

Udskriftsdato: 24. december 2025

2017/1 LSF 154 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart (Service- og kapacitetsmål, oplysningspligt for flyvepladser, fastsættelse af safetybidrag m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2017-5407

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Service- og kapacitetsmål, oplysningspligt for flyvepladser, fastsættelse af safetybidrag m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 55, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 60«: »eller certificering efter EU-forordninger på flyvepladsområdet«.
2. I § 55, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »til«: »væsentlig«.
3. I § 57, stk. 2, nr. 8, litra a, ændres »eller omlægning af driften« til: », omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, 2. pkt.«.
4. I § 57 indsættes som stk. 3:
»Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, herunder regler om tilsyn med og håndhævelse af de fastsatte service- og kapacitetsmål.«
5. I § 60, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »offentligheden«: », og som ikke skal certificeres i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet«.
6. I § 71, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »regler om«: »takstperioder og«.
7. I § 71 indsættes som stk. 6:
»Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for administrationen af regler udstedt i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere oplysninger til brug for transport-, bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne.«
8. § 148, stk. 1 og 2, affattes således:
»§ 148. Luftfartselskaberne betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.
Stk. 2. Den afgift, som er nævnt i stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.«
9. I § 148, stk. 3, 4, 1. pkt. og 6 og 7, ændres »stk. 2« til: »stk. 1«.
10. I § 149, stk. 12, ændres »§ 57« til: »§ 57, stk. 1 og 2«.
11. I § 149 indsættes som stk. 18:

»Stk. 18. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at ministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 57, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter 1. pkt. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indhold

1. Indledning
2. Godkendelse af flyvepladser
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Ændringer og udbygninger af flyvepladser
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Service- og kapacitetsmål
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
5. Efterregulering af lufthavnstakster
 - 5.1. Gældende ret
 - 5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
6. Oplysningspligt for flyvepladser
 - 6.1. Gældende ret
 - 6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
7. Tilpasning af safetybidrag
 - 7.1. Gældende ret
 - 7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
10. Administrative konsekvenser for borgerne

11. Miljømæssige konsekvenser
12. Forholdet til EU-retten
13. Hørte myndigheder og organisationer
m.v.
14. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med offentliggørelsen af regeringens luftfartsstrategi for Danmark den 3. juli 2017 ønsker regeringen at styrke grundlaget for, at der bliver etableret flere ruter og flere daglige afgange til og fra Danmark og internt i Danmark. Det øger Danmarks nationale og internationale tilgængelighed til gavn for den økonomiske vækst, beskæftigelsen og sammenhængskraften mellem landsdelene.

Regeringens luftfartsstrategi for Danmark indeholder i alt 38 initiativer. Baggrunden for udarbejdelsen af strategien var et ønske fra den danske luftfartsbranche, som i et fælles udspil ”Danmark som attraktivt luftfartsland” fra maj 2016, opfordrede til udarbejdelsen af en luftfartspolitisk strategi. Med lovforslaget foreslås gennemført en række konkrete initiativer, som udspringer af luftfartstrategien og som kræver justering af gældende regler i lov om luftfart.

Luftfartsloven er en rammelov, som fastsætter de grundlæggende bestemmelser for den civile luftfart. Derudover indeholder loven en række bemyndigelsesbestemmelser, som giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler på forskellige områder.

Lovforslagets primære formål er at sikre, at reguleringen i luftfartsloven skaber det fornødne grundlag for at drive flyvepladser med højest mulig national og international tilgængelighed. Reglerne i luftfartsloven skal medvirke til at sikre, at der sker en transparent og ligeværdig fastsættelse af takst-, service- og kapacitetsniveau mellem en flyveplads og luftfartsselskaberne.

Lovforslaget indeholder på den baggrund en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål på passagervendte områder på flyvepladser, samt nærmere regler om tilsyn og håndhævelse af disse regler. På den måde sikres det, at der kan etableres et proportionalt sanktionssystem i tilfælde af, at målene ikke overholdes.

Lovforslaget indeholder ligeledes en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere bestemte oplysninger vedrørende flyvepladsens økonomi og betaling for benyttelse af flyvepladsen (lufthavnstakster), herunder drifts- og anlægsomkostninger til brug for transport-, bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne. Formålet med bestemmelsen er hovedsageligt at sikre, at myndighederne løbende kan føre tilsyn med, at flyvepladsens takster lever op til EU-reglernes krav om, at disse skal være omkostningsrelaterede.

Lovforslaget indeholder desuden en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om en efterfølgende reguleringsmekanisme af lufthavnstaksterne som følge af, at de skønnede indtægter og omkostninger for en flyveplads ved udgangen af en takstperiode konstateres ikke at svare til det, som er beregnet ved fastsættelsen af taksterne.

Endelig indeholder lovforslaget en tilpasning af safetybidraget, således at opsparingen i ordningen kan nedbringes.

Lovforslaget indeholder derudover en præcisering af de gældende regler for tilladelse til og godkendelse

af udbygninger og ændringer af eksisterende flyvepladser. Det drejer sig primært om at gøre det klart i loven, hvilke regler der gælder for forskellige typer af udvidelser og ændringer af en flyveplads.

2. Godkendelse af flyvepladser

2.1. *Gældende ret*

Luftfartslovens § 60 bestemmer, at flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren. Ændring af sådanne flyvepladser kræver ligeledes godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og luftfartsanlæg end de, der står åben for offentligheden. Til godkendelsen knyttes de betingelser, som findes påkrævet, jf. § 60, stk. 2. I medfør af § 60, stk. 3 kan ministeren tilbagekalde godkendelse, når anlægget ikke opfylder de krav, som til enhver tid gælder for godkendelse af sådanne anlæg, eller de opstillede betingelser bliver væsentligt tilsidesat.

Godkendelse efter luftfartslovens § 60 sikrer, at flyvepladsen opfylder de sikkerhedsmæssige krav, herunder de tekniske. Til brug herfor har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejdet relevante Bestemmelser om Civil Luftfart (BL'er), fx BL 3-2 Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser og BL 3-9 Bestemmelser om brand- og redningstjeneste.

Med ikrafttrædelse den 6. marts 2014 af Kommissionens forordning (EU) nr. 139 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (flyvepladsforordningen) vil flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller -udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m, som udgangspunkt ikke længere blive godkendt efter luftfartslovens § 60, men skal i stedet certificeres i henhold til flyvepladsforordningen. De tekniske, organisatoriske og operationelle ændringer efter flyvepladsens certificering skal tillige godkendes efter flyvepladsforordningen. Forordningens krav vedrørende certificering og tilsyn skal være opfyldt af de kompetente myndigheder inden den 31. december 2017. Der er tale om 14 danske flyvepladser, som bliver omfattet heraf, herunder Københavns Lufthavn, Billund Lufthavn og Aarhus Lufthavn. I henhold til artikel 4, stk. 3b i flyvepladsforordningen har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at dispensere fra forordningens regler, såfremt en flyveplads betjener færre end 10.000 passagerer og håndterer færre end 850 fragtbewægelser årligt.

2.2. *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

I forhold til luftfartslovens § 60 anvender de gældende regler alene begrebet godkendelse. Med ikrafttrædelse af flyvepladsforordningen, vil flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller -udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m, som udgangspunkt ikke længere blive godkendt efter luftfartslovens § 60, men certificeret i henhold til flyvepladsforordningen.

Det foreslås derfor, at det præciseres i § 60, at godkendelseskravet som udgangspunkt vedrører de flyvepladser, der ikke certificeres i henhold til flyvepladsforordningen. Bestemmelsen gælder således de flyvepladser, der ikke er omfattet af den pågældende forordnings regler, eller de flyvepladser, som er omfattet af reglerne, men af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bliver undtaget fra forordningens regler i henhold til forordningens artikel 4, stk 3b.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har undtaget 5 flyvepladser, herunder H. C. Andersen Lufthavn, Kolding Lufthavn, Sindal Lufthavn, Stauning Lufthavn og Vojens Lufthavn i medfør af flyvepladsforordningens artikel 4, stk. 3b.

3. Ændringer og udbygninger af flyvepladser

3.1. Gældende ret

Luftfartslovens § 55, stk. 1, bestemmer, at til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves, foruden godkendelse efter lovens § 60, særlig tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. Denne tilladelse har karakter af en driftstilladelse. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads, jf. § 55, stk. 1, 2. pkt. Det skal hertil bemærkes, at det alene er større ændringer, der forudsætter tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt. Det omfatter eksempelvis ændringer, der kan påvirke flyvepladsens omgivelser eller væsentlige samfundsmæssige hensyn. Efter luftfartslovens § 57, stk. 1, skal tilladelsen gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Luftfartslovens § 57, stk. 2, indeholder regler om de særlige vilkår, som kan fastsættes i en tilladelse til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Herunder er der regler om, at der kan fastsættes vilkår om en underretningsforpligtigelse i forbindelse med beslutninger, dispositioner og omlægninger, der kan påvirke kapaciteten. Således vil der for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser være nogle ændringer, der forudsætter tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt., og andre, der er i første omgang alene er forbundet med en underretningsforpligtigelse.

Det følger af forarbejderne til § 57, stk. 2, jf. Folketingstidende 2004-2005, 2. samling, Tillæg A, side 1413 ff., at der i vurderingen af, om en flyveplads er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, vil indgå:

- Flyvepladsens placering, herunder i forhold til landets samlede trafiksystem, f.eks. om flyvepladsen er vigtig i forbindelse med trafikbetjeningen af hovedstadsområdet eller anden storby.
- Om der er eller vil blive foretaget større infrastrukturinvesteringer begrundet i flyvepladsens placering og betydning, f.eks. i vej- og toget med henblik på at sikre flyvepladsens rolle i trafiksystemet.

Det anføres ligeledes i forarbejderne til bestemmelsen, at det på daværende tidspunkt alene var Københavns Lufthavn i Kastrup (herefter Københavns Lufthavn), der som trafikknudepunkt for flytrafikken i Danmark havde en sådan betydning, at den var af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Det anføres i lovforslaget, at bestemmelsen ikke udelukker, at andre flyvepladser end Københavns Lufthavn med tiden kan få en sådan betydning, at de ligeledes vil være af vital betydning for Danmark. Det må dog ud fra en fortolkning af forarbejderne antages fortsat alene at være Københavns Lufthavn, som falder indenfor denne kategori af flyvepladser.

