

HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

Side 1 af 2

Fra: Carsten Topholt Larsen [CTL@fm.dk]
Sendt: 18. august 2006 12:52
Til: TRM Suzan Pødenphant
Cc: Rasmus Lønborg
Emne: VS: HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; lovforslag 2006 20 juli.doc; Høringsliste.doc
Kære Suzan Pødenphant,

Finansministeriet bemærker, at lovforslaget ikke har statsfinansielle konsekvenser, og har derudover ingen bemærkninger til lovforslaget.

/Carsten Topholt



FINANSMINISTERIET

Carsten Topholt Larsen
Telefon (+45) 33 92 33 33
Direkte telefon (+45) 33 92 42 17
E-post fm@fm.dk
Personlig e-post ctl@fm.dk
Hjemmeside www.fm.dk

Fra: TRM Suzan Pødenphant [mailto:spp@TRM.dk]

Sendt: 11. august 2006 14:46

Til: 3F; Air Greenland A/S; Airport Coordination Denmark A/S; Amtsrådsforeningen; AOPA Danmark A/S att. Donald E. Knudsen; Arbejdsmiljørådet for Luftfart; Atlantic Airways v/adm. dir. Magni Arge; Autoriserede danske flyværksteder; Billund Lufthavn; Cabin Union Denmark; cbp@aopa.dk; Cimber air; Dalpa; Danish Air Transport; Danish Business Travel Association; Danmarks rejsebureau forening; Dansam; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Flyvelederforening; Dansk Handel & Service; Dansk handicap forbund; Dansk Metal; Danske Pilotorganisationers samråd; Danske Regioner; De samvirkende invalide organisationer; Erhvervsflyvningens sammenslutning; Finansministeriets postkasse; Finanstilsynet; Flyvebranchens Personaleunion; Flyvertaktisk Kommando; Forbrugerrådet; Foreningen af rejsearrangører i Danmark; Forsikring&Pension; Forsvarskommandoen; Forsvarsministeriet; Færøernes landstyre; Grønlands Luftfartsvesen; hast@tra.cph.dk; Havarikommissionen for civil luftfart og jernbane; HTS-A; HTS-I; Justitsministeriet; Kongelig Dansk Aeroklub; Konkurrencestyrelsen; KZ & Veteranfly Klubben; Københavns Lufthavne A/S; LSG Sky Chefs; Luftfartsdirektoratet; Luftfartsforvaltningen; Luftfartsstyrelsen; Luftfartstilsynet; msv@hts.dk; Mytravel - Tom Clausen; Naviair; North Flying; Novia; QBE Nordic Aviation Insurance A/S; Rådet for større flyvesikkerhed; SAS; Scandinavian Airlines System STOOS; Servisair Danmark A/S; Skatteministeriet; Star Air A/S; Sterling; Sun Air; Udenrigsministeriet; Økonomi- og Erhvervsministeriet
Cc: TRM John Roy Vesterholm; TRM Susanne Isaksen; TRM Christian Østrup; Jensen, K. Susanne J; kl@slv.dk; TRM Frederik Gelineck Fisker
Emne: HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

Transport- og Energiministeriet fremsender udkast til forslag om ændring af lov om luftfart med frist d. 1. september 2006 til jrv@trm.dk, jf. vedlagte høringsbrev.

<<Høringsbrev.pdf>> <<lovforslag 2006 20 juli.doc>> <<Høringsliste.doc>>

Det bemærkes, at vedlagte liste over hørte myndigheder og organisationer er revideret i forhold til den i bemærkningerne til lovforslaget pkt. 7 anførte. Pkt. 7 vil blive rettet, så alle de hørte interessenter vil fremgå.

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant
Fuldmægtig

Transport- og Energiministeriet
Ministry of Transport and Energy
EU- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 63
Telefax +45 33 38 14 34
spp@trm.dk
www.trm.dk

This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of computer viruses.

www.mimesweeper.com

Fra: Esben Larsen [ELA@eogs.dk]

Sendt: 6. februar 2007 14:24

Til: TRM John Roy Vesterholm

Emne: VS: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om luftfart

-----Oprindelig meddelelse-----

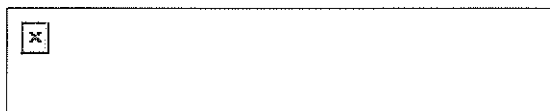
Fra: Esben Larsen

Sendt: 23. august 2006 19:57

Til: Christina Heering (DEP)

Cc: Flemming Pedersen; Stinne Henriksen; Maria Bjerre; Esben Larsen

Emne: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om luftfart



Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om luftfart

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte lovforslag i høring fra Transport- og Energiministeriet. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Lovforslaget har til formål at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling for luftfartsselskabernes brug af lufthavene. Forslaget indebærer, at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende 26 små offentlige lufthavnes takster for luftfartsselskabers brug af lufthavnenes arealer samt taksterne for *ground handling*. Ydermere ophæves kravet om godkendelse af forsikringsbetingelserne for ansvarsforsikring af luftfartøjer.

Erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser

De 26 lufthavne som berøres af lovforslagets deregulering på takstområdet er enten ikke private virksomheder i henhold til CKR's definition heraf, eller de benyttes primært til privat flyvning. Denne del af forslaget vurderes derfor ikke at have erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser for virksomhederne.

Ophævelsen af kravet om godkendelse af forsikringsbetingelserne vurderes at medføre mindre administrative lettelser for forsikringsselskaberne, idet de ikke længere skal indsende forsikringsbetingelserne til godkendelse. Lettelserne er dog begrænsede, idet byrderne ved godkendelseskravet i bekendtgørelse nr. 546 af 22. juni 1994 om forsikringsselskaber, der kan tegne ansvarsforsikring for luftfartøjer efter § 130 i lov om luftfart i AMVAB-målingen af Transport- og Energiministeriets område er opgjort til 615 kr. årligt.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

23. august 2006

**ERHVERVS- OG
SELSKABSSTYRELSEN**

Kampmannsgade 1
1780 København V

Tlf. 33 30 77 00

Fax 33 30 77 99

CVR-nr 10 15 08 17

eogs@eogs.dk

www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**

ELA/MAB

Sag 2006-0007256

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Esben Larsen
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3330 7689
E-post ela@eogs.dk

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) vurderer de erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet som følge af nye love og bekendtgørelser. CKR kan teste forslag med væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet i Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet eogs@eogs.dk - [Læs mere](#).



Havarikommissionen

EU- og Luftfartskontoret

Dato: 29. august 2006
Sagsbehandler: TE
Direkte tlf.:
Sag nr.: 06-000/4

Høring om ændring af luftfartsloven

Ved mail af 11. august har kontoret fremsendt forslag til ændring af luftfartsloven med anmodning om evt. kommentarer.

I den anledning kan oplyses, at de foreslåede ændringer ikke skønnes at have konsekvenser for Havarikommissionens virke, og at vi derfor ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Torkil Eriksen

Transport- og Energiministeriet
Att. John Roy Vesterholm
EU- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

29. august 2006
Eksp.nr. 313559
/MSH-DEP
Deres ref. 200-8

Høring vedr. udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Økonomi- og Erhvervsministeriet har følgende kommentarer til den af Transport- og Energiministeriet fremsendte høring vedr. udkast til forslag til ændring af lov om luftfart.

Indledningsvis skal det anføres, at udkastet til Forslag til ændring af lov om luftfart bl.a. er en udmøntning af de anbefalinger, der blev fremsat i "Rapport om fastsættelse af lufthavnstakster". Der henvises til de bemærkninger, Økonomi- og Erhvervsministeriet afgav i denne forbindelse.

Herudover skal det bemærkes, at det af forslaget § 71, stk. 1, samt af bemærkningerne hertil fremgår, at Transport- og Energiministeriet fortsat skal godkende takstregulativet for de 8 største lufthavne i Danmark, og at takstregulativet også fremover skal omfatte ground handling ydelserne i de lufthavne, hvor disse ydelser ikke er konkurrenceudsatte, dvs. hvor der ikke aktivt er mere end én udbyder af ground handling. Ifølge Økonomi- og Erhvervsministeriets information er det kun i Københavns Lufthavn Kastrup, at ground handlingen med undtagelse af de centraliserede infrastrukturer er konkurrenceudsat.

I den anledning skal Økonomi- og Erhvervsministeriet komme med følgende bemærkninger:

Som udgangspunkt ser Økonomi- og Erhvervsministeriet helst, at de reguleringer, der skal ske af de danske lufthavne, og som vedrører konkurrencemæssige forhold, overlades til de allerede gældende regelsæt vedrørende konkurrence, statsstøtte, udbud samt øvrige horisontale reguleringer herunder ground handling bekendtgørelsen. Kun i det omfang disse regler ikke er tilstrækkelige, finder Økonomi- og Erhvervsministeriet behov for sektorspecifikke regler. Herved undgås overregulering, regelkollision og uigennemsigthed, og danske lufthavne sikres ligebehandling i forhold til andre europæiske lufthavne, der er underkastet samme regulering af de konkurrencemæssige forhold.

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Af bemærkningerne til udkastet til forslaget fremgår det, at et overordnet budskab i de anbefalinger, der lægges til grund for forslaget, er, at det er afgørende, at der er fair konkurrence på luftfartsmarkedet, og at lufthavnene ikke forskelsbehandler luftfartsselskaberne.

