre forhold omkring danske lufthavne nemmere, smidigere, billigere – for at øge flyvningen. Og når flyvningen øges, får det negative konsekvenser for klimaet. Tværtimod skal dansk lovgivning i årene der kommer implementere vidtgående hensyn til klimaet, og derfor er det naturligt at bruge denne anledning til at ændre lovgivningen i en mere grøn og bæredygtig retning.

§55. Indretning og drift af flyvepladser har konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledninger og for danske målsætninger for at imødegå menneskeskabte klimaændringer. Ændringer af eksisterende flyvepladser bør fremover altid indeholde en opgørelse af ændringens evt. klimabelastning. Hvordan dette skal opgøres fastlægges af ministeriet i samarbejde med kollegerne i klimaministeriet.



§57. Det nye fokus på servicemål er efter vores mening overflødige. Disse forhold kan overlades til lufthavnene. Går det langsomt med at håndtere sikkerhed, bagage mv. så kan passagererne søge til andre lufthavne eller benytte andre transportmidler. Det behøver ministeriet ikke at blande sig i.

§71. Der bør igangsættes lovforberedende arbejde, så Danmark snarest kan indføre dansk flyskat efter inspiration fra fx Norge (hvor en sådan skat findes) og fra Sverige (hvor en flyskat indføres pr. 1.4. 2018).

§148. Puljer og støtte til terrorsikring mv. af små lufthavne er irrationelt at iværksætte. Kan de små lufthavne ikke leve op til reglerne på egen hånd, må de opgive at flyve med passagertrafik. I lyset af at vi mener at især indenrigsflyvningen skal reduceres, er det spild af tid og penge at terrorsikre alle vegne.

Poul Kattler  
Bestyrelsesmedlem

Kjeld Allan Larsen  
Formand

Rådet for Bæredygtig Trafik

08. januar 2018

/AndAre-erst

### Høringssvar vedrørende udkast til lov om ændring af lov om luftfart

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har konstateret at, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har sendt forslaget i høring via høringsportalen. Vi beder om, at al erhvervsrelevant regulering sendes i høring direkte til TER via [letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk). Ved EU-høringer til [letbyrder-i-EU@erst.dk](mailto:letbyrder-i-EU@erst.dk).]

TER vurderer, at lovforslaget potentielt medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det bemærkes dog, at de faktiske administrative konsekvenser for erhvervslivet ikke kan vurderes på baggrund af de fremsendte oplysninger.

Det er oplyst TER, at der med lovforslaget gives hjemmel til fastsættelse af nærmere regler vedrørende service- og kapacitetsmål, oplysningsforpligtelser for flyvepladser samt investeringsstøtte til udgifter forbundet med forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for mindre regionale flyvepladser. Når hjemlen er givet, vil reglerne blive nærmere bestemt i samarbejde med relevante aktører.

TER vil vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet i kommende høring(er), når hjemlens udmøntning her fastsættes nærmere.

#### Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Lotte Dalgaard  
Specialkonsulent  
Tlf. direkte 3529 1660  
E-post [LotDal@erst.dk](mailto:LotDal@erst.dk)

Med venlig hilsen

Andreas Oscar Arenfeldt  
*Andreas Arenfeldt*

Stud.jur., Team Jura

**ERHVERVSSTYRELSEN**

**Direktionssekretariatet - Team Jura**

Telefon: 35291090

Mail: [AndAre@erst.dk](mailto:AndAre@erst.dk)

**ERHVERVSSTYRELSEN**

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

[erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)

[www.erst.dk](http://www.erst.dk)

---

**Til:** TRM Line Klitsø (LEN@TRM.dk)  
**Cc:** TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Fra:** Bent Esbensen - BES (besbensen@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om ændring af lov om luftfart  
**Sendt:** 12-12-2017 11:51:47

KZ & Veteranfly Klubben takker for tilsendte høringsbrev med bilag. Vi har ingen bemærkninger til udkastet.