Det fremgår af § 57, stk. 2, nr. 6, at der kan fastsættes vilkår om, at selskabet skal sikre, 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. Ifølge § 57, stk. 2, nr. 7, kan der fastsættes vilkår om, at transport-, bygnings- og boligministeren for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn med en rimelig frist kan meddele selskabet et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den i § 57, stk. 2, nr. 6, nævnte nødvendige kapacitet. Efter § 57, stk. 2, nr. 8, kan der endelig fastsættes vilkår om, at transport-, bygnings- og boligministeren bl.a. skal have forudgående underretning om ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet. Transport-, bygnings- og boligministeren kan afgive en begrundet indsigelse imod sådanne foranstaltninger senest 1 måned efter, at underretningen er kommet frem, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den i stk. § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses, jf. § 57, stk. 2, nr. 9. En indsigelse efter nr. 9 kan også bestå i en tilkendegivelse af, at foranstaltningerne efter nr. 8 har en karakter, der medfører, at der i stedet kræves tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt.

Udbygninger og ændringer af Københavns Lufthavn er i dag derudover reguleret ved lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992 (udbygningsloven).

Udbygningslovens § 3, litra a til e, indeholder overordnede retningslinjer for ændring af placeringen af Københavns Lufthavns tværbane og anvendelsen af de enkelte delområder i Københavns Lufthavn. Delområderne er angivet på en kortskitse og defineret ved placeringen i forhold til start- og landingsbaner. Det følger af § 3, litra a, at placeringen af Københavns Lufthavns tværbane (12-30) ændres ved en forskydning af denne ca. 500 m mod kystlinjen samtidig med, at der foretages en drejning af banen 6 grader mod vest. Denne ændring af tværbanen er ikke gennemført.

For Københavns Lufthavn gælder således, at gennemførelsen af visse ændringer og udbygninger kan kræve en ændring af udbygningsloven. Udbygninger og ændringer af Københavns Lufthavn, hvis gennemførelse kræver ændring af udbygningsloven, kan således ikke gennemføres alene efter reglerne i luftfartslovens § 57, stk. 2 eller med tilladelse efter lovens § 55, stk. 1, 2. pkt. Selskabet, der driver Københavns Lufthavn, skal i så fald ansøge om tilladelse til ændringen efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., hvorefter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal afgøre om den ændring eller udbygning, der ansøges om, kan rummes indenfor rammerne i udbygningsloven. Hvis den ændring eller udbygning, der ansøges om, ikke kan rummes indenfor rammerne af udbygningsloven, skal Folketinget vedtage en ændring af udbygningsloven, førend en eventuel tilladelse kan gives. I almindelighed vil grundlaget for behandlingen af ansøgningen om tilladelse i vidt omfang være tilvejebragt ved en forudgående ændring af udbygningsloven. I forbindelse med udstedelse af en eventuel tilladelse vil der endvidere blive fastsat de fornødne vilkår efter § 57, stk. 1 og 2.

Tekniske og operationelle ændringer som følge af udbygning af Københavns Lufthavn skal tillige godkendes efter flyvepladsforordningen.

3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med de foreslåede justeringer af bestemmelserne i luftfarts-lovens §§ 55, stk. 1, 2. pkt., og 57, stk. 2, nr. 8, litra a, tydeliggøres reguleringen vedrørende udbygninger og ændringer af flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Reglerne bliver således mere tydelige omkring hvilke typer af udbygninger og ændringer, som kræver henholdsvis en tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., forudgående underretning efter luftfartslovens § 57, stk. 2, og/eller godkendelse efter lovens § 60 eller flyvepladsforordningen.

Ændringer eller udbygninger af infrastrukturen i Københavns Lufthavn, som medfører ændringer i placeringen af for eksempel flyvepladsens banekonfiguration eller afgrænsning af flyvepladsens delområder, vil – ud over at nødvendiggøre en ændring af udbygningslovens § 3 med kortbilag – som udgangspunkt kræve tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1. Men ved ændringer af mindre omfang end dette kan der opstå tvivl om, hvorvidt disse kan gennemføres alene på baggrund af vilkår efter luftfartslovens § 57, stk. 2, eller om der skal indhentes en ny tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1.

Derfor foreslås det med bestemmelsen at tydeliggøre, at væsentlige udbygninger og ændringer altid kræver tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der opstilles en klarere afgrænsning mellem de ændringer af flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, der kræver separat tilladelse efter § 55, og de ændringer, der kan ske efter vilkår fastsat i den gældende tilladelse efter § 57, stk. 2. Efter den foreslåede ændring i § 55, stk. 1, 2. pkt. vil ”væsentlige ændringer” af en flyveplads kræve tilladelse efter denne bestemmelse. Her tænkes primært på større fysiske ændringer, som eksempelvis ændringer af en flyveplads’ banekonfiguration eller større ombygninger og ændringer af

hovedbygninger, terminaler m.v. Det bemærkes, at nogle væsentlige ændringer i Københavns Lufthavn, fx ændringer af banekonfiguration, ligeledes forudsætter en ændring af udbygningsloven, mens andre væsentlige ændringer vil kunne gennemføres inden for udbygningslovens rammer, fx om- og udbygning af terminaler mv.

Driftsmæssige ændringer samt mindre fysiske ændringer vil fortsat kunne foretages uden tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt., men vil efter omstændighederne være omfattet af indsigelsesretten efter vilkår fastsat i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9. Sådanne vilkår er kun relevante for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Andre flyvepladser kan gennemføre disse ændringer uden tilladelse og uden forudgående underretning. Ved driftsmæssige ændringer forstås ændringer, der ikke vedrører flyvepladsens fysiske rammer i væsentligt omfang. Det kan eksempelvis være indretning og/eller ombygning af terminaler med kapacitetsmæssige konsekvenser. Selskabet, der driver flyvepladsen, skal vurdere, om en driftsbeslutning kræver underretning efter vilkår fastsat i medfør af § 57, stk. 2, nr. 8. Det forventes, at selskabet i den forbindelse vil iagttage et forsigtighedsprincip, således at selskabet ved eventuel tvivl bør tage kontakt til myndigheden for afklaring af om, der bør underrettes ved den pågældende ændring.

4. Service- og kapacitetsmål

4.1. Gældende ret

Luftfartslovens § 55 bestemmer blandt andet, at der til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves særlig tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. Denne tilladelse har karakter af en driftstilladelse. Luftfartslovens § 57 regulerer vilkår for sådanne driftstilladelser. Efter § 57, stk. 2 kan der i tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, stilles særlige vilkår i forbindelse med udstedelsen af en driftstilladelse efter luftfartslovens § 55. Sådanne særlige vilkår er dels opregnet i bestemmelsens stk. 2, nr. 1-10. Som eksempel kan nævnes, at flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler og, at selskabets hovedformål skal være at eje, drive og udbygge flyvepladsen med henblik på at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark, jf. nr. 1 og 2. Et væsentligt vilkår er, at selskabet skal sikre, 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. Herudover kan der i medfør af § 57, stk. 2, nr. 11 fastsættes andre særlige vilkår for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale interesser for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

I medfør af § 57, stk. 2, nr. 7 kan Transport-, bygnings- og boligministeren for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn med en rimelig frist meddele selskabet et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den i nr. 6 nævnte nødvendige kapacitet. Kapaciteten skal efter forarbejderne, jf. lov nr. 278 af 20. april 2005, forstås i forhold til at sikre daglige start- og landingsmuligheder for direkte flyforbindelser til de større hovedstæder og andre vigtige trafikknudepunkter i Europa samt vigtige interkontinentale destinationer. Vilkår og påbud skal have til formål at sikre en sådan kapacitet. Efter de gældende bestemmelser i § 57, stk. 2, nr. 1-11, er det en betingelse for fastsættelse af særlige vilkår eller udstedelse af påbud, at det pågældende vilkår eller påbud er begrundet i ”væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn”.

Hvis selskabet ikke opfylder et vilkår udstedt i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6, eller et pålæg efter § 57, stk. 2, nr. 7, kan transport-, bygnings- og boligministeren uden varsel tilbagekalde tilladelsen til at drive flyveplads, jf. luftfartslovens § 58, stk. 2. Det samme gælder, hvis selskabet ikke underretter ministeren om ethvert forslag til beslutning, disposition, omlægning af driften eller ethvert forslag om

ændring af selskabets vedtægter, som har en negativ påvirkning på flyvepladsens nødvendige kapacitet, jf. § 57, stk. 2, nr. 8. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere modsætte sig foranstaltninger efter § 57, stk. 2, nr. 8 efterfulgt af en begrundet indsigelse, hvis flyvepladsen ikke kan tilbyde den nødvendige kapacitet i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9. Overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 1 og 2 straffes desuden med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. luftfartslovens § 149, stk. 12.

Luftfartslovens § 71 indeholder bestemmelser om fastsættelse af regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads (lufthavnstakster). Som led i fastsættelsen af lufthavnstakster indgås en aftale om serviceniveauer mellem flyvepladsen og luftfartsselskaberne for at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau, jf. lufthavnsafgiftsdirektivets artikel 9, som er gennemført i dansk ret i medfør af luftfartslovens § 1 a og § 71 ved BL 9-15 Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster), 4. udgave, 1. januar 2018 (BL 9-15, 4. udgave). I tilfælde af uenighed fastsættes målepunkter og principper for indregning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen orienteres om disse serviceniveauaftaler i forbindelse med godkendelse af taksterne.

4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Luftfartslovens gældende regler, herunder §§ 55, 57 og 71, indeholder ikke en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om service og kapacitet for centrale passagervendte områder for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Ved passagervendte områder forstås de områder på flyvepladsen, som passageren skal igennem på sin vej gennem flyvepladsen. Sådanne områder kan for eksempel være sikkerhedskontrollen, bagageudleveringen samt grænsekontrollen.

