***UDKAST***

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler, trafikledelsesordninger på flyvepladsernes områder og opkrævning af betalinger)

**§ 1**

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006 og § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

**1.** Efter *§ X* indsættes:

»**§ X a**. Flyvepladser omfattet af § 55, stk. 1, giver fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

*Stk. 2.* Adgang efter stk. 1 omfatter alene ankomst- og afgangsterminaler, i det omfang adgangen hertil ikke er begrænset af regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.

*Stk. 3.* Flyvepladser omfattet af stk. 1 kan efter transport- og bygningsministerens godkendelse etablere ordninger for virksomheder, der udfører erhvervsmæssig persontransport, med henblik på at organisere adgangen til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler. Ordningerne skal forbedre opsamlingen og afsætningen af passagerer og udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering mv.

*Stk. 4.* Flyvepladser kan uanset stk. 1 opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig persontransport, og som tilmelder sig en ordning, som nævnt i stk. 3. De opkrævede betalinger må ikke overstige de samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordningen.

*Stk. 5.* De i stk. 3 nævnte ordninger og de i stk. 4 nævnte betalingsopkrævninger skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladserne offentliggør oplysninger om de godkendte ordninger på deres område og om de dertil knyttede betalinger.

*Stk. 6.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om godkendelse af de i stk. 3 nævnte ordninger.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsyn med de i stk. 3 nævnte ordninger og de i stk. 4 nævnte betalinger.

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. januar 2016.

**§ 3**

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

*Bemærkninger til ændringslovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

Indhold

[1. Indledning 3](#_Toc424896889)

[2. Baggrunden for lovforslaget 3](#_Toc424896890)

[3. Sikring af friadgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler ved flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden 4](#_Toc424896891)

[3.1 Gældende ret 4](#_Toc424896892)

[3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser 5](#_Toc424896893)

[4. Trafikledelsesordninger for den erhvervsmæssige persontransport 5](#_Toc424896894)

[4.1 Gældende ret 5](#_Toc424896895)

[4.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser 6](#_Toc424896896)

[5. Flyvepladsernes ret til at opkræve betaling for adgang i forbindelse med trafikledelsesordninger 7](#_Toc424896897)

[5.1 Gældende ret 7](#_Toc424896898)

[5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser 7](#_Toc424896899)

[6. Konsekvenser for lufthavnene 8](#_Toc424896900)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner 8](#_Toc424896901)

[8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet 8](#_Toc424896902)

[9. Miljømæssige konsekvenser 8](#_Toc424896903)

[10. Administrative konsekvenser for borgerne 8](#_Toc424896904)

[11. Forholdet til EU-retten 9](#_Toc424896905)

[12. Hørte myndigheder og organisationer 9](#_Toc424896906)

[13. Sammenfattende skema 9](#_Toc424896907)

# 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at sikre tilgængelighed og et velfungerende samspil mellem transportformerne til og fra flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013. Disse flyvepladser udgør vigtige komponenter af den centrale infrastruktur og forbinder de danske byer både nationalt og internationalt. Det er derfor afgørende at sikre både offentlighedens fri adgang til flyvepladserne, samt flyvepladsernes mulighed for at foretage den fornødne trafikledelse på deres områder.

Bl.a. på grund af miljø- og sikkerhedsmæssige forhold forbundet med drift af flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, samt det forhold, at en flyveplads kræver stor arealanvendelse, er afstanden mellem flyvepladsens terminalområder og det opland, som flyvepladsen betjener generelt forholdsvis stor. God tilgængelighed til flyvepladser stiller derfor særlige krav til ankomst- og afgangsterminaler, adgangsveje og parkering.

Med henblik på sikring af et bredt udbud af muligheder for transport til og fra flyvepladsens terminalfaciliteter slår lovforslaget fast, at flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, giver fri adgang fra offentlig vej, tog- og metroperroner til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

Kravet om fri adgang omfatter alle former for trafik, herunder privat kørsel, kollektiv transport og erhvervsmæssig persontransport.

Med forventning om et fortsat stigende antal brugere af de omfattede flyvepladser, vil samspillet mellem kollektiv transport, taxi, private busser og private biler imidlertid fortsat blive mere komplekst. Lovforslaget sikrer derfor muligheden for, at flyvepladserne kan indføre ordninger for at organisere adgang for den erhvervsmæssige persontransport til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler med henblik på at forbedre opsamlingen og afsætningen af passagerer og udnyttelse af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v. (såkaldte trafikledelsesordninger).

