

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon  
Fax 7262 6790  
raha@tbst.dk  
www.tbst.dk

Notat

Dato 26. maj 2016

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om godkendelse af og tilsyn med trafikledelsesordninger på offentlige flyvepladsers område samt opkrævning af betaling herfor**

#### **1. Indledning**

Trafik- og Byggestyrelsen har den 21. april 2016 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af og tilsyn med trafikledelsesordninger på offentlige flyvepladsers område samt opkrævning af betaling herfor i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 16. maj 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Geodatastyrelsen, Dansk Byggeri, Justitsministeriet, Dansk Arbejdsgiverforening, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Trafik- og Byggestyrelsen har desuden modtaget et høringssvar fra Rigspolitiet efter høringsfristens udløb.

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Erhvervsstyrelsen, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Københavns Lufthavn og Taxinævnet i Region Hovedstaden.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik- og Byggestyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### **2. Definitioner**

Københavns Lufthavn finder, at det er nødvendigt at definere trafikale gevinst som nævnt i § 2, nr. 3. Begrebet trafikale gevinst er ifølge Københavns Lufthavn et relativt begreb, og proportionaliteten mellem den trafikale gevinst og de omkostninger, der er forbundet med at organisere trafikken til og fra terminalerne for at opnå de nævnte mål,

Dato 26. maj 2016

er subjektivt. Københavns Lufthavn mener, at det efterlader Trafik- og Byggestyrelsen med en skønsbeføjelse på et subjektivt grundlag, uden at det er beskrevet, hvilke hensyn et sådan skøn skal tage.

Ligeledes mener Københavns Lufthavn, at ordene "aftale om trafikledelse" i første afsnit i nr. 6 om ikke-diskrimination bør erstattes af "trafikledelsesordning", således at teksten bliver: "...har adgang til at tilslutte sig en trafikledelsesordning, når...", idet lov om luftfart ikke har det som forudsætning, at der skal forhandles en aftale om en trafikledelsesordning, men at det kun skal være muligt for virksomhederne at tilslutte sig en godkendt ordning.

#### Kommentar:

*De nævnte bemærkninger giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at supplere bekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 3 med følgende efter trafikal gevinst:*

*"(de til enhver tid gældende principper i Transport- og Bygningsministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse.)"*

*Trafik- og Byggestyrelsen kan oplyse, at den nugældende manual kan findes på <http://www.trm.dk/da/publikationer/2015/manual-for-samfundsoekonomisk-analyse-paa-transportomraadet>.*

*Trafik- og Byggestyrelsen er enig i Københavns Lufthavns bemærkning om ændring af teksten i § 2, nr. 6, der således er rettet i bekendtgørelsen.*

### **3. Godkendelse af trafikledelsesordninger**

Københavns Lufthavn finder, at det ikke er muligt at konstatere ej heller dokumentere en sammenhæng mellem den trafikale gevinst og den betaling og de administrative byrder, som brugerne af ordningen pålægges, forinden en ordning træder i kraft, jf. § 3.

Københavns Lufthavn mener, at det i bekendtgørelsen bør gøres muligt for lufthavnene at lade forskellige kategorier af virksomheder (danske taxier i og udenfor Region Hovedstaden, svenske taxier, limousiner og andre udenlandske taxier) være omfattet af en godkendt trafikledelsesordning i forskelligt, relevant omfang, når der er saglig begrundelse herfor. Det vil dermed efter lufthavnens opfattelse være nødvendigt at tillade en saglig forskelsbehandling, jf. nr. 5 om ikke-diskrimination.

Lufthavnen nævner ligeledes, at bekendtgørelsen afviger fra taxilovens bestemmelser om, hvem der kan hente passagerer i lufthavnen. Derfor opfordrer lufthavnen styrelsen til, at det klart fremgår hvem der har ret til at optage passagerer fra optagerrækkerne i lufthavnen, herunder om denne ret er uafhængig af en trafikledelsesordning.