Bedste hilsener,

**KZ & Veteranfly Klubben**

**EAA Chapter 655**

Bent Esbensen - Formand  
Gl. Vardevej 213  
DK-6715 Esbjerg N  
Tlf.: +45 5099 7007  
[www.veteranflyklubben.dk](http://www.veteranflyklubben.dk)  
[besbensen@gmail.com](mailto:besbensen@gmail.com)



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Danmark  
[len@trm.dk](mailto:len@trm.dk)

Kopi til  
[tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk)

WILDERS PLADS 8K  
1403 KØBENHAVN K  
TELEFON 3269 8888  
DIREKTE  
MOBIL 91325769  
EMKI@HUMANRIGHTS.DK  
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 17/02715-2

## HØRING OVER UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF LOV OM LUFTFART

11. DECEMBER 2017

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved e-mail af 8. december 2017 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Service- og kapacitetsmål, oplysningspligt for flyvepladser, investeringspulje til mindre regionale lufthavne m.v.).

Instituttet har ikke bemærkninger til udkastet.

Der henvises til J.nr.: 2017-5407.

Med venlig hilsen

Emil Kiørboe  
SPECIALKONSULENT

---

**Til:** TRM Line Klitsø (LEN@TRM.dk)  
**Cc:** TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Fra:** Rasmus Stoklund Holm-Nielsen (raho@danskmetal.dk)  
**Titel:** Høringssvar fra Dansk Metal vedr. Lov om ændring af lov om luftfart  
**Sendt:** 11-01-2018 14:38:57

Kære Line Klitsø

Nedenfor følger høringssvar fra Dansk Metal vedr. Lov om ændring af lov om luftfart.

På vegne af Dansk Metal vil jeg først og fremmest takke for muligheden for at afgive bemærkninger vedrørende Lov om ændring af lov om luftfart, som pt. er sendt i høring.

Først og fremmest glæder vi os over, at regeringen ønsker at gøre Danmark til et mere attraktivt luftfartsland. Vedrørende punktet om service- og kapacitetsmål på passagervendte områder i flyvepladser og særligt vedrørende fastsættelse af regler for ventetid i sikkerhedskontrol, har vi en enkelt bemærkning. Ved fastsættelse af kapacitetsmålene finder vi det væsentligt at understrege, at målene både bør gælde for sikkerhedskontrol og grænsekontrol. I en situation hvor lufthavnene har skabt effektiv sikkerhedskontrol, kan gevinsten tabes på gulvet, hvis passagererne ikke kan have tillid til en tilsvarende effektiv grænsekontrol.

Med venlig hilsen

Rasmus Stoklund Holm-Nielsen  
Erhvervspolitisk chef

Formandssekretariatet Dansk Metal  
Molestien 7, 2450 København Sv

T: 50 74 41 85

E: [rshn@danskmetal.dk](mailto:rshn@danskmetal.dk)

T: [twitter.com/RStoklund](https://twitter.com/RStoklund)

---

**Til:** TRM Line Klitsø (LEN@TRM.dk), TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Cc:** Rigsombuddet (ro@fo.stm.dk)  
**Fra:** Annika Poulsen (Annika@smr.fo)  
**Titel:** SV: Høring hos landsstyret vedr. lov om ændring af lov om luftfart - udsættelse af høringsfrist (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)  
**Sendt:** 11-01-2018 13:50:49

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Samferðslumálaráðið (Transportministeriet) ønsker ikke at tage initiativ til at sætte de foreslåede ændringer i kraft på Færøerne.

