



Fremsat den 29. oktober 2015 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

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, § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014 og § 9 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 57 indsættes:

»§ 57 a. Flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen hertil er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom.

Stk. 2. Flyvepladser med offentlig adgang kan efter transport- og bygningsministerens godkendelse etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Stk. 3. Flyvepladser med offentlig adgang kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervmæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter stk. 2. De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

Stk. 4. Ordninger efter stk. 2, og betalinger efter stk. 3, skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladser offentliggør oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere regler om godkendelse af de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder regler om, hvilke trafikledelsesordninger, der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere nærmere regler om de omkostninger, som er nævnt i § 57 a, stk. 3, 2. pkt., samt regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for behandlingen af ansøgninger om godkendelse af trafikledelsesordninger.

Stk. 6. Transport- og bygningsministeren fastsætter regler om tilsyn med de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder tilsyn med de omfattede virksomheders samlede betalinger og flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordninger med betaling efter stk. 3. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet, samt regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger.«

2. I § 149, stk. 5, indsættes efter »§ 38,«: »§ 57 a, stk. 1 og 2,«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på aftaler om trafikledelse, der er indgået før lovens ikrafttræden. Loven finder dog anvendelse på sådanne aftaler om trafikledelse fra det tidspunkt, hvor de kan opsiges til ophør af begge parter, dog tidligst 1. januar 2017.

Stk. 3. Flyvepladser, der har indgået aftaler om trafikledelse som nævnt i stk. 2, skal indsende ansøgning om godkendelse heraf til transport- og bygningsministeren senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af denne lov.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for

Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Lovforslagets hovedpunkter*
 - 3.1. *Sikring af fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler ved offentlige flyvepladser*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 3.1.3. *Den foreslåede ordning*
 - 3.2. *Trafikledelsesordninger*
 - 3.2.1. *Gældende ret*
 - 3.2.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 3.2.3. *Den foreslåede ordning*
 - 3.3. *Betaling i forbindelse med trafikledelsesordninger*
 - 3.3.1. *Gældende ret*
 - 3.3.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 3.3.3. *Den foreslåede ordning*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
10. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at give fri adgang for transport af personer til og fra ankomst- og afgangsterminaler på flyvepladser med offentlig adgang, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil.

Med lovforslaget sikres, at flyvepladserne fortsat har mulighed for at organisere adgangen for transport af personer gennem anvendelse af trafikledelsesordninger, men der ind sættes med den foreslåede bestemmelse en hjemmel til, at transport- og bygningsministeren skal godkende trafikledelsesordninger, når de f.eks. indebærer tilmelding og betaling fra brugerne. Godkendelse er betinget af, at det primære formål med sådanne ordninger er at forbedre opsamlingen og afsætningen af passagerer og udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Flyvepladserne bevarer fortsat muligheden for at opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter denne lov. De omfattede virksomheders samlede betalinger må dog ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig service- trafik.

Transport- og bygningsministeren fører et tilsyn med de trafikledelsesordninger, der er godkendt efter denne lov.

2. Baggrund

Flyvepladser udgør vigtige komponenter af den centrale infrastruktur. Antallet af flypassagerer, som benytter Danmarks største flyvepladser; Københavns Lufthavn, Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn, har i de senere år været stigende. Flyvepladserne ventes derfor at skulle håndtere flere private biler, taxier og busser, der afsætter og opsamler flypassagerer ved ankomst- og afgangsterminalerne.

Samspelet mellem private biler, taxier og busser og samspelet mellem de private former for transport og den kollektive trafik omkring de store flyvepladser bliver samtidig mere komplekst. Det risikerer at give anledning til trafikale problemstillinger. Transport- og Bygningsministeriet har blandt andet kendt til, at der gennem en årrække har været periodevis opstuvning af taxier på det offentlige vejnet omkring Københavns Lufthavn, som har været til gene for den øvrige trafik til og fra lufthavnen.