Uanset kravet om fri adgang, giver lovforslaget desuden mulighed for, at flyvepladserne kan indføre betaling for adgang for den erhvervsmæssige persontransport, herunder taxikørsel og buskørsel, til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler. Betalingerne kan dog kun opkræves, i det omfang de fastsættes til dækning af omkostninger direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning.

Det er hensigten, at trafikledelsesordningerne skal være omkostningsneutrale.

# 2. Baggrunden for lovforslaget

Antallet af flypassagerer, som benytter Danmarks største flyvepladser, Københavns Lufthavn i Kastrup, Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn er i de senere år fortsat stigende. I naturlig forlængelse heraf vil flyvepladserne opleve en stigning i antallet af biler, taxi og private busser, der skal afsætte og opsamle flypassagerer ved ankomst- og afgangsterminaler ved flyvepladserne.

I forhold til flypassagerne og deres ledsagere, der f.eks. ankommer til Københavns Lufthavn, Kastrup via offentligt vejnet, blandt andet med taxi eller privat bus, opleves der desuden ofte kødannelser, problematiske adgangsforhold samt manglende holdepladser som følge af det store antal tilkommende og ventende taxi.

Senest har Københavns Lufthavne A/S derfor påpeget et konkret behov for at indføre trafikledelsesordninger til håndtering af tilkomne taxi og private busser.

Transport- og Bygningsministeriet ønsker med denne lov at imødekomme flyvepladsernes behov for at kunne foretage trafikledelse af den erhvervsmæssige persontransport på deres områder og at kunne opkræve betaling fra virksomhederne svarende til de direkte udgifter, som den enkelte flyveplads har til etablering og drift af en sådan ordning.

Lovforslaget fastslår dog samtidig, at udgangspunktet er, at flyvepladserne skal give fri adgang fra veje, tog- og metroperroner til og fra ankomst- og afgangsterminaler. Personer, som ankommer til flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, ved privat eller kollektiv transport har således uden undtagelse fri adgang hertil. Ligeledes har den erhvervsmæssige persontransport vederlagsfri adgang til terminalerne ved de flyvepladser, der ikke har etableret en godkendt trafikledelsesordning.

# 3. Sikring af friadgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler ved flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden

## 3.1 Gældende ret

Tilladelser til at drive offentlig flyveplads udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen med hjemmel i luftfartslovens § 55, stk. 1, med vilkår fastsat på grundlag af luftfartslovens § 57.

I medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6, stilles der vilkår om, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik. Endvidere kan der i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 11, stilles andre særlige vilkår, der varetager væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn, for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

Driftstilladelserne til Københavns Lufthavne A/S, Aalborg Lufthavn a.m.b.a. og Billund Lufthavn indeholder en række vilkår fastsat i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 1 og 2. Driftstilladelserne indeholder dog ingen bestemmelser, der forpligter flyvepladsen i forhold til trafikal tilgængelighed fra landsiden, herunder til at oprette taxiholdepladser eller til i øvrigt at stille faciliteter til rådighed for taxier og private busser.

Ligeledes indeholder de nærmere regelsæt for bestemmelser om flyvepladsreglement for Københavns Lufthavn, Kastrup, Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn ingen regler om trafikal tilgængelighed fra landsiden.

Danske flyvepladser omfattet af luftfartslovens § 55, stk. 1 er i dag etableret på arealer af forskelligartet karakter, herunder offentligejet og privatejet grund.

Til eksempel er Københavns Lufthavn, Kastrup etableret på privat grund, som er ejet af Københavns Lufthavne A/S. Al parkering samt tilkørselsforhold til opsamling og afsætning af flypassagerer sker således i Københavns Lufthavn, Kastrup på privat grund.

I Københavns Lufthavn, Kastrup er det i dag muligt at parkere i nærmere afgrænsede arealer omkring flyvepladsen ved betaling af en parkeringsafgift. Det er i øvrigt muligt for private biler at afsætte eller opsamle flypassagerer i nærmere afgrænsede arealer omkring flyvepladsen. Københavns Lufthavn har i dag fastsat, at det er gratis at parkere i området omkring flyvepladsen i en periode indtil 15 minutter. Københavns Lufthavne har i øvrigt særlige pladser reserveret til privat busser (herunder charterbusser) til opsamling af flypassagerer. Endelig er det muligt for taxi at afsætte og opsamle flypassagerer i særlige områder reserveret til dette.