## Venlig hilsen

**Annika Poulsen**

*Fuldmægtig*



**Samferðslumálaráðið**

Tel: +298 306000 \* +298 558075

[annika@smr.fo](mailto:annika@smr.fo) \* [www.smr.fo](http://www.smr.fo)

---

**Fra:** Rigsombuddet [mailto:ro@fo.stm.dk]

**Sendt:** 3. januar 2018 09:17

**Til:** Samferðslumálaráðið <smr@smr.fo>

**Emne:** Høring hos landsstyret vedr. lov om ændring af lov om luftfart - udsættelse af høringsfrist (Id nr.: 332011) (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 384)

Til Samferðslumálaráðið

Vedlagt fremsedes i høring lov om ændring af lov om luftfart.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har sat høringsfristen til **januar 2018**.

Høringssvar bedes sendt med mail til [len@trm.dk](mailto:len@trm.dk) og [tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk) med kopi til Rigsombuddet på [ro@fo.stm.dk](mailto:ro@fo.stm.dk)

Med venlig hilsen



Rigsombudsmanden  
på Færøerne

John Johannessen  
Administrativ kontorleder  
Postboks 12  
FO-110 Tórshavn

Tel: +298 201200

Fax: +298 201220

E-mail (journal): [ro@fo.stm.dk](mailto:ro@fo.stm.dk)

[www.rigsombudsmanden.fo](http://www.rigsombudsmanden.fo)

Trafik-, Bygge- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Att: Tine Færch Jørgensen  
J.nr. 2017-5407

11. januar 2018

## Hørings svar til høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 13. oktober 2017 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger.

Dansk Erhverv mener som udgangspunkt, at der er brug for en klar og fleksibel regulatorisk ramme for luftfartsområdet som en helhed.

Dansk Erhverv har den klare holdning, at det private erhvervsliv skal arbejde og forhandle på markedsvilkår, hvorfor enhver regulatorisk ramme skal fastsættes med respekt for de private virksomheder, der opererer på området, og fortsat give alle parterne mulighed for at udøve deres almindelige ret til kontrahere frit med hinanden uden alt for meget indblanding fra eksterne.

### Generelt om efterregulering

Ønsket om at give Trafikstyrelsen vidtgående reguleringsbeføjelser virker som en generel efterrationisering. Det vil blandt andet være tilfældet, hvis lufthavnstaksterne er fastsat efter fall back ordningen og den derefter reguleres af Trafikstyrelsen baseret på et tilbageblik over den faktiske kontra den forventede trafik og benyttelse af faciliteterne i lufthavnen.

### Service Level Agreement

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at det er uhensigtsmæssigt, at lave for meget detailregulering fra myndighedernes side. Det er et centralt område for både lufthavnene og deres brugere, hvor forhandlingerne ikke har givet anledning til større udfordringer tidligere.

I disse forhandlinger aftales incitamentsmål for blandt andet security. Det forekommer derfor unødvendigt at lave specifikke mål for dette gennem lovgivning, som det er tilfældet med kravet om maksimal ventetid på 15 minutter døgnet rundt. Lufthavnen vil, med dette forslag blive nødsaget til hele tiden at have en stående ekstra kapacitet klar, hvilket vil fordyre produktet for lufthavnens brugere og i sidste ende deres passagerer.

Derudover skal det bemærkes, at Trafikstyrelsen allerede sidder med til disse forhandlinger som observatører, hvis der skal fremkomme indsigelser fra deres side, så kunne det passende foregå på dette tidspunkt.

### **Oplysningspligt**

Dansk Erhverv mener, at bemyndigelsen til at fastsætte regler om, at lufthavnene skal indlevere de kommercielle oplysninger, som Trafikstyrelsen mener er nødvendige for udøve deres tilsyn med lufthavnstaksterne er betænkelig, da disse oplysninger vil være en del af kernen af deres virksomhedsdrift. Det kan dreje sig om oplysninger, der for andre virksomheder vil blive betragtet som strengt fortrolige, hvorfor der skal være klarhed over, hvilke initiativer der bliver taget for at de ikke kommer i forkerte hænder.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', written in a cursive style.