#### Kommentar:

Dato 26. maj 2016

Det fremgår af bekendtgørelsens § 3, stk. 4, at trafikledelsesordningen bl.a. skal være ikke-diskriminerende, som indebærer, at taxier kan få adgang til ordningen, når virksomheden opfylder de af flyvepladsens fastsatte objektive krav. På denne baggrund giver det ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Trafik- og Byggestyrelsen bemærker, at dette ikke udelukker sagligt begrundet forskellige vilkår for tilmelding i forhold til fx forskellige typer af køretøjer eller lignende.

Den nævnte bemærkning giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at bemærke, at det fremgår af luftfartslovens § 57 a, stk. 4, at trafikledelsesordninger bl.a. skal være ikke-diskriminerende. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger pkt. 3.3.3, at " Danske og udenlandske taxier og private busser, samt eventuelle øvrige former for erhvervs-mæssig personbefordring, skal således have mulighed for på ikke-diskriminerende vilkår at lade sig omfatte af en trafikledelsesordning, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 4, 1. pkt."

Taxilovens bestemmelser har et princip om geografisk afgrænsning af taxitilladelser. Princippet indebærer, at alle taxier kan afsætte passagerer i lufthavnen, og efter forudgående bestilling kan optage passagerer, hvis den forudbestilte kørsel afsluttes i den kommune, som har udstedt tilladelsen til taxien.

På denne baggrund præciseres det i bekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 5, at:

"En virksomhed, som udfører erhvervmæssig personbefordring ad vej, har adgang til at tilslutte sig en trafikledelsesordning, når virksomheden opfylder de af flyvepladsen fastsatte objektive krav, herunder blandt andet krav til adfærd og eventuel betaling m.v. og i overensstemmelse med taxi- og buslovgivningen.

Flyvepladsens administrative procedurer i forbindelse med tilslutning til en trafikledelsesordning må hverken direkte eller indirekte hindre adgangen til at tilslutte sig for virksomheder, herunder virksomheder som kun lejlighedsvist betjener kunder til eller fra flyvepladsen, når det er i overensstemmelse med taxi- og buslovgivningen. En lejlighedsvis bruger skal normalt kunne tilslutte sig en trafikledelsesordning inden for en tidsramme på ca. 10 minutter fra ankomsten til lufthavnen."

#### **4. Betalingsordning alene for taxier**

Taxinævnet bifalder, at der udarbejdes en klar lovhjemmel til godkendelse af tilsyn med trafiklederordninger på offentlige flyvepladsers område og opkrævning af betaling herfor. Taxinævnet er imidlertid uenig i, at der indføres en betalingsordning alene for taxier, jf. § 4, stk. 2, i udkast til bekendtgørelse, hvoraf det fremgår, at en beta-

Dato 26. maj 2016

lingsordning ikke kan pålægges sygetransport og offentlig servicetrafik.

Taxinævnet er af den opfattelse, at det skaber ulige konkurrencevilkår på markedet for erhvervsmæssig personbefordring, hvis det udelukkende er taxier, der skal betale for at køre ind på lufthavns område, mens OST- og sygetransportvogne gratis kan køre ind på lufthavns område. Taxinævnet foreslår, at en betalingsordning derfor bør gælde for alle biler, der har tilladelse til at køre erhvervsmæssig personbefordring.

Taxinævnet mener supplerende, at forslaget i § 4, stk. 2, i udkast til bekendtgørelsen vil kunne skabe en skævvridning mellem eksempelvis Movia, taxier og andre OST-tilladelser uden for trafikselskaberne – afhængig af udformningen af en ny taxilov - hvis f. eks. taxier får tilladelse til OST-kørsel i en ny taxilov.

Københavns Lufthavn finder, at i § 4, stk. 4, bør "kan godkendes" ændres til "...godkendes", da der efter lufthavns opfattelse er fastsat objektive betingelser, og bestemmelsen bør derfor ikke være fakultativ.

Ligeledes mener Københavns Lufthavn, at der mangler bestemmelser for igangsatte ordninger, jf. § 4, stk. 4, nr. 1, og pointerer at allerede etablerede ordninger kun kan aflevere et regnskab og ikke et budget.