Som følge af udviklingen i passagertallene og sammenlægningen af sikkerhedskontrollen for indenrigs- og udenrigsflyvninger, er der i perioder i andet halvår 2015 og første halvår 2016 blevet konstateret væsentligt forlængede ventetider i sikkerhedskontrollen i Københavns Lufthavn. Herudover viser en analyse fra DTU fra 2017 om forholdet mellem passagerernes omkostninger ved ventetid og uforudsigelighed sammenlignet med flyvepladsens omkostninger ved øget bemanning af eksisterende kontrolspor, at der vil være en klar samfundsøkonomisk gevinst ved, at flyvepladsen bemander mindst yderligere tre kontrolspor igennem en hel dag sammenlignet med den nuværende bemanning. De samfundsøkonomiske gevinster følger af en reduktion i den gennemsnitlige ventetid for passagererne og en reduktion i uforudsigeligheden vedrørende ventetiden for passagererne. Analysen blev udarbejdet på baggrund af data for ventetider og bemanning for dele af 2016.

For passagerne og samfundet er det afgørende, at flyvepladsen løbende udvikler og foretager udbygninger af infrastrukturen, således at service- og kapacitetsniveauet følger med passagerudviklingen.

Hensynene til passagererne som gruppe på tværs af de forskellige luftfartsselskaber kan ikke sikres tilstrækkeligt gennem aftaler om service- og kapacitetsniveau mellem flyvepladsen og brugere heraf. Ved kapacitetsniveau forstås, at der kan indgås aftale om kapacitet i form af ændrede omkostninger, investeringer eller effektiviseringer. Sådanne forhandlinger vil udelukkende være baseret på kommercielle overvejelser, hvorved passagerernes omkostninger ved ventetid og uforudsigelighed ikke indgår fuldt ud i fastlæggelsen af service- og kapacitetsniveauet.

Med indførsel af service- og kapacitetsmål for centrale passagervendte områder sikres passagererne et vist minimums service- og kapacitetsniveau, som vil afspejle sig i acceptable ventetider for passagererne.

Der vurderes på den baggrund at være store samfundsmæssige gevinster forbundet med at fastsætte service- og kapacitetsmål på de områder på flyvepladsen, som har størst betydning for passagererne. Det

skal i den forbindelse blandt andet sikres, at myndighederne har en klar hjemmel til at udstede konkrete påbud, som er nødvendige for at sikre realiseringen af service- og kapacitetsmålene.

En gennemgang af det nuværende tilsyn som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennemfører med kapaciteten i Københavns Lufthavn viser, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens muligheder for at udstede et påbud om for eksempel øget bemanning i sikkerhedskontrollen er begrænset i den nuværende lovgivning. Således har det som udgangspunkt ikke været muligt for myndighederne at udstede et påbud til flyvepladsen, når der har været et aktuelt behov herfor, såsom ved lange ventetider i sikkerhedskontrollen, da den nuværende påbudsmulighed alene dækker helt ekstraordinære tilfælde.

Det foreslås derfor med bestemmelsen, at transport, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål på udvalgte passagervendte områder for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, herunder for sikkerhedskontrollen, bagageudleveringen samt grænsekontrollen.

Der vil alene kunne fastsættes service- og kapacitetsmål på de områder, som er under flyvepladsens kontrol, såsom sikkerhedskontrollen, bagagehåndtering etc. Service- og kapacitetsmålene skal være begrundede i samfundsmæssige hensyn samt være proportionale i forhold til de opgaver, som pålægges flyvepladsen. Reglerne skal udelukkende tjene samfundets interesser i flyvepladsen som trafikknudepunkt. Det vil naturligvis fortsat være muligt for luftfartsselskaber og flyvepladser at indgå aftaler om servicemål til brug for fastsættelse af lufthavnstakster m.m. på områder, som ikke er omfattet af udstedte regler om passagervendte service- og kapacitetsmål. Parterne kan ligeledes indgå aftaler, som indebærer et højere service- og kapacitetsniveau end det service- og kapacitetsniveau, der fastsættes af transport, bygnings- og boligministeren.

Det er afgørende at sikre en effektiv og proportional mulighed for håndhævelse af fastsatte service- og kapacitetsmål. De gældende regler i luftfartslovens § 58 om håndhævelse af overtrædelser af vilkår udstedt i medfør af § 57, stk. 2, nr. 6-9, giver mulighed for at tilbagekalde selskabets tilladelse til at drive flyveplads efter § 55. Det vil imidlertid ikke være hensigtsmæssigt at indføre en tilsvarende håndhævelse af overtrædelser af service- og kapacitetsmål, da disse overtrædelser som udgangspunkt ikke vil have tilstrækkelig alvorlig karakter til at nødvendiggøre en sådan tilbagekaldelse. Det foreslås derfor, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der kan udstedes administrative bødeforelæg for manglende overholdelse af de fastsatte service- og kapacitetsmål. Baggrunden for at indføre muligheden for at udstede administrative bødeforlæg er, at myndighederne skal kunne reagere hurtigt og effektivt i forbindelse med håndhævelse af service- og kapacitetsmålene, herunder med sanktioner, der er proportionale med den samfundsmæssige betydning af en overtrædelse. Service- og kapacitetsmålene vil blive fastsat således, at det er klart og tydeligt for flyvepladserne, hvilke krav, der stilles til for eksempel ventetider for passagererne. Derfor vil en overtrædelse af disse krav være objektivt konstaterbare, ukomplicerede og uden bevismæssig tvivl, fordi det i en lang række tilfælde vil dreje sig om en tidsmæssig overskridelse af nærmere fastsatte minimumskrav til ventetider. Endvidere vil et administrativt bødeforelæg være mere proportionelt frem for tilbagekaldelse af selskabets tilladelse efter luftfartslovens § 55. Området er således egnet til en ordning med indførelse af administrative bødeforlæg.

Reglerne vil blive nærmere fastsat i en bekendtgørelse.

5. Efterregulering af lufthavnstakster

5.1. Gældende ret

I medfør af luftfartslovens § 71 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads. Det følger af forarbejderne til § 71, jf. Folketingstidende

2006-2007, Tillæg A, side 1248 ff., at takstreguleringen skal sikre, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. Dette følger også af det bagvedliggende direktiv, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (herefter ”lufthavnsafgiftsdirektivet”).

Reglerne om takstfastsættelse er i dag fastsat i BL 9-15, 4. udgave, som også gennemfører lufthavnsafgiftsdirektivet. Reglerne for takstfastsættelse finder anvendelse for flyvepladser med over 5 mio. passagerer og de luftfartsselskaber (brugere), der benytter den pågældende flyveplads. Lufthavnstakster fastsættes og beregnes i praksis blandt andet efter en prognose over trafikudviklingen på flyvepladsen (trafikprognosen) og en opgørelse af flyvepladsens aktiver og forventede investeringer (aktivbasen). Trafikprognosen benyttes til at fastsætte den forventede takst pr. passager i takstperioden, og opgørelsen af flyvepladsens aktiver og forventede investeringer benyttes til at fastsætte flyvepladsens forventede kapitalomkostninger.

5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den nuværende regulering indeholder ikke hjemmel til, at myndighederne kan indføre en mekanisme, som sikrer en efterregulering (ex-post) af lufthavnstaksterne, som følge af en forskel mellem den realiserede udvikling i antallet af passagerer og flyvepladsens investeringsniveau sammenlignet med de forudsætninger, som lå til grund for takstniveauet.

Til brug for takstfastsættelse eller takstforhandlinger er der behov for en række prognoser. To væsentlige prognoser, som kan have central betydning for takstudviklingen, er trafikprognosen og de kommende års forventede investeringsniveau på flyvepladsen. Dette er samtidig to prognoser, hvori der kan være en betydelig usikkerhed, og hvor den faktiske udvikling kan vise sig at være betydelig forskellig fra de prognoser, som ligger til grund for det takstniveau, som brugerne betaler flyvepladsen.

Trafikprognosen omfatter typisk en prognose for det årlige antal passagerer enten i form af det samlede antal passagerer eller i form af antallet af afgående passagerer. Ved en relativt høj trafikprognose bliver flyvepladsens omkostninger fordelt på flere passagerer end ved en relativt lav trafikprognose. Hvis den faktiske passagerudvikling viser sig mere positiv, end det er blevet lagt til grund i trafikprognosen, så risikerer brugerne at betale en højere enhedspris per passager end flyvepladsens faktiske omkostninger per passager. Omvendt kan en flyveplads, som oplever en faktisk trafikudvikling, som er lavere end trafikprognosen, risikere, at brugerne betaler mindre per passager end de faktiske omkostninger. Desto længere en takstperiode er, desto mere usikker bliver den trafikprognose, som ligger til grund for takstniveauet, og dermed desto større risikerer afvigelserne at være for flyvepladsen og brugerne.

Der skal ligeledes foreligge en prognose for de forventede investeringer, som flyvepladsen forventer at foretage i den kommende takstperiode, således at investeringerne kan medregnes i takstniveauet. Såfremt det faktiske investeringsniveau afviger fra grundlaget for takstniveauet, så risikerer brugerne at have betalt for investeringer, som ikke er blevet realiseret, eller flyvepladsen har foretaget investeringer, som ikke bliver modsvaret af et højere takstniveau. Sidstnævnte kan give et incitament for flyvepladsen til ikke at investere mere end det investeringsniveau, som ligger til grund for taksttaftalen.

For at sikre den størst mulige grad af omkostningsrelation i lufthavnstaksterne, mindske usikkerheden for flyvepladsen og brugerne og sikre incitament til korrekt prognosticering, er der behov for at skabe muligheden for en efterregulering af taksterne på baggrund af en konstateret systematisk og væsentlig forskel mellem de oprindelige forudsætninger for taksterne i en takstperiode og den faktiske trafikudvikling i samme periode. Tilsvarende gælder en efterregulering af taksterne, såfremt det reelle investeringsniveau og afskrivninger afviger systematisk og væsentligt fra det prognosticerede. En sådan efterregulering af lufthavnstaksterne eller ”risikodelingsmodel” kan bidrage til at mindske risikoen for systematiske og væsentlige afvigelser mellem prognoser og den faktiske udvikling til gavn for flyvepladsen og bruger-

ne. Bestemmelsen har således et præventivt formål. For at ordningen kan administreres er det hensigten, at en eventuel efterregulering skal ske ved indregning i den følgende reguleringsperiode og dette skal så vidt muligt ske ved efterregulering af den tilsvarende takst i den følgende periode. Reguleringen vil være proportional med forskellen mellem prognoser og den faktiske udvikling, idet efterregulering gennemføres ved, at taksterne i en periode justeres med forskellen mellem de oprindelige forudsætninger for taksterne i den foregående takstperiode og den faktiske udvikling i samme periode.