Den eksisterende lovgivning tager efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering ikke et tilstrækkeligt hensyn til på den ene side at afbalancere behovet for at sikre et fortsat bredt udbud af muligheder for transport af personer til og fra flyvepladsernes terminalfaciliteter, og på den anden side flyvepladsernes behov for at etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Sikring af fri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminaler ved offentlige flyvepladser

3.1.1. Gældende ret

Tilladelse til at drive offentlig flyveplads udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen med hjemmel i luftfartslovens § 55, stk. 1, med vilkår fastsat i henhold til 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 nødvendig kapacitet.

Driftstilladelseerne til Københavns Lufthavn 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. Driftstilladelseerne 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, 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 offentligejede og privatejede grunde. For eksempel er Københavns Lufthavn etableret på privat grund, som er ejet af Københavns Lufthavn A/S. Al parkering samt tilkørselsforhold til opsamling og afsætning af flypassagerer sker således i Københavns Lufthavn på privat grund.

I Københavns Lufthavn 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. Det er i dag gratis at parkere i området omkring Københavns Lufthavn i en periode indtil 15 minutter. Københavns Lufthavn har i øvrigt særlige pladser reserveret til private busser (herunder charterbusser) til opsamling af flypassagerer. Endelig er det muligt for taxier at afsætte og opsamle flypassagerer i særlige områder reserveret til dette.

3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Staten har gennem en lang periode systematisk involveret sig i at forbedre infrastrukturen, der knytter flyvepladser med offentlig adgang sammen med det øvrige transportsystem. De store flyvepladser er således i dag forbundet med motorvejsnettet eller hovedveje og i tilfældet med Københavns Lufthavn forbundet med jernbanenettet og 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 skal give fri adgang for transport af personer.

3.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 1, at det kommer til at fremgå udtrykkeligt af loven, at flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 1.

Kravet om fri adgang for transport af personer til de pågældende flyvepladser indebærer først og fremmest, at flyvepladserne skal give kortvarig vederlagsfri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminalerne. Konkret skal flyvepladserne vederlagsfrit tillade parkering for køretøjer i minimum 15 minutter på arealer i direkte tilknytning til terminalerne.

Den fri adgang vedrører kun en kortvarig adgang til ankomst- og afgangsterminaler, f.eks. med henblik på afrejse, opsamling eller afsætning af passagerer samt normale endestationsophold for busser, der udfører almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikskaber.

Kravet om fri – herunder vederlagsfri – adgang gælder således 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.

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 fri 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 erhvervmæssig godstransport eller for privat parkering på flyvepladsernes arealer i mere end 15 minutter. Ligeledes berører det ikke flyvepladsernes nuværende mulighed for at begrænse anden ophold i erhvervsøjemed i forbindelse med transport uden passagerer (f.eks. biludlejning, parkeringsservice og lignende).

Kravet om fri adgang omfatter privat personbefordring, offentlig servicetrafik som defineret i lov om trafikskaber, og erhvervmæssig personbefordring som defineret i lov om taxikørsel m.v. (herefter taxiloven) og lov om buskørsel (herefter buskørselsloven).

Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse gælder den fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler alene i det

omfang adgangen ikke er begrænset af regler i luftfartsloven vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af luftfartsloven herom.

3.2. Trafikledelsesordninger

3.2.1. Gældende ret

Der findes ikke i dag regler i luftfartslovgivningen om adgangen for transport af personer på flyvepladsernes landside.

Udgangspunktet er imidlertid, at flyvepladserne, som ejere eller i kraft af deres respektive leje- og forpagtningsaftaler, kan organisere adgangen til deres arealer og bygninger, herunder til ankomst- og afgangsterminalerne.

3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Med forventning om et fortsat stigende antal flypassagerer vil samspillet mellem kollektiv transport, taxier, private busser og private biler blive mere komplekst.