Det er Økonomi- og Erhvervsministeriet vurdering at konkurrenceloven og statsstøttere reglerne allerede sikrer en fair konkurrence på luftfartsområdet og i fuldt omfang leder til samme resultat som forslaget til lov om luftfart bortset fra på to punkter. Disse to punkter vedrører ICAO retningslinierne samt problemet med urimeligt høje priser.

I bemærkningerne til loven anføres det, at principperne for godkendelse af takstfastsættelsen hviler på anbefalingerne fastsat af ICAO. Det fremgår af Kommissionens retningslinier for statsstøttere regleres anvendelse på lufthavnsområdet, at der kan ydes omkostningsbegrundede rabatter og i visse tilfælde introduktionsrabatter i op til 3 år¹. Hvad angår ICAO retningslinierne er fx reglerne vedrørende introduktionsrabatter formentlig strammere end EU's statsstøttere regler. Økonomi- og Erhvervsministeriet mener generelt, at det er uhensigtsmæssigt, hvis luftfartsloven er strammere end de gældende EU-regler, idet danske lufthavne bør være dækket af de samme rammebetingelser som de øvrige lufthavne i EU. Det fremgår ikke klart af bemærkningerne, hvorvidt dette er tilfældet, og specielt på statsstøtteområdet er det uklart, hvorvidt det er ICAO's eller EU retningslinier, der lovgives efter. Økonomi- og Erhvervsministeriet skal i den sammenhæng bemærke, at EU's statsstøttere regler har forrang for regler vedtaget i nationalt og internationalt fora, med mindre reglerne udspringer af en aftale tiltrådt af EU.

Hvad angår urimeligt høje priser kan der sandsynligvis rejses tvivl om, hvorvidt konkurrencereglerne er tilstrækkelige. Her kan det overvejes at indføre sektorspecifik regulering som forslået i de vigtigste lufthavne, hvor konkurrencepres fra andre lufthavne ikke er i stand til at regulere priserne i tilstrækkelig omfang. Det kan for eksempel være tilfældet i Københavns Lufthavn Kastrup. Der bør dog kun udfærdiges særregler i det omfang, det er helt nødvendigt.

Øvrigt misbrug af lufthavnenes dominerende stilling bliver allerede forhindret af konkurrencelovens § 11 og EF-traktatens artikel 82. Lufthavnes misbrug af dominerende stilling overfor luftfartsselskaberne i form af selektive priser og/eller rabatter, som ikke er omkostningsbaserede, samt urimeligt lave priser er i strid med konkurrencelovens § 11/EF-traktatens artikel 82, og Økonomi- og Erhvervsministeriet vurderer derfor, at der

¹ Kommissionens meddelelse om EF-retningslinier for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, der opererer fra regionale lufthavne, EF-Tidende, 9.12.2005, C 321/1

ikke er brug for særlig sektorspecifik lovgivning for at forhindre sådanne misbrug. EU's statsstøtteregler dækker også alle tilfælde af ulovlig ydet statsstøtte vedrørende offentligt ejede lufthavne, fx i form af ulovlige rabatter til luftfartsselskaber.

Økonomi- og Erhvervsministeriet mener derfor overordnet set, at der ikke bør være sektorregulering i det omfang, som § 71 og bemærkningerne hertil foreskriver. Luftfarten bør som hovedregel ikke underlægges andre regler, end hvad der gælder for øvrige erhverv kendetegnet ved naturligt monopol, samt hvad der i øvrigt gælder for disse inden for EU.

Beslattes det, at § 71 bevares som anført i udkast til ændring af lov om luftfart, har Økonomi- og Erhvervsministeriet følgende bemærkninger:

Økonomi- og Erhvervsministeriet finder stadig ikke, at det fremgår klart, hvordan ansvaret skal fordeles fremover mellem de forskellige reguleringsmyndigheder (Statens Luftfartsvæsen, Transport- og Energiministeriet, EU-kommissionen, Konkurrencestyrelsen og de kommunale tilsynsmyndigheder). Efter Økonomi- og Erhvervsministeriets vurdering er det problematisk, at der ikke er fuldstændig klare retningslinier for, hvilke forhold, der administreres af hvilke myndigheder. Specielt for Økonomi- og Erhvervsministeriets vedkommende er dobbeltkompetencerne på takstområdet uhensigtsmæssigt. Økonomi- og Erhvervsministeriet vurderer derfor, at hvis behovet for takstreguleringen skønnes at være til stede som fremført i udkastet til "forslag til ændring af lov om luftfart", så bør reglerne følge EU's konkurrence- og statsstøtteregler.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at de lufthavne der er pålagt takstregulativer kan vælge mellem to reguleringsmodeller hhv. en incitamentsskabende model eller en omkostningsrelateret model. Det er Økonomi- og Erhvervsministeriet vurdering, at den omkostningsrelaterede model bør udgå som valgmulighed. Modellen der er en såkaldt hvile-i-sig-selv model, forslås udeladt, fordi den risikerer at fjerne lufthavnenes incitament til at effektivisere driften af lufthavnen. Prisreguleringen bør derfor ske indenfor rammerne af den incitamentsskabende model.