Derfor foreslås det med bestemmelsen i § 71, stk. 1, 1. pkt., at indføre en hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler om takstperioder og herved indføre en mekanisme, som sikrer en efterregulering (ex-post) af lufthavnstaksterne, som følge af en konstateret systematisk og væsentlig forskel mellem den realiserede udvikling i antallet af passagerer og flyvepladsens investeringsniveau sammenlignet med de forudsætninger, som lå til grund for takstniveauet. Dermed vil der være hjemmel til at indføre ex-post regulering af lufthavnstaksterne i det tilfælde, at udviklingen i antallet af passagerer eller investerings-niveauet over en periode afviger systematisk og væsentligt fra det, der blev aftalt ved indgåelse af aftale om taksternes størrelse. Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forventning, at der med ikrafttræden af den ændrede reguleringsmodel i BL 9-15, 4. udgave, er indført bedre rammer for takstfastsættelser og forhandlinger af lufthavnstakster. Denne hjemmel vil alene blive udnyttet, såfremt det efter en periode på mere end én taksperiode viser sig, at dette ikke er tilfældet.

Den konkrete anvendelse af en sådan efterregulering vil ske efter nærmere konsultation med luftfartsbranchen. Branchen har tidligere givet udtryk for, at der i fremtiden kan være behov for en mekanisme, som indeholder en efterregulering af lufthavnstaksterne.

Reglerne vil blive nærmere fastsat i en bekendtgørelse.

6. Oplysningspligt for flyvepladser

6.1. Gældende ret

I medfør af luftfartslovens § 71 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads. Det følger af forarbejderne til § 71, jf. Folketingstidende 2006-2007, Tillæg A, side 1248 ff., at takstreguleringen skal sikre, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

De nærmere regler om takstfastsættelse er i dag fastsat i BL 9-15, 4. udgave. BL'en gennemfører blandt andet lufthavnsafgiftsdirektivet i dansk ret. Det følger heraf, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan bestemme, om fastsættelsen af lufthavnstakster skal baseres på en omkostningsrelateret model eller en incitamentsskabende model. I praksis gælder den incitamentsskabende model alene for Københavns Lufthavne A/S.

Vilkårene for den incitamentsskabende model er fastsat i BL 9-15, 4. udgave, bilag 1. Efter disse vilkår skal taksterne så vidt muligt fastsættes ved forhandling. Hvis parterne, herunder flyvepladsen og luftfartsselskaber (brugere), ikke kan fastsætte taksterne ved forhandling, udmelder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen årlige indtægtsrammer som grundlag for takstfastsættelsen. I begge tilfælde udarbejder flyvepladsen forslag til lufthavnstakster. Lufthavnstakster skal - uanset om de fastsættes ved forhandling mellem parterne eller ved fall-back hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en indtægtsramme - godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er en forudsætning for godkendelsen, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

BL 9-15, 4. udgave, indeholder regler om, at flyvepladsen skal udarbejde informationspakker i forbindel-

se med samråd om forhandling af taksterne. Disse informationspakker indeholder bl.a. en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for den takst, der opkræves, og en opgørelse over indtægterne fra de forskellige lufthavnstakster og den samlede udgift til de tjenesteydelser, der dækkes af disse. BL 9-15, 4. udgave indeholder ligeledes muligheden for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan anmode den pågældende flyveplads om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over flyvepladsens samlede omkostninger og indtægter samt udviklingen i efterspørgslen inden for hvert takstområde, ligesom flyvepladsen kan anmodes om at dokumentere sammenhængen til flyvepladsens årsrapport.

6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er ikke i dag mulighed for at stille krav om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere konkrete og detaljerede oplysninger vedrørende flyvepladsens økonomi og lufthavnstakster, herunder drifts- og anlægsomkostninger, som medgår inden for de enkelte takstområder til vurderingen af, om taksterne er omkostningsrelaterede, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.

Det er blandt andet en forudsætning for godkendelse af lufthavnstakster, at de er omkostningsrelaterede. Det betyder, at taksterne skal relatere sig til de udgifter, der er forbundet med at levere flyvepladsydelser, og at fastsættelsen af taksterne skal tage sigte på, at luftfartsselskaberne ikke skal betale for faciliteter og ydelser, som de ikke benytter.

Med de gældende regler har det vist sig vanskeligt for myndighederne at få indsigt i, om lufthavnstaksterne inden for det enkelte takstområde og for de enkelte ydelser reelt relaterer sig til de omkostninger, der er forbundet med leveringen af tjenester på det pågældende område. Reglerne i den nuværende BL 9-15, 4. udgave, om indholdet af den information, der gives i forbindelse med samråd, overlader i vidt omfang de konkrete regnskabstekniske opgørelser til flyvepladserne. Der er en betydelig forskel på den information som luftfartsselskaberne og flyvepladserne har adgang til, da flyvepladserne er i besiddelse af alle oplysninger om de reelle drifts- og anlægsomkostninger, som medgår inden for de enkelte takstområder, mens luftfartsselskaberne ikke er i besiddelse af de detaljerede oplysninger.

Det foreslås derfor med bestemmelsen i § 71 stk. 6, at transport- bygnings- og boligministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere disse oplysninger til brug for transport- bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne, herunder at taksterne fortsat er omkostningsrelevante. Det vil medvirke til at sikre indsigt i de reelle omkostninger forbundet med levering af ydelser inden for hvert enkelt takstområde og i gennemførelsen af de investeringsplaner, som ligger til grund for taksterne. De regelmæssige oplysninger fra flyvepladsen skal således kunne indgå som en del af grundlaget for fastsættelsen af og tilsynet med lufthavnstakster efter reglerne udstedt i medfør af luftfartslovens § 71, stk. 1, dvs. i dag BL 9-15, 4. udgave.

Regelmæssig levering af oplysninger med en nærmere opgørelse af omkostninger og indtægter på hvert enkelt takstområde kan således være med til at sikre, at taksterne på det pågældende område er ikke-diskriminerende, gennemsigtige og omkostningsrelaterede. Formålet med, at flyvepladser skal levere sådanne regelmæssige oplysninger er således hovedsageligt at dokumentere, at opkrævningen af den enkelte lufthavnstakst i regnskabsåret er anvendt til dækning af udgifter, der er relateret til det pågældende takstområde. Hertil kommer, at det er muligt for myndighederne at følge udviklingen i de forudsætninger, der er lagt til grund for takstaftalen mellem flyvepladsen og brugerne heraf eller i tilfælde af, at parterne ikke har indgået en takstaftale (fall-back).

Reglerne vil blive fastsat i en ny BL.

7. Tilpasning af safetybidrag

7.1 Gældende ret

Brugerfinansiering af tilsynet med den civile luftfart er reguleret i luftfartslovens § 148. Efter bestemmelsens stk. 1 og 2 finansieres Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med den civile luftfart af en afgift (safety-bidrag) på 5,50 kr., som luftfartsselskabet betaler for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Afgiften betales dog ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

Afgiften finansierer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med den civile luftfart i bred forstand, idet afgiften dækker såvel omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsynet (løbende tilsyn), som tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgift efter § 148, stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Funktionstilsynet har til formål at konstatere om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Endvidere dækker afgiften den forhåndsdiallog, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med aktører i luftfartsbranchen forud for en tiltrædelseskontrol, hvorimod omkostningerne ved selve tiltrædelseskontrollen dækkes af gebyrer, jf. luftfartslovens § 148, stk. 5. Det bærende hensyn bag afgiften er luftfartspassagerernes sikkerhed.

Afgiften er siden indførelsen i 2013 blevet justeret et antal gange senest ved lov nr. 602 af 4. juni 2016. Afgiften reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent, og fratrullet passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Det har siden indførelsen af afgiften været Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ønske, at afgiftens omkostninger og indtægter balancerer. Det betyder bl.a., at de indtægter, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen får fra afgiften, kun kan anvendes til formålet, og at indtægter, der overstiger omkostningerne, skal føres tilbage til branchen via senere nedsættelse af afgiften.

7.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at nedbringe den aktuelle opsparing i ordningen vedrørende betaling af safety-bidraget foreslås afgiften pr. passager ændret fra 5,50 kr. til 4,75 kr. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det med en ændring af afgiften fra 5,50 kr. til 4,75 kr. bliver muligt at opnå en balance mellem omkostninger og indtægter fra ordningen, herunder at nedbringe den aktuelle opsparing. Afgiften betales i udgangspunktet for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af det foreslåede stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Afgiften dækker således Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger i forbindelse med tilsynet med den civile luftfart i bred forstand, herunder tilsyn med aktører, der ikke betaler afgiften, jf. den foreslåede § 148, stk. 2, 1. pkt. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, droneførere m.v.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

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

Lovforslaget kan få betydning for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, og for de luftfartsselskaber, som benytter disse flyvepladser. Flyvepladserne kan blive mødt med krav vedrørende passagervendte service- og kapacitetsmål. De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet som følge af passagervendte service- og kapacitetsmål kan ikke kvantificeres før de konkrete mål kendes. Det bemærkes i den forbindelse, at målene vil blive fastlagt i dialog med branchen.

Det øvrige erhvervsliv pålægges ikke yderligere økonomiske og administrative byrder.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgere.

11. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

12. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vedrører Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (herefter "Lufthavnsafgiftsdirektivet"). Direktivet bestemmer i artikel 9, stk. 1, at medlemsstaterne for at opnå en smidig og effektiv flyvepladsdrift træffer de nødvendige foranstaltninger for at gøre det muligt for flyvepladsen og de repræsentanter eller sammenslutninger, der repræsenterer brugere af flyvepladser, at indlede forhandlinger med henblik på at indgå en serviceniveauaftale om kvaliteten af de tjenester, der ydes af flyvepladsen. I alle serviceniveauaftaler fastsættes hvilket serviceniveau, der skal stilles til rådighed under hensyntagen til det faktiske takstsystem og det serviceniveau, som brugere af flyvepladsen er berettiget til på baggrund af lufthavnstaksterne, jf. artikel 9, stk. 2. Den foreslåede bemyndigelse til transport- bygnings- og boligministeren til at udstede regler om service- og kapacitetsmål m.v. vedrører ikke direkte serviceniveauet mellem flyvepladsen og luftfartsselskaberne, men derimod serviceniveauet mellem flyvepladsen og passagererne. Regler om service- og kapacitetsniveau fastsat efter bemyndigelsen berører endvidere ikke flyvepladsens og luftfartsselskabernes adgang til at aftale et serviceniveau mellem sig, der afspejler et højere serviceniveau for passagererne end det, der følger af de udstedte regler. Det skal desuden fortsat være muligt for luftfartsselskaber og flyvepladser at indgå aftaler om servicemål til brug for fastsættelse af lufthavnstakster m.m. på områder, som ikke er omfattet af udstedte regler om passagervendte servicemål samt for eksempel på lavprisområder eller lignende. Den foreslåede bemyndigelse vedrører således ikke den implementering af Lufthavnsafgiftsdirektivet, som allerede foreligger i form af luftfartslovens regler og BL 9-15, 4. udgave.

Efter artikel 3 i lufthavnsafgiftsdirektivet skal medlemsstaterne sikre, at lufthavnstaksterne ikke medfører forskelsbehandling af brugere af flyvepladsen i overensstemmelse med fællesskabsretten. Dette udgør ikke en hindring for, at lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøhensyn. Kriterierne for en sådan graduering skal dog være relevante, objektive og gennemskuelige. Efter lufthavnsafgiftsdirektivets artikel 10, stk. 1, skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for at gøre det muligt for flyvepladsen at variere kvaliteten og omfanget af bestemte flyvepladsydelser, terminaler eller terminaldele, med det formål at tilbyde skræddersyede tjenesteydelser eller en terminal eller terminaldel til særlige formål. Takstniveauet på flyvepladsen kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser samt omkostningerne ved dem eller enhver

anden objektiv og gennemskuelig begrundelse. Med forbehold for artikel 3 kan flyvepladsen, frit fastsætte sådanne differentierede lufthavnstakster.

Lufthavnsafgiftsdirektivet artikel 7, stk. 1, bestemmer, at medlemsstaterne skal sikre, at flyvepladsen under samråd, hvor flyvepladsen og luftfartsselskaberne mødes om hvordan takstsystemet skal fungere, om lufthavnstaksternes størrelse og om kvaliteten af de anlæg og ydelser, der stilles til rådighed, efter direktivets artikel 6 fremlægger en række oplysninger for luftfartsselskaberne om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af systemet eller niveauet for samtlige lufthavnstakster, flyvepladsen opkræver. Disse oplysninger er opregnet i bestemmelsens litra a til h og omfatter bl.a. en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for den lufthavnstakst, der opkræves, samt oplysninger om indtægterne fra de forskellige lufthavnstakster og den samlede udgift til de omfattede tjenesteydelser. Artikel 7 i lufthavnsafgiftsdirektivet er gennemført ved bestemmelserne i afsnit 7 i BL 9-15, 4. udgave. Den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om regelmæssig oplysningspligt for flyvepladser har til formål at understøtte tilsynet med, at flyvepladsens takster lever op til lufthavnsafgiftsdirektivets krav, det vil blandt andet sige, at disse er objektive, omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende. Forslaget berører ikke flyvepladsers forpligtelser efter lufthavnsafgiftsdirektivets artikel 7. Det er fortsat tanken, at flyvepladser i forbindelse med samråd skal give de oplysninger, som fremgår af bestemmelserne i afsnit 7 i BL 9-15, 4. udgave, der gennemfører artikel 7 i lufthavnsafgiftsdirektivet.

Direktivet indeholder ikke bestemmelser om regulering af lufthavnstaksterne som følge af afvigelser mellem de opstillede prognoser og forudsætninger og det realiserede trafik- eller investeringsniveau. En sådan regulering vil medvirke til at sikre, at den fastsatte lufthavnstakst faktisk svarer til flyvepladsens reelle omkostninger som forudsat i takstaftalen. Reguleringen vil således understøtte direktivets krav om gennemsigtighed ved takstfastsættelsen, jf. artikel 3 og 10.

Ikrafttrædelse den 6. marts 2014 af Kommissionens forordning (EU) nr. 139 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 får betydning for de flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m. De flyvepladser, som bliver omfattet af de EU regler på flyvepladsområdet, skal ikke længere følge de nationale tekniske bestemmelser i medfør af § 60. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har mulighed for at dispensere fra forordningens regler, såfremt en flyveplads betjener højst 10.000 passagerer og højst håndterer 850 fragtbewægelser årligt. Styrelsen har efter nærmere vurdering besluttet, at 5 af de omfattede flyvepladser opfylder undtagelseskriterierne, hvorfor de er undtaget fra EU-reglerne og fortsat skal følge de nationale sikkerhedsregler på området. De 5 undtagne flyvepladser er H. C. Andersen Airport, Kolding Lufthavn, Sindal Lufthavn, Stauning Lufthavn og Vojens Lufthavn.

Forordningens regler erstatter alene de nationale tekniske godkendelser efter luftfartslovens § 60. De ikke-sikkerhedsrelaterede aspekter af de eksisterende nationale tilladelser for flyvepladser berøres derfor ikke ved konvertering til EU certifikater, jf. præambel, pkt. 9 i forordningen (EU) 139/2014. Det betyder, at parallelt med EU-certifikaterne skal flyvepladserne tillige have en tilladelse efter luftfartslovens § 55 med tilhørende vilkår, da denne tilladelse er baseret på ikke-tekniske forhold.

13. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 8. december 2017 til den 11. januar 2018 været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.:

Air Alsie, Advokatsamfundet, Air Greenland, Airline Operators Committee for Denmark (AOC), Akademikernes Centralorganisation (AC), AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for

Luftfart, Billund Lufthavn, Bornholms Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Cabin Attendants Union, Copenhagen Air Taxi (CAT), Danish Air Transport (DAT), Danish Airline Pilots Association, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Metal, Dansk Motorflyverunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk UL-Flyver Union, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Svæveflyver Union, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Easyjet, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund (3F), Flyvebranchens Personale Union (FPU), FOA, Forbrugerrådet, Forbrugerrådet TÆNK, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsikring & Pension, FSR Danske Revisorer, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Lufthavne (MIT), Grønlands Selvstyre, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværkerrådet, IATA, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for menneskerettigheder, Jet Time, KL, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Midtjyllands Lufthavn, Modelflyvning Danmark (MDK), Naviar, Norwegian, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Pakkerejseankenævnet, Rejsearrangører i Danmark, Rejsegarantifonden, Rigsombuddet, Rigspolitechefen, Ryanair, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SAS, Serviceforbundet, Syddansk Universitet, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Thomas Cook, Trafikforbundet, UAS Denmark, Værnfælles Forsvarskommando, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet og Aarhus Lufthavn.

14. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (Hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget kan få betydning for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, og de luftfartsselskaber, som benytter disse flyvepladser. Disse flyvepladser kan blive mødt med krav vedrørende passagervendte service- og kapacitetsmål.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget kan få betydning for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, og de luftfartsselskaber, som benytter disse flyvepladser. Disse flyveplad-

		ser kan blive mødt med krav vedrørende passagervendte service- og kapacitetsmål.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer ikke ny EU-regulering, men bygger videre på Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter. Direktivet bestemmer i artikel 9, stk. 1, at medlemsstaterne for at opnå en smidig og effektiv flyvepladsdrift træffer de nødvendige foranstaltninger for at gøre det muligt for flyvepladsen og brugere af flyvepladsen, at indlede forhandlinger med henblik på at indgå en serviceniveauaftale om kvaliteten af de tjenester, der ydes af flyvepladsen. Det følger endvidere af direktivets artikel 3, at medlemsstaterne skal sikre, at taksterne ikke medfører forskelsbehandling af brugere af flyvepladsen i overensstemmelse med fællesskabsretten. Endvidere følger det af lufthavnsafgiftsdirektivet artikel 7, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at flyvepladsen under samråd, hvor flyvepladsen og luftfartsselskaberne mødes om hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, om lufthavnstaksternes størrelse og om kvaliteten af de anlæg og ydelser, der stilles til rådighed, efter direktivets artikel 6 fremlægger en række oplysninger for luftfartsselskaberne om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af systemet eller niveauet for samtlige lufthavnstakster, flyvepladsen opkræver. Endelig får Kommissionens forordning (EU) nr. 139 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, betydning for de flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m. Forordningens regler erstatter alene de nationale tekniske godkendelser efter luftfartslovens § 60.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af den gældende § 55, stk. 1 i luftfartsloven, at der kræves en særlig tilladelse fra transport-, bygnings-, og boligministeren for at indrette og drive en flyveplads, der står åben for offentligheden. Derudover er der krav om, at flyvepladsen har en forudgående godkendelse fra transport-, bygnings- og

boligministeren efter luftfartslovens § 60, stk. 1. Kravene om særlig tilladelse er nationalt reguleret, hvorimod sikkerhedskravene til flyvepladser er både nationalt og EU reguleret.

Med ikrafttrædelse af flyvepladsforordningen (forordning (EU) nr. 139 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (flyvepladsforordningen), vil flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller –udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m, som udgangspunkt ikke længere blive godkendt efter luftfartslovens § 60, men certificeret i henhold til flyvepladsforordningen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i medfør af flyvepladsforordningens artikel 4, stk. 3b mulighed for at dispensere fra forordningens regler, såfremt en flyveplads betjener højst 10.000 passagerer og højst håndterer 850 fragtbewægelser årligt. De undtagne flyvepladser skal fortsat godkendes efter luftfartslovens § 60.