Transport- og Bygningsministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at flyvepladserne, uanset lovforslagets bestemmelse om fri adgang for persontransport, bibeholder mulighederne for at indføre trafikledelsesordninger. Disse ordninger giver mulighed for en mere fleksibel udnyttelse af flyvepladsens arealer ved at organisere adgang til og fra flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Samtidig vil en trafikledelsesordning i visse tilfælde bidrage til at øge sikkerheden i trafikken og reducere trafikens belastning af miljøet.

Transport- og Bygningsministeriet kan blandt andet henvise til, at der i Københavns Lufthavn gennem en årrække har været periodevise trafikale problemer i form af trængsel på det offentlige vejnet omkring lufthavnen. Årsagen til disse problemer har været en uforholdsmæssig stor tilstrømning af taxier til lufthavnens arealer, der er reserveret til parkering af taxier, som afventer en tur fra lufthavnen. For at afhjælpe dette har Københavns Lufthavn etableret en trafikledelsesordning.

Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at det er nødvendigt at indføre udtrykkelig lovhjemmel til, at transport- og bygningsministeren skal godkende etableringen af trafikledelsesordninger. Baggrunden herfor er, at flyvepladser har et lokalt monopol på adgangen til rejser med fly. Et sådant monopol kan potentielt indebære, at flyvepladsens ønsker om indtjening ikke støttes af samfundets ønske om mobilitet i og omkring det trafikknudepunkt, som flyvepladsen udgør.

3.2.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås det på den baggrund, at flyvepladser med offentlig adgang efter transport- og bygningsministerens godkendelse kan etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyve-

pladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v., jf. den foreslåede § 57 a, stk. 2.

Ved trafikledelsesordning forstås enhver form for organisering af adgangen til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder f.eks. bomme, signaler, særlige baner eller lignende.

Lovforslagets regler om trafikledelsesordninger gælder for transport af personer. Lovforslaget indebærer således ikke en ændring i flyvepladsernes eksisterende muligheder for at organisere adgangen til flyvepladsens arealer, så længe flyvepladserne til enhver tid sikrer den fri adgang, der følger af lovforslagets § 1, nr. 1, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse omfatter trafikledelsesordninger på offentlig og privat grund. Forslagets bestemmelser om trafikledelsesordninger tillader imidlertid ikke trafikledelsesordninger, hvor disse er forhindret af restriktion i anden lovgivning.

Det fremgår endvidere af den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 1, at trafikledelsesordningen skal forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v. Med denne formulering er det lovgivers intention, at trafikledelsesordningerne skal sikre en effektiv og kontrolleret afvikling af transporten af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, samt sikre, at opsamling og afsætning af flypassagerer og deres ledsagere sker i afgrænsede områder i direkte tilknytning til disse.

Det foreslås endvidere, at det kommer til at fremgå direkte af lovens ordlyd, at trafikledelsesordningerne skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 4, 1. pkt.

Med henblik på, at det er muligt for den enkelte bruger at forstå og gennemskue ordninger, de administrative procedurer og de betalinger, der evt. er knyttet hertil, skal flyvepladserne desuden offentliggøre oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 4, 2. pkt.

Det foreslås endvidere, at transport- og bygningsministeren i øvrigt kan fastsætte regler om godkendelse af trafikledelsesordningerne og tilsyn hermed, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 5 og 6.

3.3. Betaling i forbindelse med trafikledelsesordninger

3.3.1. Gældende ret

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

Udgangspunktet er imidlertid, som nævnt ovenfor under afsnit 3.2.1., at flyvepladserne som ejere eller i kraft af deres respektive leje- og forpagtningsaftaler kan organisere adgangen til deres arealer og bygninger, herunder ankomst- og afgangsterminaler, og kan opkræve betaling herfor.

3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at gevinsterne ved trafikledelsesordninger målrettet den erhvervsmæssige personbefordring blandt andet består i en forkortet ventetid ved opsamling af passagerer. Gevinsten vil især tilfalde de virksomheder, der forestår transporten, dvs. taxivognmænd og busvognmænd. Det synes derfor rimeligt, at eventuelle omkostninger for flyvepladser, der direkte er forbundet med etablering og drift af trafikledelsesordninger, kan pålægges disse erhverv.