**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent



**Til:** TRM Line Klitsø (LEN@TRM.dk), TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Cc:** es@es-daa.dk (es@es-daa.dk)  
**Fra:** es@es-daa.dk (es@es-daa.dk)  
**Titel:** Høring vedr. lov om ændring af lov om luftfart: ES 007-18  
**Sendt:** 06-01-2018 11:08:12

ES 007-18

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring om udkast til lovforslaget, som er en opfølgning på regeringens luftfartsstrategi for Danmark fra juli 2017.

ES noterer sig, at der med lovforslaget foreslås gennemført en række konkrete initiativer, som udspringer af luftfartsstrategien og som kræver justering af gældende regler i lov om luftfart. Lovforslagets primære formål er således at sikre, at reguleringen i luftfartsloven skaber det fornødne grundlag for at drive flyvepladser med højest mulig national og international tilgængelighed.

Der har været megen fokus på Københavns Lufthavn Kastrup, hvilket overordnet set er forståeligt, men som brancheforening med også små og mellemstore virksomheder indenfor den erhvervs-mæssige luftfart, er det vigtigt for ES, at man også ser på landets andre flyvepladser / lufthavne. Derfor er det tilfredsstillende, at lovforslaget også indeholder en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om en statslig investeringspulje, der er målrettet de mindre regionale flyvepladser særlige finansieringsudfordringer.

Københavns Lufthavne omfatter København/Kastrup og Roskilde. ES medlemmer bruger begge lufthavne. Det er derfor vigtigt, at der i forvaltningen af den nye luftfartslov er opmærksomhed på dette forhold således, at Roskilde bliver opfattet som en regional flyveplads / lufthavn, og hermed får mulighed for at få del i den statslige investeringspulje.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of EASA GA.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

[www.es-daa.dk](http://www.es-daa.dk)



---

**Til:** TRM Thea Bang Schou Jensen (tbj@TRM.dk)  
**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)  
**Titel:** SV: Høring vedr. lov om ændring af lov om luftfart  
**Sendt:** 08-12-2017 13:19:45

Kære Thea Bang Schou Jensen

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jette L. Andersen  
Chefsekretær

---

**Fra:** TRM Thea Bang Schou Jensen [mailto:tbj@TRM.dk]

**Sendt:** 8. december 2017 11:23

**Cc:** TRM Line Klitsø <LEN@TRM.dk>

**Emne:** Høring vedr. lov om ændring af lov om luftfart

Til høringsparterne

Hermed sendes udkast til lov om ændring af lov om luftfart.

Udover lovforslaget vedhæftes i øvrigt høringsbrev samt høringsliste.

Høringsfristen er **mandag den 8. januar 2018**.

Bemærkninger til lovforslaget bedes sendt pr. e-mail til [len@trm.dk](mailto:len@trm.dk) med kopi til [tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk).

Venlig hilsen

**Thea Bang Schou Jensen**

Stud.jur

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**  
Ministry of Transport, Building and Housing  
Internationalt Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon: +45 72 26 71 46

[tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Transport-, Bygnings og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Att.: Chefkonsulent Line Klitsø  
[len@trm.dk](mailto:len@trm.dk)  
Kopi: [tbj@trm.dk](mailto:tbj@trm.dk)

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
[www.cph.dk](http://www.cph.dk)

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
CVR: 14 70 72 04

## Høringssvar til udkast til lov om ændring af lov om luftfart

København, 11. januar 2018

Kære Line Klitsø

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 8. december 2017 udsendt ekstern høring over udkast til lov om ændring af lov om luftfart. Københavns Lufthavne A/S (CPH) takker for muligheden for at kommentere på udkastet, som vi hermed fremsender bemærkninger til.

Grundlæggende støtter vi luftfartsstrategiens mål om at styrke grundlaget for, at der bliver etableret flere ruter og flere daglige afgangene til og fra Danmark og internt i Danmark. CPH respekterer og forstår regeringens behov for at sikre, at der opstilles en klar regulatorisk ramme for Københavns Lufthavn, der er et centralt stykke infrastruktur for Danmark.