## 3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Staten har gennem en lang periode systematisk involveret sig i at forbedre infrastrukturen, der knytter flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, sammen med det øvrige transportsystem. De store flyvepladser er således i dag forbundet med motorvejsnettet eller hovedveje og er eller vil blive forbundet med banenettet/ metroen. Samtidig medvirker stat, region og kommuner til, at der er høj service i den daglige kollektive trafikbetjening af flyvepladserne.

Det er således en transportpolitisk prioritet, at flyvepladser der er omfattet af luftfartslovens § 55, stk. 1, giver fri adgang fra offentlig vej, tog- og metroperroner til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

På den baggrund foreslås bestemmelser indsat i luftfartsloven om, at flyvepladser omfattet af luftfartslovens § 55, stk. 1, skal give offentligheden adgang, herunder vederlagsfri adgang, til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

Den frie adgang vedrører kun en kortvarig adgang til ankomst- og afgangsterminaler, f.eks. med henblik på afrejse, opsamling eller afsætning af passagerer. De foreslåede bestemmelser berører ikke flyvepladsernes adgang til at omlægge eller nedlægge, samt i øvrigt regulere, adgangsveje til flyvepladsens arealer, når blot ikke sådanne dispositioner hindrer den frie adgang til ankomst- og afgangsterminalerne. Bestemmelserne berører endvidere ikke flyvepladsernes eksisterende mulighed for at opkræve betaling for anden adgang til deres områder, herunder eksempelvis for erhvervsmæssig godstransport eller for privat parkering på flyvepladsernes arealer i mere end 15 minutter.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § X a, stk. 1 og 2.

# 4. Trafikledelsesordninger for den erhvervsmæssige persontransport

## 4.1 Gældende ret

Der findes ikke i dag regler i luftfartslovgivningen om erhvervsmæssig persontransport på flyvepladsernes landside.

Udgangspunktet er imidlertid, at flyvepladserne, som ejere eller i kraft af deres respektive leje- og forpagtningsaftaler, kan regulere adgangen til deres arealer og bygninger, herunder til ankomst- og afgangsterminalerne. Som nævnt ovenfor har flere flyvepladser indført restriktioner og krav om betaling for eksempelvis længerevarende parkering.

## 4.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Med forventning om et fortsat stigende antal brugere af flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, vil samspillet mellem kollektiv transport, taxi, private busser og private biler blive fortsat mere komplekst. Senest har bl.a. Københavns Lufthavne A/S derfor påpeget, at der er behov for at indføre trafikledelsesordninger for at håndtere tilkomne taxi og private busser på flyvepladsens område.

Det er hensigten, at flyvepladserne – uanset lovforslagets bestemmelser om fri adgang – skal bevare de eksisterende muligheder for at indføre ordninger, som organiserer adgang for den erhvervsmæssige persontransport til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler med henblik på at optimere opsamling og afsætning af passagerer og udnyttelse af adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v. (såkaldte ”trafikledelsesordninger”).

Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at indførelse af sådanne trafikledelsesordninger vil bidrage til at øge mobiliteten, give en mere fleksibel udnyttelse af flyvepladsernes arealer, samt øge trafiksikkerheden og begrænse taxiernes tomkørsel på det offentlige vejnet. En yderligere fordel ved sådanne ordninger vil være, at antallet af tilkomne køretøjer i høj grad kan reguleres. Dette medfører, at ventetiden for taxichaufførerne minimeres, ligesom generne for den omkringliggende øvrige transport på vejnettet minimeres.

Lovforslagets regler om trafikledelsesordninger gælder kun for erhvervsmæssig persontransport. For så vidt angår anden transport, dvs. f.eks. kollektiv transport, erhvervsmæssig godstransport og privat transport, indebærer lovforslaget ikke en ændring flyvepladsernes eksisterende muligheder for at organisere disse transportformers adgang til flyvepladsens arealer, så længe flyvepladserne til enhver tid sikrer den fri adgang, der følger af lovforslagets § 1, nr. 1 (forslaget til *§ X a, stk. 1*).