3.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det, at flyvepladser med offentlig adgang kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter stk. 2. De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 3.

Det er således alene erhvervsmæssig personbefordring i taxilovens og buskørselslovens forstand, der kan pålægges at betale for trafikledelsesordninger i forbindelse med flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, dog ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

Betalinger kan kun opkræves i det omfang, de fastsættes til dækning af omkostninger direkte forbundet med etablering og drift af en godkendt trafikledelsesordning.

Det foreslås derudover, at det kommer til at fremgå direkte af lovens ordlyd, at de opkrævede betalinger skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Danske og udenlandske taxier og private busser, samt eventuelle øvrige former for erhvervsmæssig 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.

Det foreslås, at transport- og bygningsministeren i øvrigt kan fastsætte regler om godkendelse af trafikledelsesordningerne og tilsyn hermed, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 5 og 6.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget kan få erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomheder, der udøver privat erhvervsmæssig person-

befordring i det omfang, de omfattes af trafikledelsesordninger, hvor der opkræves betalinger.

Ved transport- og bygningsministerens godkendelse af trafikledelsesordninger vil der blandt andet blive lagt vægt på, at flyvepladsen dokumenterer, at der er proportionalitet mellem trafikale gevinster og administrative og økonomiske byrder, der pålægges brugerne. Da de trafikale gevinster forventes at tilfalde de omfattede virksomheder, vurderes det, at de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet er minimale.

Lovforslagets bestemmelse om vederlagsfri parkering vurderes ligeledes at have minimale erhvervsøkonomiske konsekvenser for flyvepladserne, da flyvepladser efter Transport- og Bygningsministeriets oplysninger på nuværende tidspunkt giver vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter.

Lovforslaget kan endvidere få erhvervsøkonomiske konsekvenser for flyvepladser, som indtil lovens ikrafttræden har indført trafikledelsesordninger, samt for udøvere af privat erhvervsmæssig personbefordring, som indtil lovens ikrafttræden har været omfattet af en trafikledelsesordning. Størrelsen eller retningen i de samlede økonomiske konsekvenser heraf kan dog ikke opgøres på nuværende tidspunkt. I forbindelse med ansøgning om godkendelse af allerede indførte trafikledelsesordninger vil det blive afklaret, hvorvidt den eksisterende fordeling af omkostninger mellem parterne isoleret set forbliver uændret eller eventuelt vil komme til at bebyrde flyvepladsen eller brugerne. Samlet set vurderes de økonomiske konsekvenser at være minimale.

Flyvepladser, der indtil lovens ikrafttræden har indført trafikledelsesordninger, samt flyvepladser, der efter lovens ikrafttræden ønsker at indføre trafikledelsesordninger, skal ansøge transport- og bygningsministeren om godkendelse heraf. Dette forventes at medføre begrænsede administrative byrder for flyvepladserne.

I det omfang lovforslaget leder til mere udbredt etablering af trafikledelsesordninger til organisering af adgangen til flyvepladsernes ankomst- og afgangsterminaler, vil der kunne opnås positive erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det kan oplyses, at Københavns Lufthavne A/S, som satte en trafikledelsesordning for taxier i drift i oktober måned 2015, vurderer, at en sådan ordning vil kunne reducere den daglige ventetid og kørsel i kø for taxier på lufthavnens arealer med skønsmæssig 900 timer. Den tid vil taxier kunne disponere til andre opgaver og dermed øge erhvervets produktivitet. Samtidig forventes det, at brugerne af lufthavnen vil opleve bedre service i taxibetjeningen.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har positive, men ikke væsentlige miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 10. april 2015 til den 29. maj 2015 og i perioden fra den 17. juli 2015 til den 14. august 2015 været i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Air Greenland A/S, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Amager-Øbro Taxi 4x27, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, BAT, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Cabin Union Denmark, COWI, Danish Business Travel Association, Danmarks rejsebureau Forening, Danmarks Statistik, Dantaxi, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, 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 Havne, Danske Havnevirksohmheder Brancheforeningen, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Svæveflyveunion, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Erhvervsflyvningens Sammenlutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forenede Danske Motorejere (FDM), Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, FOA, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Autoriserede Danske Flyveværksteder, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fynbus, Færøernes

Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Lufthavnsvæsen, Hector Rails AB, HK Post og kommunikation, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), ITD, Jernbanenævnet, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening (KL), Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Københavns Museum, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsorganisation i Danmark (LO), Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Pakkerejseankenævnet, Primera Air, Rambøll, Rejsearrangører i Danmark, Rejsegarantifonden, Regionstog, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for sikker Trafik, SAS, Serviceforbundet, Starair, Sun Air, Sydtrafik, Sønderborg Lufthavn, Taxa 4 x 35, TaxiNord, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Thomas Cook, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn.

Udover ovenstående myndigheder og organisationer er endvidere følgende organisationer hørt i anden høringsperiode mellem 17. juli og 14. august, men ikke i første høringsperiode mellem 10. april og 29. maj:

Danske Speditører, Foreningen af Autoriserede Danske Flyveværksteder, HK Post og kommunikation.

Det bemærkes endvidere, at følgende organisationer er hørt med forskellige navne under henholdsvis første og anden høringsrunde:

Dansk Kollektiv Trafik (Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik i første høringsrunde), Brancheforeningen for Forretningslimousiner (Brancheforeningen for Limousine Vognmænd i første høringsrunde).

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen konsekvenser for kommuner og regioner, begrænsede konsekvenser for staten.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Minimale konsekvenser for flyvepladser og private virksomheder, der udøver erhvervsmæssig personbefordring.	Minimale konsekvenser for flyvepladser og private virksomheder, der udøver erhvervsmæssig personbefordring.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Minimale konsekvenser for lufthavne og private virksomheder, der udøver erhvervsmæssig personbefordring.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen væsentlige miljømæssige konsekvenser.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af luftfartslovens § 55, stk. 1, at tilladelse til at drive offentlig flyveplads udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen, med vilkår fastsat i henhold til 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.

Driftstilladelseerne til Københavns Lufthavn 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. Driftstilladelseerne indeholder dog ingen bestemmelser, der forpligter flyvepladsen i forhold til trafikalt 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 trafikalt tilgængelighed fra landsiden.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 1, at det kommer til at fremgå udtrykkeligt af loven, at flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 1.

Kravet om fri adgang til flyvepladsen omfatter alle former for transport af personer, herunder gang, privat køretøj uanset type, offentlig servicetrafik, som defineret i lov om trafikskaber, og erhvervmæssig personbefordring som defineret i taxiloven og buskørselsloven. 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, at flyvepladserne skal give kortvarig vederlagsfri adgang til og fra ankomst- og afgangsterminalerne. Lovforslaget definerer samtidig, at det skal være muligt at parkere det anvendte køretøj vederlagsfrit i mindst 15 minutter på arealer i direkte tilknytning til terminalerne. Det kan imidlertid samtidig være trafikalt hensigtsmæssigt, at der ligeledes i tilknytning til ankomst-

og afgangsterminalerne er indrettet arealer for persontransporten, som reserveret til standsning, det vil sige ophold i kortere tid end 3 minutter. Lovforslaget indskrænker ikke flyvepladsens muligheder for at reservere arealer til standsning, såfremt denne er vederlagsfri.

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 fri adgang.

Det er lovgivers intention, at både i situationer, hvor flyvepladsen aktivt hindrer adgangen for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, samt i situationer, hvor flyvepladsen ikke i tilstrækkelig grad sikrer en sådan adgang, vil være en overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 57 a, stk. 1, som derfor kan straffes med bøde, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Den fri adgang skal ifølge bestemmelsen gives til og fra ankomst- og afgangsterminaler. Heri ligger en forudsætning om, at der skal være adgang til opsamling og afsætning af passagerer i umiddelbar tilknytning til ankomst- eller afgangsterminalerne samt adgang for gående hertil.