Samtidig finder vi det også vigtigt, at der i udkastet til lovgivning omkring Københavns Lufthavn skelnes klart mellem statens roller som hhv. ejer og regulator. Det er vigtigt, at der er en klar skillelinje for, hvornår staten indgår som regulator, og hvornår ejerne af virksomheden selv kan træffe beslutninger om lufthavnens service og udvikling i samspil med evt. øvrige berørte parter. Denne skillelinje er vigtig for, at virksomheden kan bevare sin agilitet til at agere i markedet og drive lufthavnen effektivt for alle interessenter og for at virksomheden kan bevare sin overordnede selvbestemmelsesret.

Vi har desuden noteret os, at EU-kommissionen har henvendt sig til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for at få indblik i den samlede regulering, der udstedes, som udløber af luftfartsstrategien, med henblik på at sikre overholdelsen af relevante EU-retlige regler.

Vores bemærkninger knytter sig primært til fire problematikker, som gennemgås nedenfor.

### 1. Ang. information om- og godkendelse af ændringer

Det fremgår af høringsudkastet til lovændringen (herefter "forslaget"), at bemærkningerne til loven tilsyneladende lægger til grund, at CPH skal iagttage et forsigtighedsprincip i forbindelse med at informere og søge om godkendelse af driftsmæssige og fysiske ændringer. Det er beskrevet i punkt 2.2. fra side 6 nederst i bemærkningerne til lovforslaget.

Som det fremgår, sondres der mellem fire scenarier, i simplificeret form nedenfor:

1. Ændringer der kræver lovændring + forudgående administrativ godkendelse.

2. Ændringer der kræver forudgående administrativ godkendelse.
3. Ændringer der kræver forudgående underretning og som kan være omfattet af indsigelsesretten indenfor 1 måned.
4. Og endelig en kategori, hvor CPH selv kan foretage ændringer uden godkendelse. CPH skal selv vurdere, om der er behov for underretning af myndigheden.

Det anføres i bemærkningerne, at CPH skal anlægge et forsigtighedsprincip, hvilket alt andet lige kan risikere at betyde, at omfanget af selvbestemmelse i den sidste kategori (nr. 4) bliver meget begrænset. Denne sidste kategori omfatter kun mindre væsentlige ændringer, der ikke vil have væsentlig betydning for kapaciteten.

Det er imidlertid uklart, hvad der præcist skal til, før myndigheden vil anse "kapaciteten" for påvirket, og der er således usikkerhed om dette punkt. Der kan således være en risiko for, at CPH kan blive nødt til at spørge myndighederne om lov til selv meget små ændringer. Dermed risikerer det reelt at medføre en langsommere beslutningsproces og nedsat agilitet for CPH, samt en meget stor mængde henvendelser til myndighederne med henblik på godkendelse af diverse, selv relativt små, ændringer. Samtidig kan det medføre, at enkelte beslutninger bliver taget ud af en større sammenhæng, og gøre det vanskeligt at holde de overordnede planer, der er lagt.

Denne uklarhed om, hvad forsigtighedsprincippet kan inkludere, og hvad der potentielt vil være myndighedernes fortolkning, kan give anledning til misforståelser. Det foreslås derfor, at det frem for et forsigtighedsprincip tydeliggøres, at CPH og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem det eksisterende kapacitetstilsyn samt de fastlagte møder har en dialog, der på et tilfredsstillende niveau holder myndighederne orienteret om kapacitetsudviklingen i lufthavnen.