Det foreslås, at trafikledelsesordningerne for den erhvervsmæssige persontransport skal godkendes af transport- og bygningsministeren. Godkendelse vil kun kunne gives, hvis trafikledelsesordningerne sikrer, at opsamling og afsætning af flypassagerer og deres ledsagere sker i afgrænsede områder i direkte tilknytning til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler. De pågældende områder skal endvidere være afgrænset af de enkelte flyvepladser på en måde, som sikrer effektiv og kontrolleret afvikling af taxi- og privat buskørsel.

Det foreslås endvidere, at der indsættes udtrykkelig bestemmelse om, at trafikledelsesordningerne skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Danske og udenlandske taxier og private busser, samt eventuelle øvrige former for erhvervsmæssig persontransport, skal således have mulighed for på ikke-diskriminerende vilkår at tilmelde sig en trafikledelsesordning.

Flyvepladserne skal desuden offentliggøre oplysninger om de godkendte ordninger på deres område, så virksomheder, der ønsker at gennemføre erhvervsmæssig persontransport herpå, kan orientere sig om ordningerne og betingelserne for tilmelding.

Det forslås endvidere, at transport- og bygningsministeren i øvrigt kan fastsætte regler om godkendelse af trafikledelsesordningerne og tilsyn hermed.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, (forslaget til *§ X a, stk. 3, 6 og 7*).

# 5. Flyvepladsernes ret til at opkræve betaling for adgang i forbindelse med trafikledelsesordninger

## 5.1 Gældende ret

Der findes ikke specifikke regler i luftfartslovgivningen om opkrævning af betaling for erhvervsmæssig persontransport flyvepladsernes områder, herunder til og fra afgangs- og ankomstterminalerne.

Udgangspunktet er imidlertid som nævnt ovenfor under afsnit 4.1, at flyvepladserne som ejere eller i kraft af deres respektive leje- og forpagtningsaftaler kan regulere adgangen til deres arealer og bygninger, herunder ankomst- og afgangsterminaler, og kan opkræve betaling herfor.

Transport- og Bygningsministeriet har ikke kendskab til, at der på nuværende tidspunkt opkræves betaling fra f.eks. taxier og private busser for indkørsel til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler. Som nævnt ovenfor opkræves i f.eks. Københavns Lufthavn, Kastrup, betaling for længerevarende parkering mv.

## 5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Gevinsterne ved egentlige trafikledelsesordninger, som efter lovforslaget er målrettet den erhvervsmæssige persontransport, herunder en forkortet ventetid ved opsamling af passagerer, vil især tilfalde de virksomheder, der forestår transporten, dvs. taxibranchen og private busser. Det synes derfor rimeligt, at eventuelle omkostninger for flyvepladserne, der direkte er forbundet med etablering og drift af ordningerne kan pålægges disse erhverv.

For så vidt angår erhvervsmæssig persontransport, herunder taxikørsel og privat buskørsel, er det derfor forslaget, at flyvepladserne – uanset forslaget til *§ X a, stk. 1* – efter § *X a, stk. 4,* bevarer de eksisterende mulighed for at indføre krav om en betaling for adgangen til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler. Det gælder dog kun, hvis de opkrævede betalinger alene dækker omkostninger, der er direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning, jf. forslaget til *§ X a, stk. 3*.

Etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning er således en forudsætning for opkrævning af betaling for adgang til ankomst- og afgangsterminalerne. Det er dog ikke hensigten, at størrelsen af betalingen og takststrukturen i øvrigt skal forhåndsgodkendes af transport- og bygningsministeren, inden de indføres og opkræves. Transport- og bygningsministeren fører dog tilsyn hermed og kan fastsætte regler om dette tilsyn.

Det foreslås endvidere, at de konkrete opkrævninger og takststrukturen skal være gennemsigtig og ikke-diskriminerende, og at oplysninger om takststrukturen skal offentliggøres af flyvepladserne.

Det er endvidere hensigten, at trafikledelsesordningerne skal være omkostningsneutrale set over et kalenderår, hvilket indebærer, at de samlede årlige gebyrindtægter ikke må overstige de samlede årlige direkte omkostninger forbundet med at etablere og drive ordningerne.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, (forslaget til § *X a, stk. 4, 5 og 7*).