Det bemærkes, at den fri adgang til ankomst- og afgangsterminaler alene gælder i det omfang adgangen hertil ikke er begrænset af regler i luftfartsloven eller regler fastsat i medfør af luftfartsloven vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Reglerne herom er på nuværende tidspunkt fastsat i bekendtgørelse nr. 1339 af 3. december 2007 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security), der har hjemmel i luftfartsloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at flyvepladser med offentlig adgang efter transport- og bygningsministerens godkendelse kan etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsvej, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Ved trafikledelsesordning forstås enhver form for organisering af adgangen til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder f.eks. bomme, signaler, særlige baner eller lignende.

Med lovforslaget sikres, at flyvepladserne fortsat har mulighed for at organisere adgangen til flyvepladsens arealer, men der indsættes med den foreslåede bestemmelse en hjemmel til, at transport- og bygningsministeren skal godkende en sådan organisering af adgangen.

Adgangen til at etablere trafikledelsesordninger efter det foreslåede *stk. 2*, finder anvendelse i forhold til alle former for transport af personer.

Trafikledelsesordninger skal godkendes af transport- og bygningsministeren inden de indføres. Ved godkendelsen sikrer transport- og bygningsministeren, at ordningen lever op til kravene i stk. 2 og 4, samt eventuelle regler udstedt i medfør af den foreslåede stk. 5.

Det er lovgivers intention, at kravet om godkendelse omfatter trafikledelsesordninger, der indebærer betaling og/eller har administrative konsekvenser såsom krav om tilmelding eller stiller krav om særligt udstyr i køretøjet. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke trafikledelsesordninger, der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 5, 1. pkt.

Det foreslås i *stk. 3*, at flyvepladser kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, og som er omfattet af trafikledelsesordninger efter stk. 2. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 3, 3. pkt.

De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 3, 2. pkt. Heri ligger, at det er lovgivers intention, at etablering af en trafikledelsesordning ikke skal udgøre et selvstændigt forretningsområde for flyvepladsen.

I flyvepladsens direkte omkostninger til etablering af en ordning vil normalt indgå følgende elementer til deres kostpris: Planlægning, anskaffelse af teknisk vejsideudstyr og kabelføringer, anskaffelse af it-løsninger samt finansieringsomkostninger. 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 vil normalt indgå 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, som 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 i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 57 a, stk. 5.

Det foreslås i *stk. 4*, at ordninger efter stk. 2 og betalinger efter stk. 3 skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladserne offentliggør oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler.

Med proportional menes, at der skal være sammenhæng mellem den trafikale gevinst ved at etablere en trafikledelsesordning og størrelsen af den administrative byrde og den betaling, transporten af personer pålægges ved at være omfattet af ordningen.

Kravet om gennemsigtighed indebærer, at alle nødvendige oplysninger i forbindelse med indgåelse af aftaler om trafikledelse mellem virksomheder i den private personbefordring og flyvepladsen skal gøres tilgængelig for alle virksomheder, for hvem det kan være relevant at tilslutte sig ordningen.

Med ikke-diskriminerende menes, at en virksomhed, som lovligt udfører erhvervsmæssig personbefordring, har adgang til at tilslutte sig en aftale om trafikledelse, når virksomheden opfylder de af flyvepladsen fastsatte objektive krav, herunder blandt andet krav til adfærd og eventuel betaling m.v. Flyvepladserne kan derfor stille krav om, at virksomheden som led i at tilslutte sig en ordning skal acceptere aftalegrundlaget for trafikledelsesordningen på den konkrete flyveplads. For så vidt angår taxi kan dette eksempelvis ske ved, at taxivognmandens bestillingskontor tilslutter sig dette aftalegrundlag på vegne af vognmanden.