Flyvepladsforordningen rummer mulighed for, at nationale krav om tilladelser, der ikke vedrører sikkerhedsrelaterede aspekter ved en certificeret flyveplads, kan opretholdes sideløbende med certificeringskravet. Det er grunden til, at de certificerede flyvepladser efter flyvepladsforordningen tillige har en driftstilladelse efter luftfartslovens § 55.

Det foreslås på den baggrund, at der i § 55, stk. 1, 1. pkt. indsættes en tilføjelse hvorefter kravet om godkendelse efter luftfartslovens § 60 ikke finder anvendelse for flyvepladser, som er certificeret i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet.

Dermed skal den særlige tilladelse både gives til pladser, der skal godkendes i medfør af luftfartslovens § 60 og flyvepladser, der skal certificeres i henhold til flyvepladsforordningen. Det betyder, at flyvepladser, som benytter instrumentindflyvnings- eller –udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m som udgangspunkt ikke vil blive godkendt efter de nationale godkendelsesregler i luftfartsloven, men certificeret i henhold til flyvepladsforordningen. Flyvepladser, der ikke er omfattet af den pågældende forordning regler, eller som er omfattet af reglerne, men af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bliver undtaget i henhold til forordningens artikel 4, stk. 3b, skal ikke følge flyvepladsforordningen. H. C. Andersen Lufthavn, Kolding Lufthavn, Sindal Lufthavn, Stauning Lufthavn og Vojens Lufthavn er undtaget fra at følge EU regler på flyvepladsområdet i medfør af artikel 4, stk. 3b.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt. at til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves, foruden godkendelse efter lovens § 60, særlig tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. Denne tilladelse har karakter af en driftstilladelse. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads, jf. § 55, stk. 1, 2. pkt. Det skal hertil bemærkes, at det alene er større ændringer, der forudsætter tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt. jf. forarbejderne til gældende luftfartslov. Det omfatter eksempelvis ændringer, der kan påvirke flyvepladsens omgivelser eller væsentlige samfundsmæssige hensyn. Efter luftfartslovens § 57, stk. 1, skal tilladelsen gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Luftfartslovens § 57, stk. 2, indeholder regler om de særlige vilkår, som kan fastsættes i en tilladelse til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Herunder er der regler om, at der kan fastsættes vilkår om en underretningsforpligtigelse i forbindelse med beslutninger, dispositioner og omlægninger, der kan påvirke kapaciteten. Således vil der for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser være nogle ændringer, der forudsætter tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt., og andre, der i første omgang alene er forbundet med en underretningsforpligtigelse.

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992 (udbygningsloven) § 3, litra a til e, indeholder overordnede retningslinjer for ændring af placeringen af

Københavns Lufthavns tværbane og anvendelsen af de enkelte delområder i Københavns Lufthavn. Delområderne er angivet på en kortskitse og defineret ved placeringen i forhold til start- og landingsbaner.

For Københavns Lufthavn gælder således, at gennemførelsen af visse ændringer og udbygninger kan kræve en ændring af udbygningsloven. Udbygninger og ændringer af Københavns Lufthavn, hvis gennemførelse kræver ændring af udbygningsloven, vil således ikke kunne gennemføres alene efter reglerne i luftfartslovens § 57, stk. 2 eller med tilladelse efter lovens § 55, stk. 1, 2. pkt.

Med den foreslåede ændring af § 55, stk. 1, 2. pkt., tilføjes ordet »væsentlig« til bestemmelsens ordlyd.

Ændringen indebærer, at der fremover alene er krav om tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt. til "væsentlige ændringer" af en flyveplads. Ved "væsentlige ændringer" skal i denne sammenhæng bl.a. forstås større fysiske ændringer af flyvepladsens centrale bygninger og anlæg m.v., som samlet set må forventes at påvirke afviklingen af flytrafik på flyvepladsen i større grad, eller som må forventes at påvirke flyvepladsens omgivelser og samfundet i væsentlig grad. Eksempler på "væsentlige ændringer" kan være lukning af eksisterende start- og landingsbaner eller ændring af start- og landingsbaner, der har betydning for afviklingen af flytrafikken. Tilsvarende kræves tilladelse til anlæg af nye start- og landingsbaner eller terminaler. "Væsentlige ændringer" vil således ofte have karakter af at være fysiske ændringer, men bestemmelsen er ikke begrænset hertil. Det centrale i denne sammenhæng er den påtænkte dispositions betydning for samfundet, tilgængeligheden og de almene hensyn, som skal varetages i tilladelsen jf. luftfartslovens § 56, herunder hensynet til omkringliggende flyvepladser. Kravet om tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., gælder uafhængigt af, om der er stillet vilkår i en eksisterende tilladelse efter lovens § 57, stk. 2. Det er således ikke tilstrækkeligt for ændringer omfattet af § 55, stk. 1, 2. pkt., at give underretning efter vilkår meddelt i medfør af lovens § 57, stk. 2, nr. 8.

Til nr. 3

Efter luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 8, kan der fastsættes vilkår om, at transport-, bygnings- og boligministeren bl.a. skal have forudgående underretning om ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet. Transport-, bygnings- og boligministeren kan afgive en begrundet indsigelse imod sådanne foranstaltninger senest 1 måned efter, at underretningen er kommet frem, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den i stk. § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses, jf. § 57, stk. 2, nr. 9. En indsigelse efter nr. 9 kan også bestå i en tilkendegivelse af, at foranstaltningerne efter nr. 8 har en karakter, der medfører, at der i stedet kræves tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt., hvoraf det fremgår, at til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves særlig tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. Denne tilladelse har karakter af en driftstilladelse. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads, jf. § 55, stk. 1, 2. pkt. Det skal hertil bemærkes, at det alene er større ændringer, der forudsætter tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt. Det omfatter eksempelvis ændringer, der kan påvirke flyvepladsens omgivelser eller væsentlige samfundsmæssige hensyn.

Med den foreslåede ændring i § 57, stk. 2, nr. 8, litra a, præciseres det for det første, at vilkår efter bestemmelsen i luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 8, også gælder for fysiske ændringer, der ikke har en så væsentlig karakter, at deres gennemførelse kræver tilladelse efter § 55. For det andet præciseres det, at vilkår om, at en flyveplads af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser skal give forudgående underretning om ethvert forslag til beslutning, disposition, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde

den nødvendige kapacitet, kun gælder for beslutninger, dispositioner, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, 2. pkt.

Væsentlige ændringer, der er omfattet af kravet om tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., kan således alene foretages efter forudgående tilladelse, hvorfor reglen om frist for transport- bygnings- og boligministerens indsigelse efter § 57, stk. 2, nr. 9, ikke gælder for sådanne ændringer. Mindre væsentlige driftsmæssige eller fysiske ændringer, der ikke indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet, kan fortsat foretages uden tilladelse eller varsel.

Til nr. 4

Den gældende luftfartslov, herunder §§ 55, 57 og 71 indeholder ikke regler om fastsættelse af service- og kapacitetsmål, der er udelukkende fastsat krav om tilvejebringelse af nødvendig kapacitet for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

Den foreslåede § 57, stk. 3, indfører hjemmel til at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, herunder regler om tilsyn og håndhævelse heraf. Bestemmelsen kan anvendes til at fastsætte service- og kapacitetsmål i forhold til centrale parametre for flyvepladsens passagervendte områder. Der vil blandt andet kunne fastsættes regler om service- og kapacitetsmål ved gennemførelse af sikkerhedskontrol, grænsekontrol og bagagehåndtering.

Med indførelsen af servicemål for ventetiden i sikkerhedskontrollen sikres passagererne i Københavns Lufthavn en vis minimumsservice. De konkrete servicemål bliver fastsat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter konsultation med luftfartsbranchen og servicemålene bliver meldt ud forud for takstforhandlingerne mellem Københavns Lufthavn og luftfartsselskaberne. Udgangspunktet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens konsultation med luftfartsbranchen vil være følgende tre måltal for ventetiden i sikkerhedskontrollen i Københavns Lufthavn:

- Den gennemsnitlige ventetid for passagererne på en kalenderuge skal være under 5 minutter.
- Maksimalt 5 pct. af tidsintervallerne i en kalenderuge må have en ventetid over 10 minutter, svarende til, at minimum 95 pct. af alle ventetider skal være under 10 minutter.
- Ingen tidsintervaller set over en kalenderuge må have en ventetid over 15 minutter.

Ovenstående måltal opgøres på baggrund af den gennemsnitlige ventetid i tidsrummet 05-23 målt i 15 minutters intervaller. De ovenstående måltal er som nævnt udgangspunktet for en konsultation med luftbranchen. Formålet med konsultationen er, at der findes en konkret udformning, der kan fungere i praksis. Servicemålene skal være samfundsmæssigt begrundede og proportionale med den samfundsmæssige begrundelse.

Bestemmelsen kan ligeledes benyttes til at fastsætte regler om kapacitetsmål i forbindelse med grænsekontrol på flyvepladsens område. I den forbindelse forventes den foreslåede bemyndigelse benyttet til at udstede regler, der skal fastlægge flyvepladsens forpligtelse til aktivt at sikre rammerne om grænsekontrollen. Reglerne om kapacitetsmål vil eksempelvis kunne indebære krav til de fysiske installationer og faciliteter samt transportveje, som flyvepladsen skal sikre for at muliggøre politiets kontrolmæssige foranstaltninger. Det forventes, at flyvepladsen i vidt omfang fortsat vil søge at fastlægge behovet for fysisk infrastruktur i samarbejde med den politimyndighed, som gennemfører grænsekontrollen, men hvor dette ikke viser sig tilstrækkeligt til at gennemføre grænsekontrollen, vil bestemmelsen kunne benyttes til at fastsætte nærmere regler herom.

Et andet centralt passagervendt område er bagageudleveringen. Her udgør ventetiden for passagererne

ligeledes en samfundsøkonomisk omkostning for passagererne. Til forskel fra for eksempel sikkerhedskontrollen, udgøres værdikæden i bagageudleveringen dog ikke alene af flyvepladsen, men også af luftfartsselskaber og handlingsselskaber. Denne mere komplicerede værdikæde vanskeliggør en umiddelbar indførelse af servicemål samt tilsyn og håndhævelse heraf. Der kan dog efter behov iværksættes en nærmere analyse af værdikæden med henblik på at klarlægge behovet og muligheden for servicemål. Såfremt det findes relevant og realiserbart kan bestemmelsen ligeledes benyttes til at fastsætte regler om servicemål i forbindelse med bagageudleveringen på flyvepladsens område.