# 6. Konsekvenser for lufthavnene

Transport- og Bygningsministeriet har overvejet, om den rådighedsindskrænkning, som flyvepladserne pålægges ved lovforslagets regler, kan rejse spørgsmål i forhold til grundlovens § 73. Transport- og Bygningsministeriet vurderer imidlertid, at det ikke er tilfældet.

Lovforslagets regler om adgang for offentligheden vederlagsfrit udgør således alene en beskeden begrænsning i rådighedsretten over flyvepladsernes arealer, som ikke ændrer de bestående ordninger på flyvepladserne i dag. Reglerne er endvidere begrundet i den væsentlige offentlige interesse, der er i at sikre en åben adgang og gode transportmuligheder til de centrale infrastrukturanlæg, som flyvepladserne repræsenterer. Reglerne vil gælde i almindelighed for de flyvepladser, der er omfattet af luftfartslovens § 55, stk. 1, og operatørerne kan derfor tage højde herfor ved driften, herunder ved ansøgning om tilladelser og fornyelser af tilladelser efter luftfartslovens § 55, stk. 1. De økonomiske virkninger for lufthavnene vil endelig være beskedne.

# 7. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og regioner. Lovforslaget vil have begrænsede økonomiske og administrative konsekvenser for staten i form af udgifter til godkendelse og tilsyn med ordningen. Disse økonomiske og administrative konsekvenser forventes at kunne indeholdes i Transport- og Bygningsministeriets eksisterende økonomiske ramme.

# 8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har alene erhvervsøkonomiske konsekvenser for lufthavne og virksomheder, der udøver erhvervsmæssig persontransport i det omfang, der etableres og drives trafikledelsesordninger, hvor der opkræves betalinger.

# 9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke væsentlige miljømæssige konsekvenser.

# 10. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne

# 11. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

# 12. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk oplistning af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget]

# 13. Sammenfattende skema

**Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner |   |  |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner |  |  |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet |  |  |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet |  |  |
| Evt. Ligestillingsmæssige konsekvenser |  |  |
| Miljømæssige konsekvenser |  |  |
| Administrative konsekvenser for borgerne |  |  |
| Forholdet til EU-retten | Ingen. | Ingen. |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1, nr. 1 (forslag til § X a)*

Den foreslåede affattelse af luftfartslovens *§ X a, stk. 1*, medfører, at flyvepladser omfattet af luftfartslovens § 55, stk. 1, skal give fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler.

Kravet om fri adgang omfatter alle former for transport, herunder gående, privat kørsel, kollektiv transport og erhvervsmæssig persontransport. Kravet om fri adgang gælder uanset formålet med adgangen. Kravet gælder dog kun for flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, og således ikke militære og private flyvepladser.

Kravet om fri adgang for offentligheden til de pågældende flyvepladser indebærer først og fremmest et krav om, at flyvepladserne skal give kortvarig vederlagsfri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminalerne. Konkret skal flyvepladserne vederlagsfrit tillade en standsning eller parkering i minimum 15 minutter på arealer i direkte tilknytning til terminalerne.

Kravet om fri – herunder vederlagsfri – adgang gælder ikke for længerevarende ophold på flyvepladsernes område, og bestemmelsen påvirker derfor ikke flyvepladsernes eksisterende adgang til at opkræve betaling for parkering i mere end 15 minutter, herunder f.eks. for parkering i parkeringshuse, på parkeringspladser mv. på flyvepladsernes områder.

Bestemmelsen angår alene en forpligtelse til at sikre adgangen til terminalerne. Flyvepladserne kan således fortsat foretage de nødvendige omlægninger, nedlægninger og øvrige reguleringer af adgangsveje til flyvepladsernes arealer, forudsat at sådanne dispositioner ikke hindrer den frie adgang. Den frie adgang indebærer dog bl.a., at der skal være adgang til opsamling og afsætning af passagerer i umiddelbar tilknytning til ankomst- eller afgangsterminalerne samt adgang for gående hertil.

Uanset kravet om fri adgang kan flyvepladserne dog fortsat for så vidt angår den erhvervsmæssige persontransport indføre en række begrænsninger i adgangen til og fra terminalerne i overensstemmelse med reglerne i lovforslagets § X a, stk. 3, ligesom der – i forhold til disse - vil kunne opkræves betaling i overensstemmelse med reglerne i den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § X a, stk. 4.