Flyvepladsens administrative procedurer i forbindelse med tilslutning til en trafikledelsesordning må dog ikke hindre adgangen til at tilslutte 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. Såfremt en sådan lejlighedsvis bruger normalt kan tilslutte sig en trafikledelsesordning inden for en tidsramme på ca. 10 minutter fra ankomsten til lufthavnen, ligger dette inden for lovgivers fortolkning af fri adgang. 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.

Flyvepladserne skal offentliggøre oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, jf. den foreslåede § 57 a, stk. 4, 2. pkt. Offentliggørelsen kan f.eks. ske

på flyvepladsens hjemmeside, og skal indeholde en beskrivelse af ordningen, således at det er muligt for den enkelte bruger at forstå og gennemskue ordningen, de administrative procedurer og de betalinger, der er knyttet hertil.

Det foreslås i *stk. 5*, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere regler om godkendelse af de ordninger, der er nævnt i *stk. 2*, herunder regler om, hvilke trafikledelsesordninger, der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere nærmere regler om de omkostninger, som er nævnt i § 57 a, *stk. 3, 2. pkt.*, samt regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for behandlingen af ansøgninger om godkendelse af trafikledelsesordninger.

Herved bemyndiges transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler om godkendelsesproceduren, herunder blandt andet hvilke trafikledelsesordninger, der kræver godkendelse, regler om indhentelse af oplysninger fra flyvepladserne, høring af berørte virksomheder, grundlaget for vurderingen, og om hvornår der kan meddeles godkendelse samt vilkårene herfor.

Transport- og bygningsministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om de omkostninger, som er nævnt i § 57 a, *stk. 3, 2. pkt.*, hvorefter de underlagte virksomheders samlede betalinger ikke må overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Denne bemyndigelse skønnes nødvendig, da det må påregnes, at der i forbindelse med transport- og bygningsministerens godkendelse af trafikledelsesordninger kan opstå behov for nærmere definitioner af de omkostninger, som medgår til etablering og drift af en trafikledelsesordning. Det kan i den forbindelse ikke udelukkes, at der kan påvises omkostningselementer, som det ikke har været muligt at forudsige i arbejdet med lovforslaget f.eks. aktiviteter i planlægningsfasen, som substantielt kan reducere omkostninger i driften eller på anden vis markant forbedre effekten af en ordning.

Det foreslås endvidere i *stk. 6*, at transport- og bygningsministeren fastsætter regler om tilsyn med de ordninger, der er nævnt i *stk. 2*, herunder tilsyn med de omfattede virksomheders samlede betalinger og flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordninger med betaling efter *stk. 3*. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet, samt regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger.

Efter luftfartslovens § 150 e fører transportministeren (nu 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 særlige regler om tilsynet med trafikledelsesordningerne.

Det foreslås desuden, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsynet med de opkrævede betalinger, herunder tilsyn med at betalingerne opkræves på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, og at indtægter-

ne ved ordningen samlet set ikke overstiger de samlede direkte omkostninger over et kalenderår. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet.

Det foreslås endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger. Flyvepladserne kan således pålægges at tilbagebetale opkrævede betalinger, hvis disse ikke overholder kravene i den foreslåede § 57 a, *stk. 3 og 4*.

Tilbagebetaling af en for høj betaling for et år i strid med den foreslåede bestemmelse i § 57 a, *stk. 3, 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 § 57 a, *stk. 4*, skal tilbagebetaling derimod ske direkte til den enkelte virksomhed.

Til nr. 2

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 2, at der skabes hjemmel i § 149, *stk. 5*, til, at overtrædelse af § 57 a, *stk. 1 og 2*, kan straffes med bøde.

Flyvepladser, der ikke giver fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, kan således straffes med bøde.