Til § 4, stk. 6, finder Københavns Lufthavn, at påbud er en ganske indgribende retsakt. Bestemmelsen bør efter Københavns Lufthavns opfattelse være "på anmodning" evt. efterfulgt af et påbud eller anden sanktion som f. eks. bøde, hvis anmodningen ikke efterkommes og henviser til luftfartslovens § 149, stk. 5, og pkt. 2 i lov om ændring af lov om luftfart nr. 1896 af 29. december 2015.

#### Kommentar:

*Taxinævnets bemærkninger giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, eftersom bemærkningerne om undtagelse af sygetransport og offentlig servicetrafik er vedtaget af Folketinget i lov om ændring af luftfartsloven, jf. lov nr. 1896 af 29/12/2015.*

*Københavns Lufthavns bemærkninger giver anledning til at ændre § 4, stk. 4 i overensstemmelse med det foreslåede, at "kan godkendes" ændres til "godkendes".*

*Ligeledes præciseres det i § 4, stk. 4, nr. 1, at for eksisterende ordninger skal der fremlægges et regnskab og et budget for det kommende år. Københavns Lufthavns bemærkninger giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsens § 4, stk. 4, pkt. 1:*

Dato 26. maj 2016

*" For allerede eksisterende ord skal der fremsendes et revisorgodkendt regnskab og et retvisende budget med driftsomkostninger for de kommende to år med en specificering af de væsentligste omkostningselementer."*

*Bemærkningerne til § 4, stk. 6 giver ikke anledning til at ændre bestemmelsen om påbud. Det bemærkes i den forbindelse at påbudsbestemmelsen i § 4, stk. 6, er en "kan" bestemmelse.*

## **5. Regnskab**

Københavns Lufthavn finder, at § 5, stk. 4, om bortfald af godkendelse ved manglende efterlevelse af kravene i stk. 1-3, er en meget streng sanktion for f.eks. fremlæggelse af fejlbehæftede dokumentation eller forkert regnskabsmæssig opdeling. Bestemmelsen bør efter lufthavnens opfattelse ændres til "kan tilbagekaldes" eller tilsvarende i tilfælde af misligholdelse, eller gentagne tilfælde af manglende efterlevelse af kravene.

### Kommentar:

*Københavns Lufthavns bemærkninger giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsens § 5, stk. 4 til "kan tilbagekaldes".*

## **6. Tilsyn**

Københavns Lufthavn finder, at bestemmelsen i § 9, stk. 3, om tilbagekaldelse af godkendelse er en meget bred bestemmelse og en meget vid og skønsmæssig beføjelse. §§ 3-8 indeholder ifølge lufthavnen en række ikke-objektive betingelser, som skal vurderes under styrelsens skøn, og der må forudsættes langt mere specifikke bestemmelser om, i hvilke situation ikke opfyldelse af betingelserne kan sanktioneres med en tilbagekaldelse.

### Kommentar:

*Københavns Lufthavns bemærkning giver ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsen. Trafik- og Byggestyrelsen gør opmærksom på, at det er Trafik- og Byggestyrelsens opgave efter luftfartsloven at påse overholdelse af bestemmelserne om trafikledelsesordning samt gør opmærksom på, at det er en "kan"-bestemmelse, og at en evt. tilbagekaldelse ikke vil være første skridt i tilsynet og i øvrigt skal være sagligt begrundet, proportionel m.v. Trafik- og Byggestyrelsen har præciseret § 9, stk. 3 med:*

*"Trafik- og Byggestyrelsen kan tilbagekalde en godkendelse af en trafikledelsesordning, hvis Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med et tilsyn konstaterer, at betingelserne i §§ 3-5, § 6, stk. 1 og §§ 7-8 ikke længere er opfyldt."*

## **7. Bilag**

Dato 26. maj 2016

Brancheforeningen Dansk Luftfart finder, at det fremgår af lovens § 57 a, stk. 4, at de omfattede trafikledelsesordninger skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende m.v. Dette bør i sagens natur virke begge veje, således at kravene til en lufthavns dokumentation også holdes på et proportionalt niveau. Bekendtgørelsen med bilag synes ifølge brancheforeningen umiddelbart ret omfattende, og det bør derfor overvejes, om man i bekendtgørelsens formuleringer har fundet den rette balance.