Efter Økonomi- og Erhvervsministeriets vurdering er det fortsat uklart, i hvilken grad der er kollision og overlap mellem reglerne i dette forslag og reglerne i den gældende danske lovgivning vedrørende konkurrence, statsstøtte og udbud samt EU's konkurrence- og statsstøtteregler. Økonomi- og Erhvervsministeriet finder det derfor meget vigtigt, at der redegøres tydeligt for den konkrete rækkevidde af lovforslaget, og at det allerede nu skitseres i hovedtræk, hvorledes indholdet af lovforslaget tænkes udmøntet i bekendtgørelser efterfølgende.

Økonomi- og Erhvervsministeriet skal anmode om at blive hørt i forbindelse med udstedelse af evt. kommende bekendtgørelser på området.

Endelig skal det bemærkes, at Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har følgende bemærkninger til den af Transport- og Energiministeriet fremsendte høring vedr. udkast til forslag til ændring af lov om luftfart:

Lovforslaget har til formål at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling for luftfartsselskabernes brug af lufthavene. Forslaget indebærer, at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende 26 små offentlige lufthavnes takster for luftfartsselskabers brug af lufthavnenes arealer samt taksterne for *ground handling*. Ydermere ophæves kravet om godkendelse af forsikringsbetingelserne for ansvarsforsikring af luftfartøjer.

Erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser

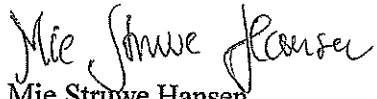
De 26 lufthavne som berøres af lovforslagets deregulering på takstområdet er enten ikke private virksomheder i henhold til CKR's definition heraf, eller de benyttes primært til privat flyvning. Denne del af forslaget vurderes derfor ikke at have erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser for virksomhederne.

Ophævelsen af kravet om godkendelse af forsikringsbetingelserne vurderes at medføre mindre administrative lettelser for forsikringsselskaberne, idet de ikke længere skal indsende forsikringsbetingelserne til godkendelse. Lettelserne er dog begrænsede, idet byrderne ved godkendelseskravet i bekendtgørelse nr. 546 af 22. juni 1994 om forsikringsselskaber, der kan tegne ansvarsforsikring for luftfartøjer efter § 130 i lov om luftfart i AMVAB-målingen af Transport- og Energiministeriets område er opgjort til 615 kr. årligt.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

Med venlig hilsen



Mie Struwe Hansen

Juridisk Sekretariat

Tlf. direkte 33 92 31 70

E-post msh@oem.dk

TRM John Roy Vesterholm

Fra: rul@mil.dk
Sendt: 11. september 2006 13:02
Til: TRM John Roy Vesterholm
Emne: Høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart.

docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK317905
SJ: -1

Hej John.

Forsvarskommandoen har et par kommentarer:

Tilføjelsen af §70 d, giver mulighed for at fastsætte regler til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Dette betyder, at Kontrolcentralen vil være omfattet af reglerne – uanset geografisk placering, hvilket anses for en væsentlig forbedring.

Der savnes dog en indikation af, om dette alene skal være gældende for anlæg beliggende på dansk jord, eller det også vil blive gjort gældende for anlæg beliggende udenfor Danmark – hvorfra der ydes lufttrafiktjeneste i dansk luftrum. Specielt i relation til NUAC og SES, hvor fremtiden formodes at indeholde udøvelse af lufttrafik i et nærmere defineret omfang fra anlæg uden for landets grænser.

Reglerne for tavshedspligt jf. §89 b stk. 2 skærpes, således at ikke kun SLV er omfattet. Tavshedspligten kommer således også til at omfatte andre i den offentlige forvaltning – bl.a. NAVIAIR. Der er imidlertid intet til hindring for, at et privat firma yder lufttrafiktjeneste i Danmark. Tavshedspligten bør derfor udvides til også at omfatte private firmaer – og deres ansatte – i det omfang, de har berøring med den omhandlede rapportering.

I lighed med kommentaren til §70 d, bør det også omfatte private firmaer/eller myndigheder, der yder lufttrafiktjeneste i Danmark fra anlæg uden for landets grænser.

mvh

Steen Ulrich
Major
Forsvarskommandoen KDS-104

--
FIT