Ligeledes kan det give anledning til misforståelser, hvordan processen med information om- og godkendelse af driftsmæssige og fysiske ændringer skal administreres, og vi opfordrer til, at dette eksemplificeres yderligere i bemærkningerne til loven. Eksempelvis foreslår vi, at det kan fremgå som punkt på de løbende kvartalsmøder mellem CPH og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der er en løbende dialog om, hvilke kommende planer, der vil kunne falde ind under §55 eller §57 stk. 2. CPH foreslår i den forbindelse, at styrelsen og CPH efter lovens vedtagelse sammen skriver et papir, der fastlægger de mest hensigtsmæssige rammer for dette, der sikrer, at processen sker på basis af de overordnede planer frem for detailstyring.

## **2. Ang. servicemål.**

I § 57 introduceres en hjemmel til at fastsætte specifikke servicemål, og det fremgår af bemærkningerne, at der påtænkes indført meget høje og konkrete servicemål for sikkerhedskontrollen, se afsnit 3 og bemærkninger hertil s 19.

CPH er meget dedikeret til at sikre en høj service i lufthavnen og har allerede en egeninteresse heri, herunder blandt andet i sikkerhedskontrollen, baggageudleveringen og grænsekontrollen, som nævnes i forslaget. Eksempelvis har CPH haft et stort fokus på at sikre et højt serviceniveau i sikkerhedskontrollen

i form af lave ventetider, hvilket har medført at sikkerhedskontrollen i CPH tre af de seneste fire år kåret som verdens bedste. Det ønsker vi også, at den skal være i årene fremover. Derfor har vi netop udvidet sikkerhedskontrollen med ca. 1800 m<sup>2</sup> samt ekstra spor. Byggeriet er foregået samtidig med, at sikkerhedskontrollen har skullet fungere alle døgnets 24 timer. Til trods for den udfordring er det lykket at holde en gennemsnitlig ventetid for det centrale sikkerhedscheck i sikkerhedskontrollen på omkring fem minutter i hele byggeperioden, inklusiv den meget travle sommer i 2017.

Det er CPHs målsætning, at langt de fleste skal være gennem sikkerhedskontrollen på fem minutter, hvilket CPH lever op til. Dette niveau har CPH en klar interesse i- og ønske om fortsat at fastholde. CPH har, ud over en klar samfundsmæssig interesse, også en kommerciel interesse i, at der ikke er for lange ventetider i lufthavnen, således at passagererne først og fremmest får en god oplevelse og ikke bliver stressede. Derfor vil CPH til stadighed have stort fokus på at sikre lave ventetider og et kundevenligt serviceniveau, hvilket de mange internationale priser gennem de seneste år også vidner om.

CPH er således positive over for de intentioner i forslaget, der lægges op til, om at sikre et højt serviceniveau, da det er noget, CPH allerede gør i dag, og arbejder hårdt og kontinuerligt på at sikre fremover. CPH har imidlertid en række bekymringer i forhold til den måde dette søges udmøntet i forslaget.

CPH er bekymret for, at den detailregulering af servicekrav mv., der lægges op til, ikke er i overensstemmelse med EU-retten jf. nedenfor i punkt 4. CPH er samtidig bekymret for, at forslaget overlapper med den allerede etablerede og direktivkonforme Service Level Agreement (SLA) mellem CPH og flyselskaberne, hvor der er aftalt en incitamentsmodel mellem parterne med henblik på at sikre et fyldestgørende serviceniveau, herunder også på de passagervendte områder såsom sikkerhedskontrollen. Dertil bemærkes, at behovet for regulering forekommer mindre påkrævet i lyset af, at CPH som tidligere anført, både har en samfundsmæssig interesse og en kommerciel interesse i, at der ikke er for lange ventetider i lufthavnen. Ved at detailregulere risikerer man således at drive unødvendige omkostninger for alle brugere.

CPH finder det problematisk, at det anføres i bemærkningerne side 19, at ingen tidsintervaller i sikkerhedskontrollen set over en kalenderuge må have en ventetid over 15 minutter. Det bemærkes, at en sådan 100 pct. garanti vil kræve ekstraordinær høj bemanning i sikkerhedskontrollen over hele ugen, og vil således være meget omkostningsdrivende for både lufthavnen og flyselskaberne, og dermed ultimativt passagererne.