Københavns Lufthavn finder, at kravene i det foreslåede regnskabsreglement vil afføde behov for investeringer og medføre både etablerings- og driftsomkostninger, som vil belaste brugernes betaling for adgang til trafikledelsesordningen. Sådanne yderligere økonomisystemer og specificering vil ifølge lufthavnen ikke være garanti for, at der kan etableres grundlag for at vurdere proportionaliteten mellem de opkrævede betalinger og den trafikale gevinst, jf. regnskabsreglementets pkt. 2. Det er ifølge lufthavnen ikke proportionalt med lovens formål at stille krav om dokumentation, der overføres til brugerne af ordningen.

Til pkt. 6 finder Københavns Lufthavn, at det i stedet for, at der "skal føres regnskab med den tid, som den pågældende medarbejder anvender i forbindelse med de forskellige typer af opgaver" i stedet tillades, at der pba. målinger anvendes et beregnet gennemsnit for den medgåede tid, som kan lægges til grund.

Til pkt. 7 om guide af passagerer, finder Københavns Lufthavn, at der ikke er tale om guide af passagerer, men derimod tale om at styre og lede taxierne og dermed sikre en korrekt og lovlig afvikling af trafikken fra optagerrækkerne. Lufthavnen nævner, at Transport- og Bygningsministeriet oprindeligt har set denne omkostning som værende særlig relevant at medtage.

Ligeledes til pkt. 7 om renholdelse af området, finder lufthavnen, at 1. punktum i pkt. 7 fjernes, da bestemmelserne i pkt. 6 om forholdsmæssig arbejdstid vil være tilstrækkelig til at sikre, at kun relevante omkostninger overføres på brugerne af ordningen.

#### Kommentar:

*Brancheforeningen Dansk Luftfart og Københavns Lufthavn foreslår, at kravene til en lufthavns dokumentation holdes på et proportionalt (lavere) niveau. Trafik- og Byggestyrelsen gør opmærksom på, at det er Trafik- og Byggestyrelsens opgave efter luftfartsloven at påse overholdelse af bestemmelserne om trafikledelsesordning.*

*Trafik- og Byggestyrelsens vil tage initiativ til, at bekendtgørelsen evalueres med input fra de relevante parter et år efter den er trådt i kraft.*

Dato 26. maj 2016

*Den nævnte bemærkning til bilagets pkt. 2 giver herefter ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til ændring af bekendtgørelsen.*

*Lufthavnens bemærkning til bilagets pkt. 6 giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre bekendtgørelsen, således at der i de tilfælde, hvor en medarbejder både udfører arbejde i forbindelse med en trafikledelsesordning samt andet arbejde, anvendes et beregnet gennemsnit for den medgåede tid, som kan lægges til grund.*

*Den nævnte bemærkning til bilagets pkt. 7 giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at bemærke, at det følger direkte af bemærkningerne til lovforslaget, at "Ved vurderingen af, om en afholdt udgift medgår direkte til etablering eller drift af en trafikledelsesordning, skal der anlægges en restriktiv bedømmelse."*

*De nævnte bemærkninger giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre bilag 1, pkt. 6 til:*

*"Udstyr, mærkater eller lignende, som skal være monteret i de tilmeldte køretøjer, drift og vedligeholdelse af teknisk vejsideudstyr samt drift og vedligeholdelse af it-løsningen. Udgifter til personale (ekskl. overhead) kan desuden indgå i det omfang, personalet udfører arbejde i forbindelse med drift af en trafikledelsesordning. I de tilfælde, hvor en medarbejder både udfører arbejde i forbindelse med en trafikledelsesordning samt andet arbejde, anvendes et beregnet gennemsnit for den medgåede tid, som kan lægges til grund. Det er alene den forholdsmæssige arbejdstid, som medarbejderen har anvendt til at udføre arbejde i forbindelse med drift af en trafikledelsesordning, der kan henføres hertil."*

*Det følger direkte af bemærkningerne til lovforslaget, at bl.a. renhold af området ikke kan anses for at medgå til drift af en trafikledelsesordning.*