De nærmere regler som fastsættes skal indebære, at kravene til service- og kapacitetsmålene fastlægges efter forudgående konsultation med flyvepladserne og brugerne heraf. Service- og kapacitetsmålene skal endvidere fastlægges efter eventuelt foreliggende internationalt anerkendte branchestandarder, og der skal i den forbindelse foretages afvejning af den samfundsøkonomiske effekt af det pågældende service- og kapacitetsniveau i forhold til de afledte omkostninger for flyvepladsen, brugerne heraf og passagererne. Der vil kun kunne udstedes regler om service- og kapacitetsmål, som efter en konkret vurdering er nødvendige for at sikre grundlæggende trafikale og samfundsmæssige hensyn, herunder særligt hensynene til passagererne. I det omfang det konkrete service- og kapacitetsniveau, som opleves af passagererne, i sidste ende beror på et samarbejde mellem flyvepladsen og andre parter, vil de fastsatte service- og kapacitetsmål alene vedrøre flyvepladsens forpligtelse til at stille den fornødne service og kapacitet til rådighed.

Herudover vil der efter bestemmelsen kunne fastsættes regler om tilsyn og håndhævelse af de opstillede service- og kapacitetsmål. Bemyndigelsen til at udstede regler om tilsyn og håndhævelse i form af påbud og forbud skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 12, om administrative bødeforelæg. I forbindelse med fastsættelse gælder luftfartslovens § 149, stk. 14, det vil således være en betingelse for bødeansvar efter regler fastsat i medfør af § 57, stk. 3, at overtrædelsen kan tilregnes en eller flere til virksomheden knyttede personer eller virksomheder som sådan. Formålet med bemyndigelsen er at give ministeren mulighed for at indføre en effektiv håndhævelse af fastsatte service- og kapacitetsmål, hvor de enkelte håndhævelsesskridt står i rimeligt forhold til overtrædelsen. Reglerne om håndhævelse skal afspejle, at en overtrædelse af fastsatte servicemål som udgangspunkt ikke har samme alvorlige karakter som en tilsidesættelse af vilkår fastsat efter luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6-9, som efter lovens § 58, stk. 2, kan føre til tilbagekaldelse af tilladelsen til at drive en flyveplads efter § 55.

Regler om tilsyn kan eksempelvis omfatte en indberetningspligt for flyvepladsen. I det omfang der fastsættes service- og kapacitetsmål i form af konkrete ventetider, vil der i den forbindelse kunne fastsættes regler om periodisk indberetning af oplysninger herom.

Reglerne vil blive fastsat i en ny BL.

Til nr. 5

Det følger af den gældende § 60, stk. 1 i luftfartsloven, at der er krav om, at en flyveplads, der står åben for offentligheden, har en forudgående godkendelse fra transport-, bygnings- og boligministeren. Krav om godkendelse er reguleret nationalt, og findes i relevante Bestemmelser om Civil Luftfart (BL'er), fx BL 3-2 Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser og BL 3-9 Bestemmelser om brand- og redningstjeneste.

Med ikrafttrædelse af flyvepladsforordningen (forordning (EU) nr. 139 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (flyvepladsforordningen), vil flyvepladser, som benytter instrumentflyvnings- eller -udflyvningsprocedurer og har en asfalteret landingsbane på mindst 800 m, som udgangspunkt ikke længere blive godkendt efter luftfartslovens § 60, men skal certificeres i henhold til

flyvepladsforordningen. Flyvepladsforordningen rummer mulighed for, at nationale krav om tilladelser, der ikke vedrører sikkerhedsrelaterede aspekter ved en certificeret flyveplads, kan opretholdes sideløbende med certificeringskravet. Det er årsagen til, at de certificerede flyvepladser efter EU-regler fortsat skal have en driftstilladelse efter luftfartslovens § 55.

Det foreslås på den baggrund, at der i § 60, stk. 1 indsættes en tilføjelse hvorefter kravet om godkendelse ikke finder anvendelse for flyvepladser, som er certificeret i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet.

Bestemmelsen gælder således de flyvepladser, der ikke er omfattet af den pågældende forordnings regler, eller de flyvepladser, som er omfattet af reglerne, men af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bliver undtaget fra forordningens regler i henhold til flyvepladsforordningens artikel 4, stk. 3b. I henhold til denne artikel har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at dispensere fra forordningens regler, såfremt en flyveplads betjener højst 10.000 passagerer og højst håndterer 850 fragtbewægelser årligt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har undtaget 5 flyvepladser, herunder H. C. Andersen Lufthavn, Kolding Lufthavn, Sindal Lufthavn, Stauning Lufthavn og Vojens Lufthavn i medfør af flyvepladsforordningens artikel 5.

Til nr. 6

Det fremgår af luftfartslovens § 71, stk. 1, 1. pkt. at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling. Bestemmelsen er blandt andet anvendt til at udstede BL 9-15, 4. udgave om fastsættelse af lufthavnstakster. Det følger af reglerne i BL 9-15, 4. udgave, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, og afspejle flyvepladsens skøn over indtægter og udgifter i den kommende takstperiode.

Det foreslås, at der i § 71, stk. 1, 1. pkt. indsættes hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om takstperioder.

Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 71, stk. 1, vurderes ikke at indeholde klar hjemmel til, at der kan fastsættes regler om efterfølgende regulering af taksterne for betaling som følge af, at de skønnede indtægter og omkostninger ved udgangen af en takstperiode konstateres ikke at svare til det, som var forudsat og beregnet ved fastsættelsen af taksterne. Den foreslåede ændring har derfor til formål at sikre, at der er den fornødne hjemmel til at indføre regler om efterregulering af lufthavnstaksterne, som følge af en forskel mellem den realiserede udvikling i antallet af passagerer og flyvepladsens investeringsniveau sammenlignet med de forudsætninger, som lå til grund for takstniveauet. Der ændres ikke i øvrigt på anvendelsesområdet for luftfartslovens § 71.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forventning, at der med ikrafttræden af den ændrede reguleringsmodel i BL 9-15, 4. udgave, 1. januar 2018 er indført de fornødne retlige rammer for takstfastsættelse eller takstforhandlinger af lufthavnstakster. Den foreslåede hjemmel vil alene blive udnyttet, såfremt det efter en periode på mere end én takstperiode mod forventning viser sig, at dette ikke er tilfældet.

For at ordningen kan administreres er det hensigten, at en eventuel efterregulering skal ske ved indregning i den følgende reguleringsperiode, så vidt muligt ved regulering af den tilsvarende takst i den følgende periode. En regulering skal derfor som udgangspunkt – efter konsultation af den omhandlede flyveplads - meddeles umiddelbart inden afslutningen af en takstperiode, så de opgjorte differencer kan indregnes i flyvepladsens forslag til takster for den kommende periode. Den konkrete anvendelse af en sådan efterregulering vil ske efter nærmere konsultation med luftfartsbranchen. Mulighederne for

benyttelse af bemyndigelsen skal desuden ses i sammenhæng med den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om oplysningspligt for flyvepladser, jf. nedenfor.

Reglerne vil blive fastsat i en ny BL.

Til nr. 7

Den gældende luftfartslov, herunder § 71, stk. 1 indeholder ikke regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere konkrete og detaljerede oplysninger vedrørende flyvepladsens økonomi og lufthavnstakster. I medfør af luftfartslovens § 71 kan ministeren fastsætte regler om betaling for benyttelse af en offentlig flyveplads. De nærmere regler om takstfastsættelsen er fastsat i BL 9-15, 4. udgave. BL 9-15, 4. udgave indeholder også muligheden for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fra flyvepladsen kan anmode om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over flyvepladsens samlede omkostninger og indtægter samt udviklingen i efterspørgslen indenfor hvert takstområde, ligesom flyvepladsen kan anmodes om at dokumentere sammenhængen til flyvepladsens årsrapport. En regelmæssig levering af oplysninger kan være med til at sikre, at taksterne er ikke-diskriminerende, gennemsigtige og omkostningsrelaterede.

Det foreslås, at der i § 71, stk. 6, indsættes et nyt stykke, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for administrationen af regler udstedt i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere oplysninger til brug for transport-, bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne, herunder, at lufthavnstaksterne overholder de til enhver tid gældende nationale regler og EU-retlige regler på området.

Bestemmelsen indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere bestemte oplysninger vedrørende flyvepladsens økonomi og lufthavnstakster til brug for transport-, bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne. En sådan oplysningspligt skal sikre tilsynsmyndighedens løbende indsigt i og tilsyn med flyvepladsernes omkostninger og investeringer ved levering af de forskellige tjenester. Det er blandt andet en forudsætning for godkendelse af lufthavnstakster, at de er omkostningsrelaterede. Det betyder, at taksterne skal relatere sig til de udgifter, der er forbundet med at levere flyvepladssydelser, og at fastsættelsen af taksterne skal tage sigte på, at luftfartsselskaberne ikke skal betale for faciliteter og ydelser, som de ikke benytter.

Med den foreslåede bestemmelse får transport-, bygnings- og boligministeren blandt andet hjemmel til at udstede regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere oplysninger om flyvepladsens enkelte takstområder. Reglerne skal indeholde nærmere bestemmelser om det konkrete indhold, opgørelsesprincipper og processen for levering af oplysningerne. Det kan herudover bestemmes, at der ved vurderingen af, om en afholdt udgift medgår direkte til drift af et bestemt takstområde, skal anlægges en restriktiv bedømmelse. Udgifter til medarbejdere, der udfører opgaver, som i almindelighed må antages at være i flyvepladsens egen interesse, fordeles efter et konkret og rimeligt skøn på de takstområder, som må antages at få mest gavn af de pågældende medarbejdere.

Reglerne vil blive fastsat i en ny BL.