Derfor mener vi, at det som udgangspunkt er mere hensigtsmæssigt først at forsøge at blive enige om nogle minimums-servicekrav, der fastlægges i samspil med de berørte parter under SLA-forhandlingerne, frem for via regulering at lægge op til ultimative og meget høje servicemål.

Såfremt det alligevel ønskes at introducere en hjemmel til at fastsætte specifikke servicemål er det vigtigt at præcisere i lovforslaget, at servicemålene bør indføres under rimelige hensyn til lufthavnen, herunder bl.a. lufthavnens drift, effektivitet og konkurrencedygtighed. Ligeledes bør det fremgå, at servicemålene skal være realistiske og implementer bare, og at forslaget ikke sætter den frivillige indgåelse af aftaler om servicemålene med lufthavnens brugere ud af kraft.

I den forbindelse bør det ligeledes tydeliggøres, at eventuelle ændringer af minimumskrav skal ske ud fra samfundsøkonomiske overvejelser, som forbrugeren er villig til at betale for, og ud fra en helhedsbetragtning af det samlede omkostningsomfang. Ændringer bør således ske i konsultation med brugerne før den pågældende takstperiode, og med mulighed for justering af taksterne under takstperioden, hvis det mod forventning skulle vise sig nødvendigt at ændre kravene i den indeværende periode. Det bør endvidere tydeliggøres, hvad der sker i tilfælde af force majeure lignende situationer, herunder strejker og IT-nedbrud, hvor det ikke er CPH's forhold, der medfører manglende overholdelse af minimumskravene.

Endelig bemærkes at der med lovforslaget gives hjemmel til at fastsætte servicemål på andre dele af lufthavnens operation, herunder baggageudleveringen og grænsekontrollen. Det er imidlertid ikke udtømmende beskrevet i forslaget, hvilke dele af lufthavnens operation, der kan gives hjemmel til at fastsætte servicemål for. Vi finder dette uhensigtsmæssigt, da man dermed ikke kender rækkevidden af hjemlen, og vi opfordrer til, at listen gøres udtømmende, herunder særlig fordi manglende overholdelse af servicemålene er strafsanktioneret.

Baggageudleveringen og grænsekontrollen er områder, hvor en række andre aktører i lufthavnen har afgørende indflydelse på det af passagerne oplevede serviceniveau. Det bemærkes i den forbindelse, at driften af lufthavnen er meget kompleks, og at CPH i vid udstrækning tilrettelægger sin operation på data som indhentes fra flyselskaber, politi og groundhandlere. CPH finder således, at en evt. regulering af servicemål ikke kun bør rette sig mod CPH, men i stedet bør overvejes i en bredere kontekst, hvor alle relevante aktører i lufthavnen opnår klare rettigheder og pligter. Det bør endvidere overvejes at flytte de områder, hvor CPH kun leverer fysisk kapacitet væk fra servicemålene.

### **3. Ang. oplysningspligt**

Med forslaget åbnes op for at CPH kan pålægges at udlevere detaljerede informationer om diverse forhold, herunder også fortrolige og følsomme oplysninger. Historisk har der været uklarhed om, i hvilket omfang disse informationer af myndighederne kan videregives til airlines og andre aktører i lufthavnen.

CPH er, som hidtil, fortsat villig til at udveksle informationer med myndighederne om diverse forhold omkring virksomhedens drift og økonomi. Det er imidlertid uklart, hvilket omfang der lægges op til i forslaget. Herunder eksempelvis, om der kan stilles krav om, at lufthavnen skal betale for udarbejdelse af eksterne analyser med henblik på leverance af informationer, eller om der udelukkende er tale om eksisterende information, der kan trækkes ud af lufthavnens egne systemer. CPH antager, at det vil være sidstnævnte og foreslår at tydeliggøre dette i forslaget.