Det er lovgivers intention, at både i situationer, hvor flyvepladsen aktivt hindrer adgangen for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, samt i situationer, hvor flyvepladsen ikke i tilstrækkelig grad sikrer en sådan fri adgang, vil flyvepladsen kunne straffes med bøde.

Endvidere kan flyvepladser, der etablerer en trafikledelsesordning, der efter den foreslåede bestemmelse i § 57 a, *stk. 2*, kræver transport- og bygningsministerens godkendelse, straffes med bøde, såfremt flyvepladsen ikke ansøger om godkendelse forud for etableringen af trafikledelsesordningen.

For så vidt angår overtrædelse af de bestemmelser, som foreslås fastsat efter bemyndigelsesbestemmelserne i § 57 a, *stk. 5 og 6*, vil der efter den nugældende bestemmelse i lovens § 149, *stk. 10*, kunne fastsættes bødestraf heri.

Dette betyder blandt andet, at der kan fastsættes regler om bødestraf for overtrædelser af de foreslåede bestemmelser i § 57 a, *stk. 2-4*, som opdages i forbindelse med tilsyn med godkendte trafikledelsesordninger.

Til § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2016.

Det foreslås, at der indføres en overgangsordning, således at loven ikke finder anvendelse på aftaler om trafikledelse, der er indgået før lovens ikrafttræden.

Loven finder dog anvendelse på sådanne aftaler om trafikledelse fra det tidspunkt, hvor de kan opsiges til ophør af begge parter, dog tidligst 1. januar 2017.

Overgangsordningen medfører, at flyvepladser, der på tidspunktet for lovens ikrafttræden allerede har etableret trafikledelsesordninger, der efter lovens ikrafttræden vil kræve godkendelse, vil være omfattet af lovens krav, når de pågældende aftaler om trafikledelse kan opsiges til ophør af begge parter, dog tidligst 1. januar 2017. Ansøgning om godkendelse af sådanne ordninger skal indsendes til transport- og bygningsministeren senest 12 måneder efter lovens ikrafttræden.

Til § 3

Bestemmelsen vedrører den territoriale gyldighed for reglerne.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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, § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014 og § 9 i lov nr. 742 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 57 indsættes:

»§ 57 a. Flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen hertil er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom.

Stk. 2. Flyvepladser med offentlig adgang kan efter transport- og bygningsministerens godkendelse etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

Stk. 3. Flyvepladser med offentlig adgang kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervsmæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter stk. 2. De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

Stk. 4. Ordninger efter stk. 2, og betalinger efter stk. 3, skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladser offentliggør oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver

tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere regler om godkendelse af de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder regler om, hvilke trafikledelsesordninger, der kræver transport- og bygningsministerens godkendelse. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere nærmere regler om de omkostninger, som er nævnt i § 57 a, stk. 3, 2. pkt., samt regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for behandlingen af ansøgninger om godkendelse af trafikledelsesordninger.

Stk. 6. Transport- og bygningsministeren fastsætter regler om tilsyn med de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder tilsyn med de omfattede virksomheders samlede betalinger og flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordninger med betaling efter stk. 3. Transport- og bygningsministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet, samt regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger.«.

§ 149. - - -

Stk. 1-4. - - -

Stk. 5. Overtrædelse af § 18, § 37, stk. 3, § 38, § 67 a, stk. 1, § 72 og § 148 a, stk. 1 og 2 straffes med bøde.

2. I § 149, stk. 5, indsættes efter »§ 38,«: »§ 57 a, stk. 1 og 2,«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. Loven finder ikke anvendelse på aftaler om trafikledelse, der er indgået før lovens ikrafttræden. Loven finder dog anvendelse på sådanne aftaler om trafikledelse fra det tidspunkt, hvor de kan opsiges til ophør af begge parter, dog tidligst 1. januar 2017.

Stk. 3. Flyvepladser, der har indgået aftaler om trafikledelse som nævnt i stk. 2, skal indsende ansøgning om godkendelse heraf til transport- og bygningsministeren senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af denne lov.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.