Til nr. 8

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 1, at der betales afgifter og gebyrer efter bestemmelsens stk. 2-7, som finansierer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med den civile luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgift i medfør af bestemmelsen i luftfartslovens § 148, stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Det følger endvidere af luftfartslovens § 148, stk. 2 at luftfartsselskaberne betaler en afgift på 5,50 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften dækker Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart, og betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Afgiften er siden indførelsen i 2013 blevet justeret et antal gange senest ved lov nr. 602 af 4. juni 2016. Afgiften reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent, og fratrasket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Det foreslås i § 148, stk. 1, at luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Formuleringen af bestemmelsen er ny, men bestemmelsen tilføjer ikke noget nyt til gældende lovgivning, jf. beskrivelsen ovenfor, da bestemmelsen indholdsmæssigt svarer til den gældende § 148, stk. 2. Dog er satsen for afgiften ændret fra 5,50 kr. til 4,75 kr., da det med den nuværende sats ikke har været muligt at opnå en balance mellem omkostninger og indtægter gennem de seneste år, idet udviklingen konkret har betydet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fået flere indtægter end de tilsvarende omkostninger.

Der skal ikke betales afgift for passagerer, der transporteres i forbindelse med taxaflyvning i mindre fly, samt for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse, jf. den gældende § 148, stk. 3.

Årsagen til, at passagerer under 2 år er undtaget fra afgiften er, at disse passagerer typisk ikke optager et selvstændigt sæde under flyvningen, men er placeret med et særligt bælte oven på en voksen person. Som følge heraf, opkræves der ikke betaling for disse. Dette svarer i øvrigt til, at luftfartsselskaberne typisk heller ikke forlanger fuld billetpris for passagerer under 2 år.

Transitpassagerer er passagerer, der efter et kort stop på flyvepladsen enten fortsætter flyrejsen med samme fly og samme rutenummer eller med et andet fly med samme rutenummer. Transferpassagerer er passagerer, der er ankommet til flyvepladsen med fly og inden for 24 timer enten afrejser fra samme flyveplads med andet fly eller med samme fly blot med andet rutenummer. Fælles for transit- og transferpassagerer er imidlertid, at de ikke starter deres rejse fra pågældende flyveplads, og derfor ikke skal betale afgiften. Denne ordning sikrer samtidig, at der fx ikke skal betales afgift to gange for en passager, der starter sin rejse fra en dansk flyveplads og via Københavns Lufthavn skal videre på en sammenhængende flyrejse. To flyrejser anses for sammenhængende, når der forefindes en sammenhængende billet for de to flyrejser.

Årsagen til, at der ikke skal betales afgift for luftfartsselskabers personale på tjenesterejse er, at det ikke anses for rimeligt at pålægge en afgift for arbejdende personale. Det bemærkes i den sammenhæng, at luftfartsselskabernes personale også er undtaget fra brugerbetaling i flyvepladsens takstregulativer.

I § 148, stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at den afgift, som er nævnt i det foreslåede stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart,

herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af den foreslåede stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Med bestemmelsens 1. pkt. videreføres den gældende bestemmelse i § 148, stk. 1, hvorfor bestemmelsens 1. pkt. ikke tilføjer noget nyt til gældende lovgivning. Afgiften finansierer således fortsat Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsynet (løbende tilsyn). Funktionstilsynet har til formål at konstatere om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Endvidere dækker afgiften den forhåndsdialog, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med aktører i luftfartsbranchen forud for en tiltrædelseskontrol, hvorimod omkostningerne ved selve tiltrædelseskontrollen dækkes af gebyrer, jf. den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 5. Det bærende hensyn bag afgiften er luftfartspassagerernes sikkerhed.

Afgiften dækker Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger i forbindelse med tilsynet med den civile luftfart i bred forstand, herunder tilsyn med aktører, der ikke betaler afgiften, jf. den foreslåede § 148, stk. 2, 1. pkt. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjenester, droneførere m.v.

Til nr. 9

Det foreslås, at ”stk. 2” ændres til ”stk. 1” i § 148, stk. 3, 4, 6 og 7. Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at bestemmelsen vedrørende luftfartsselskabernes betaling af afgiften flyttes fra § 148, stk. 2 til § 148, stk. 1, jf. bemærkningerne til nr. 8.

Til nr. 10

Det foreslås, at ”§ 57” ændres til ”§ 57 stk. 1 og 2” i § 149, stk. 12.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at den foreslåede bestemmelse i § 57, stk. 3 ikke skal omfattes af § 149, stk. 12.

Til nr. 11

Det foreslås i § 149, stk. 18. 1. pkt., at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at ministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 57, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde.

Formålet med bemyndigelsen er at give transport-, bygnings- og boligministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil, mulighed for at reagere hurtigt og effektivt over for visse overtrædelser af fastsatte servicemål. Sådanne overtrædelser vil efter ministeriets opfattelse i almindelighed kunne betegnes som ukomplicerede og uden bevismæssige tvivlsspørgsmål. Overtrædelser af servicemål i form af eksempelvis maksimale ventetider i sikkerhedskontrollen vil således kunne konstateres meget enkelt og sikkert gennem digitale, periodiske indberetninger fra flyvepladsen.

Det vil være en betingelse for bødeansvaret, at overtrædelsen af det konkrete servicemål kan tilregnes virksomheden, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14. Dette kriterium vil efter ministeriets opfattelse heller ikke i almindelighed give anledning til bevismæssige tvivlsspørgsmål.

Vurderingen af, om der i det enkelte tilfælde er tale om en overtrædelse af fastsatte servicemål, vil bero

på generelt klare og umiddelbart konstaterbare forhold. Sagens afgørelse beror således som udgangspunkt ikke på skønsmæssige elementer.

En betingelse for, at sagen kan afsluttes med et administrativt bødeforelæg, vil efter den foreslåede ordning være, at den pågældende virksomhed erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig indforstået med, at sagen afgøres administrativt med betaling af bøden. Vedtagelsen har samme virkning som en dom. Såfremt den pågældende ikke vil vedtage bødeforelægget, overgår sagen til politiet med henblik på indbringelse af sagen for domstolene.

Retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtiget til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse for bødeforelæg, jf. det foreslåede 2. pkt.

Det forudsættes i den forbindelse, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 57, stk. 3, i udgangspunktet straffes med en bøde på 12.000 kr. Ved vurderingen af bødens størrelse er der først og fremmest lagt vægt på, at der er tale om sanktionering af en virksomhed. Derudover er det lagt til grund, at det skal kunne betale sig for virksomheden, at iværksætte de relevante initiativer for at undgå en bøde for på den måde at skabe det rette incitament til at overholde de fastsatte mål. Der er taget udgangspunkt i sanktionering af overskridelse af servicemål for sikkerhedskontrollen, hvor det at åbne et ekstra spor i sikkerhedskontrollen kan afværge en overskridelse af den gennemsnitlige ventetid og dermed afværge et bødeforlæg. Bødens størrelse er således beregnet til at være højere end den udgift, som en flyveplads vil have i forbindelse med åbning af et ekstra spor i sikkerhedskontrollen. Den endelige bødestørrelse vil blive fastsat i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelse med fastlæggelse af de konkrete service- og kapacitetsmål samt sanktionering for overskridelse heraf.

Fastsættelsen af straffen vil dog fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018 i overensstemmelse med de fællers ikrafttrædelsesregler om erhvervsrettet regulering.

Til § 3

Det fremgår af luftfartslovens § 158 stk. 1, at loven kun gælder for Grønland med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser. Af § 158 stk. 1, fremgår det, at loven ikke gælder for Færøerne. På samme måde fastsætter denne bestemmelse lovens territoriale anvendelsesområde, idet det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 55. Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60, særlig tilladelse af transportministeren, jf. dog stk. 2. Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.

Stk. 2-3. ---

§ 57. ---

Stk. 2. I tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles følgende særlige vilkår:

1-7) ---

8) Transportministeren skal have forudgående underretning om følgende foranstaltninger:

- a) Ethvert forslag til beslutning, disposition eller omlægning af driften, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, og
- b) ethvert forslag om ændring af selskabets vedtægter, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

9-11) ---

§ 60. Flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren. Også ændringer af sådanne flyvepladser kræver godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og anlæg.

Stk. 2-4. ---

§ 71. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling, jf. dog. 4. pkt. Transportministeren kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling

1. I § 55, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »§ 60«: »eller certificering efter EU-forordninger på flyvepladsområdet«.

2. I § 55, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter ”til”: »væsentlig«.

3. I § 57, stk. 2, nr. 8, litra a, ændres ”eller omlægning af driften” til: ”, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1«.

4. I § 57 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, herunder regler om tilsyn med og håndhævelse af de fastsatte service- og kapacitetsmål.«

5. I § 60, stk. 1, indsættes efter »offentligheden«: », og som ikke skal certificeres i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet«.

6. I § 71, stk. 1, 1. pkt. indsættes efter »regler om«: »takstperioder og«

alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ground handling-ydelserne er nødvendige for benyttelsen af den offentlige flyveplads. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.

Stk. 2-5. ---

§ 148. For udførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med stk. 2-7. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Stk. 2. For udførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift på 5,50 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Afgiften nævnt i stk. 2 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

Stk. 4. Afgiften nævnt i stk. 2 reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent, og fratrullet passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begynder henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

Stk. 6. Betales afgiften efter stk. 2 og gebyrerne efter stk. 5 ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

7. I § 71 indsættes efter stk. 5, som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for administrationen af regler udstedt i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere oplysninger til brug for transport-, bygnings- og boligministerens tilsyn med lufthavnstaksterne.«

8. § 148, stk. 1 og 2 affattes således:

»Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på 4,75 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Den afgift, som er nævnt i stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. «.

9. I § 148, stk. 3, 4, 6 og 7 ændres ”stk. 2” til ”stk. 1”.

10.10. I § 149, stk. 12, ændres »§ 57« til »§ 57, stk. 1 og 2«.

Stk. 7. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften efter stk.2 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 5, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser m.v.

§ 149.

Stk. 1-11---

Stk.12. Overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i medfør af § 57, § 59, stk. 2 og 3 og § 60, stk.2, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Stk.13-17 ---

11. I § 149 indsættes efter stk. 17, som nyt stykke:

»*Stk. 18.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at ministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 57, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter 1. pkt. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.