En stor del af de detaljerede oplysninger om Københavns Lufthavne A/S' drift, kapacitet og økonomi er samtidig kommercielt følsomme, og det er derfor vigtigt, at disse oplysninger behandles fortroligt. Det foreslås derfor tydeliggjort i forslaget, at myndigheden har en særlig forpligtigelse til at holde sådanne

informationer fortrolige, og at de derfor som udgangspunkt ikke er omfattet af aktindsigt. De ikke-følsomme informationer er tilgængelige i selskabets lovpligtige kvartals- og årsrapportering.

#### 4. Ang. EU-problematik

CPH er bekymret for, at der med forslaget lægges op til en dansk regulering i strid med EU-reglerne om kapitalens frie bevægelighed, da forslaget formelt flytter beslutningskompetence fra CPH til staten på helt centrale forhold vedrørende:

- *ændringer* af lufthavnen,
- *serviceniveauerne* i lufthavnen og
- CPH's *investeringer* i lufthavnen.

Forslaget kommer i umiddelbar forlængelse af ændringerne i BL 9-15, og den *samlede effekt* går efter CPH's vurdering i betydelig grad ud over de grænser der i EU-retten er opstillet for statens mulighed for at regulere driften af lufthavnen.

Forslaget risikerer endvidere at medføre en betydeligt *reduceret forudsigelighed* for CPH i forhold til de beslutninger, regulator vil kunne træffe med stor økonomisk betydning for CPH. Der er således risiko for, at der i forhold til EU-reglerne ikke er opstillet de nødvendige klare og objektive grænser for, hvornår staten kan skride ind overfor CPH.

##### *EU-sagen*

Indtil 2005 havde trafikministeren mulighed for at give CPH "direktiver for udøvelsen af dets virksomhed", ligesom ministeren skulle godkende alle væsentlige beslutninger vedrørende lufthavnen, jf. dagældende §§ 4 og 5 i lov om Københavns Lufthavne A/S. EU-kommissionen greb som bekendt ind over for denne regulering, og nævnte bestemmelser blev ophævet for at sikre overholdelse af EU-retten.

Bestemmelserne i lov om Københavns Lufthavne A/S blev erstattet af luftfartslovens § 57, stk. 2. Den nye regulering tog udgangspunkt i EU-Domstolens dom i sagen C-503/99, *Kommissionen mod Belgien*, hvor Domstolen forholdt sig til medlemsstaters muligheder for at fastsætte reguleringsinstrumenter i forhold til privatiserede virksomheder.

Grænserne i EU-retten for den statslige regulering af CPH er uændrede siden EU-Kommissionens indgreb. Det undrer derfor CPH at lovforslaget ikke forholder sig til den lovgivningsmæssige historik i forhold til overholdelse af EU-retten. I det obligatoriske afsnit "Forholdet til EU-retten", hvor ministeriet har pligt til at behandle alle centrale og relevante forhold med relation til EU-retten, anføres intet om det reelle problem; nemlig den tidligere sag fra Kommissionens side vedrørende netop de forhold, som forslaget vedrører.

##### *Den videre proces forud for fremsættelse af lovforslag*

CPH vil derfor foreslå, at ministeriet drøfter de påtænkte ændringer med EU-Kommissionen *forud* for fremsættelse af et lovforslag, så det sikres, at en lovændring fra starten overholder EU-retten. Ingen parter berørt af lovforslaget

kan have interesse i at en regulering indføres for derefter at skulle ændres, såfremt det konstateres, at den tiltænkte lovgivning alligevel ikke er i overensstemmelse med EU-retten. CPH vil i givet fald gerne tilbyde at bistå i en proces med Kommissionen, således at der kan skabes den størst mulige transparens og konsensus om ændringerne.

Såfremt du har spørgsmål til ovenstående, står jeg naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Henrik Peter Jørgensen  
Kommunikationsdirektør