Der henvises til de almindelige bemærkninger ovenfor i afsnit 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at retten til adgang under stk. 1 alene omfatter ankomst- og afgangsterminaler, i det omfang adgangen hertil ikke er begrænset af regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Reglerne herom er fastsat i bekendtgørelse nr. 1339 af 3. december 2012 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security).

Det foreslås i *stk. 3,* at flyvepladser omfattet af stk. 1 efter transport- og bygningsministerens godkendelse kan etablere ordninger for virksomheder, der udfører erhvervsmæssig persontransport, med henblik på at organisere adgangen til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler. Ordningerne skal forbedre opsamlingen og afsætningen af passagerer og udnyttelse af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Adgangen til at etablere trafikledelsesordninger efter *stk. 3*, finder alene anvendelse i forhold til erhvervsmæssige persontransport. For så vidt angår kollektiv transport, erhvervsmæssig godtransport og privat transport indebærer lovforslaget ikke en ændring af flyvepladsernes eksisterende muligheder for at organisere disse transportformers adgang til flyvepladsens arealer. I forhold til disse skal flyvepladserne dog til enhver tid sikre den frie – herunder vederlagsfrie – adgang, der følger af den foreslåede bestemmelse i *stk. 1*.

Flyvepladserne kan forlange, at virksomheder, som udfører erhvervsmæssige persontransport på flyvepladsernes arealer, skal tilmelde sig den pågældende trafikledelsesordning som betingelse for at få adgang til flyvepladsernes arealer. Trafikledelsesordningerne for erhvervsmæssig persontransport udgør således en undtagelse til § X a, stk. 1, om fri adgang.

Trafikledelses­ordningerne skal godkendes af transport- og bygningsministeren, inden de indføres. Ved godkendelsen sikrer transport- og bygningsministeren, at ordningen lever op til kravene i stk. 3 og 5 samt eventuelle regler udstedt i medfør af den foreslåede stk. 6.

Der henvises til bemærkningerne til stk. 5 nedenfor samt de almindelige bemærkninger i afsnit 4.

Det foreslås i *stk. 4*, at flyvepladser uanset stk. 1 kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig persontransport, og som tilmelder sig en ordning, som nævnt i stk. 3. De opkrævede betalinger må ikke overstige de samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordningen.

Flyvepladsers etablering af en trafikledelsesordning må ikke udgøre et selvstændigt forretningsområde, således at den samlede opkrævning af betalinger fra de tilmeldte virksomheder overstiger flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af selve ordningen.

I flyvepladsens direkte omkostninger til etablering af en ordning indgår følgende elementer til deres kostpris: Planlægning, anskaffelse af teknisk vejsideudstyr og kabelføringer samt anskaffelse af it-løsning. Ved den initiale anskaffelse og ved alle følgende nyanskaffelser ansættes på et fagligt grundlag en levetid, hvorefter udgifter til etablering fordeles over trafikledelsesordningens driftsperiode. Udgifter til planlægning kan i alle tilfælde maksimalt andrage 20 pct. af etableringsomkostningerne.

I flyvepladsens direkte omkostninger til drift af en ordning, indgår følgende elementer i de enkelte kalenderår til deres kostpris: 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 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, skal der føres regnskab med den tid, den pågældende medarbejder anvender i forbindelse med de forskellige typer af opgaver. 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.

Ved vurderingen af, om en afholdt udgift medgår direkte til etablering eller drift af en trafikledelsesordning, skal der anlægges en restriktiv bedømmelse. Således kan udgifter til medarbejdere, der eksempelvis guider flyvepladsens passagerer, sørger for renhold på lufthavnens område eller i øvrigt udfører opgaver, som i almindelighed må antages at være i flyvepladsens egen interesse, ikke anses for at medgå til drift af en trafikledelsesordning. Ligeledes anses tab som følge af omlægning af lufthavnens arealer, udgifter til ombygning eller tilbygning af eksisterende terminalbygninger, samt udgifter til omlægning af eksisterende veje og stier ikke for at være udgifter medgået direkte til etablering eller drift af en trafikledelsesordning.

Der henvises til de almindelige bemærkninger ovenfor i afsnit 5.