*De nævnte bemærkninger til bilagets pkt. 7 giver herefter ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til ændring af bekendtgørelsen.*

## **8. Ikrafttræden**

Brancheforeningen Dansk Luftfart bemærker, at det i lovteksten (lovændringens § 2, stk. 2) angives, at ordninger, der er indgået før lovens ikrafttræden, ikke er omfattet. Dog finder den anvendelse fra det tidspunkt, hvor den kan opsiges til ophør af begge parter, dog tidligst den 1. juli 2017. I bekendtgørelsesudkastets § 12, stk. 2, er formuleringen i sidste komma " dog senest den 1. juli 2017". Brancheforeningen Dansk Luftfart foreslår, at det overvejes, om det modsatrettede ordvalg har praktisk betydning.

### Kommentar:

Dato 26. maj 2016

*Det ændrede ordvalg betyder, at eksisterende ordninger vil være omfattet af loven fra 1. juli 2017, som også er formålet med loven.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## **9. Administrative konsekvenser**

Erhvervsstyrelsen vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet, hvorfor Erhvervsstyrelsen ikke har kvantificeret disse yderligere.

### Kommentar:

*Trafik- og Byggestyrelsen noterer sig Erhvervsstyrelsens bemærkninger.*

## **10. Øvrige ændringer**

Københavns Lufthavn foreslår, at det præciseres i § 9, at, ved tilsyn med trafikledelsesordninger skal lufthavnene dokumentere, at kravene i §§ 3-5 fortsat er opfyldt.

### Kommentar:

*Københavns Lufthavns bemærkninger giver Trafik- og Byggestyrelsen anledning til at præcisere § 9, stk. 3 med:*

*"Trafik- og Byggestyrelsen kan tilbagekalde en godkendelse af en trafikledelsesordning, hvis Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med et tilsyn konstaterer, at betingelserne i §§ 3-5, § 6, stk. 1 og §§ 7-8 ikke længere er opfyldt."*



## **Bilag 1**

Akademikernes Centralorganisation (AC)  
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro  
AOPA  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Arbejdsmiljørådet for Luftfart  
Billund Lufthavn  
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd  
Cabin Union Denmark  
Danish Business Travel Association  
Danmarks Rejsebureau Forening  
Danmarks Statistik  
Dansam  
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)  
Dansk Byggeri  
Dansk Erhverv  
Dansk Flyvelederforening  
Dansk Handicap Forbund  
Dansk Industri (DI)  
Dansk Motorflyverunion  
Dansk Taxi Råd  
Dansk Transport og Logistik – DTL  
Dansk UL Flyve Union  
Dansk Vejforening  
Danske Busvognmænd  
Danske Handicaporganisationer  
Danske Havnevirksomheder, Brancheforeningen  
Danske Regioner

Dato 26. maj 2016

Danske Svæveflyverunion  
Det Centrale Handicapråd  
DI Transport  
Dragør Kommune  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Esbjerg Lufthavn  
Fagligt Fælles Forbund – 3F  
Flyvebranchens Personaleunion  
FOA  
Forbrugerrådet Tænk  
Foreningen af Rejsearrangører i Danmark  
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
Geodatastyrelsen  
HK Stat  
Ingeniørforeningen (IDA)  
ITD (Brancheforeningen for den danske vejgodstransport)  
Karup Lufthavn  
Kommunal Teknisk Chefforening  
Kommunal Vejteknisk Forening  
Kommunernes Landsforening – KL  
Kongelig Dansk Aeroklub  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
KZ & Veteranfly Klubben  
Københavns Kommune  
Københavns Lufthavne A/S  
Landsorganisationen i Danmark (LO)  
Pakkerejseankenævnet  
Rejsearrangører i Danmark  
Rejsegarantifonden  
Rigspolitichefen  
Rådet for Bæredygtig Trafik

Dato 26. maj 2016

Rådet for Sikker Trafik

Serviceforbundet

Sønderborg Lufthavn

Taxinævnet

Teknisk Landsforbund

Teknologisk Institut

Trafikforbundet

Trafikselskaberne i Danmark, Tårnby kommune

Aalborg Lufthavn

Aarhus Lufthavn