Det foreslås i *stk. 5*, at de i stk. 3 nævnte ordninger og de i stk. 4 nævnte betalinger skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladserne offentliggør oplysninger om de godkendte ordninger på deres område og dertil knyttede betalinger.

Med ikke-diskriminerende menes, at en virksomhed, som lovligt udfører erhvervsmæssig personbefordring, har adgang til at tilmelde sig trafikledelsesordningen, når virksomheden opfylder de af flyvepladsen fastsatte objektive krav, herunder bl.a. krav til adfærd og eventuel betaling m.v. Flyvepladserne kan derfor stille krav om, at virksomheden som led i tilmeldingen skal acceptere aftalegrundlaget for trafikledelsesordningen på den konkrete flyveplads. Eksempelvis kan dette ske ved at et bestillingskontor tilslutter sig dette aftalegrundlag på vegne af dets taxivognmænd.

Flyvepladsens administrative procedurer i forbindelse med tilmelding til en trafikledelsesordning må dog ikke hindre adgangen til at tilmelde sig for virksomheder, som kun lejlighedsvist betjener kunder til eller fra flyvepladsen. Dette kunne f.eks. være virksomheder fra udlandet eller virksomheder fra andre landsdele, som driver erhvervsmæssig personbefordring. Tilmelding til en trafikledelsesordning for en lejlighedsvis bruger skal derfor kunne foretages af brugeren inden for en tidsramme på ca. 10 minutter fra ankomsten til lufthavnen. Det gælder i øvrigt for de administrative procedurer og de krav, som indgår i aftalegrundlaget for en trafikledelsesordning, at de hverken direkte eller indirekte må diskriminere udenlandske erhvervsdrivende.

Til opfyldelse af kravet om gennemsigtighed i forhold til de vilkår, hvorpå virksomhederne kan få adgang til flyvepladsernes område, skal flyvepladserne bl.a. offentliggøre oplysninger om aftalegrundlaget for de godkendte ordninger på deres område og dertil knyttede betalinger, jf. *stk. 5, 2. led*, således at det ud fra en beskrivelse af ordningen er muligt for den enkelte virksomhed at forstå og gennemskue ordningen og de betalinger, der er knyttet hertil.

Det foreslås i *stk. 6*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om godkendelse af de i stk. 3 nævnte ordninger, herunder bl.a. regler om ansøgning, høring af berørte virksomheder, grundlaget for vurderingen, og om hvornår der kan meddeles godkendelse og vilkårene herfor.

Det foreslås i *stk. 7*, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsyn med de i stk. 3 nævnte ordninger og de i stk. 4 nævnte betalinger.

Efter luftfartslovens § 150 e fører transport- og bygningsministeren generelt tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet. Det foreslås dog, at transport- og bygningsministeren som supplement hertil kan fastsætte regler om særligt tilsynet med trafikledelsesordningerne.

Det foreslås desuden, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsynet med de opkrævede betalinger, herunder med at de opkræves på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, og at indtægterne ved ordningen ikke samlet set overstiger de samlede direkte omkostninger over et kalenderår. Transport- og bygningsministeren kan bl.a. fastsætte regler om at flyvepladserne kan påbydes at afgive nærmere bestemte oplysninger til brug for tilsynet og om udarbejdelse af et særskilt regnskab for de respektive ordninger.

Transport- og bygningsministeren kan endvidere fastsætte regler, hvorefter transport- og bygningsministeren kan pålægge flyvepladserne at tilbagebetale opkrævede betalinger. En tilbagebetaling af en for høj betaling for et år i strid med den foreslåede bestemmelse i § X, stk. 4, 2. pkt., kan f.eks. ske ved at betalingerne nedsættes i et af de følgende år. Ved opkrævning af betalinger i strid med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § X, stk. 5 skal tilbagebetaling derimod ske direkte til den enkelte virksomhed.

 **Bilag 1**

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

|  |  |
| --- | --- |
| *Gældende formulering* | *Lovforslaget* |
| **§ [indsæt nr. på gældende bestemmelse]** | **§ 1**I [lovens populærtitel], jf. lovbekendtgørelse nr. [bekendtgørelsesnr.], som ændret bl.a. ved [ændringslov] og senest ved [seneste ændringslov], foretages følgende ændringer:* 1. [indsæt ændring].
	2. [indsæt ændring].
	3. [indsæt ændring].

[Osv.] |