

Skema til brug for høringsvar til BL-udkast og bemærkninger hertil (Comment response sheet)

Udkast til BL 9-15, 3. udgave		
Foreslået bestemmelse:	Høringsvar (afsender og indhold):	Bemærkninger (enhed og indhold):
<p>Bruger (User): Den ejer eller bruger af et luftfartøj, som benytter en lufthavn.</p>	<p>Definitionen er som følge af den nye definition af "lufthavnsbruger" unødvendig og bør udgå.</p>	<p>Enig. Definitionen fjernet i det endelige udkast.</p>
<p>Faste brugere: Brugere eller organisationer af brugere, der</p> <ul style="list-style-type: none"> er fysisk etableret på lufthavnen (har base), eller over mere end 8 måneder bidrager <i>enten</i> med mere end 20 % af lufthavnens årlige indtægter, for så vidt angår de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, <i>eller</i> med mere end 20 % af lufthavnens samlede årlige antal IFR-operationer. 	<p>Som følge af den nye definition af "lufthavnsbruger", foreslås definitionen af faste brugere ændret som følger:</p> <p>"Faste lufthavnsbrugere: <u>Lufthavnsbrugere</u> eller organisationer af <u>lufthavnsbrugere</u>, der</p> <ul style="list-style-type: none"> er fysisk etableret på lufthavnen (har base), eller over mere end 8 måneder bidrager enten med mere end 20 % af luft-havnens årlige indtægter, for så vidt angår de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, eller med mere end 20 % af lufthavnens samlede årlige antal IFR-operationer." <p>I lyset af hidtidige erfaringer bør definitionen sikre, at både luftfartsselskabernes organisationer og luftfartsselskaber, som er kvalificerede, er omfattet, således at der er mulighed for, at alle disse parter deltager i konsultationerne om lufthavnstaksterne, og at der ikke bliver tale om enten eller. Høringsparten har konsulteret EU-Kommissionens tjenestegrene, som er enig i, at dette er hensigten med direktivet.</p>	<p>Enig. Definitionen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.</p> <p>Enig. Samråd er reguleret i pkt. 6, der tager højde herfor.</p>

<p>Lufthavnstakster (Airport charges): En afgift, som lufthavnsbrugerne betaler til lufthavnsdriftsorganet for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition.</p>	<p>Det fremgår af forslaget til den nye definition af lufthavnstakster, at disse betales af lufthavnsbrugerne. Dette er ligeledes det normale udgangspunkt, og det svarer til den praksis, der hidtil har været for høringspartens opkrævning af lufthavnstakster.</p> <p>Navnlig henset til punkt 2 i definitionen af "luftfartsmæssige anlæg og ydelser", hvorefter centraliserede infrastrukturer betragtes som luftfartsmæssige anlæg, bør der tages højde for, at lufthavnstakster vil kunne opkræves hos leverandører af ground handling-ydelser.</p> <p>I lyset af de foreslåede nye bestemmelser i afsnit 5 om differentierede tjenesteydelser findes det endvidere hensigtsmæssigt, at der gives mulighed for, at lufthavnstakster helt eller delvist kan betales af passagererne.</p> <p>Definitionen af lufthavnstakster foreslås derfor ændret som følger:</p> <p><i>"Lufthavnstakster (Airport charges):</i> En afgift, som lufthavnsbrugerne, <u>leverandører af ground handling-ydelser og/eller passagererne</u> betaler til lufthavnsdriftsorganet for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition."</p>	<p>Ændringerne af BL 9-15 er knyttet til implementeringen af direktiv 2009/12/EU. Direktivet omtaler specifikt, at en lufthavnsafgift er en afgift, der betales af en lufthavnsbruger. En lufthavnsbruger er en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordring af passagerer, m.v. til eller fra lufthavnen.</p> <p>Hverken leverandører af ground handling ydelser eller passagerer kan i denne sammenhæng betegnes som lufthavnsbruger.</p> <p>Forslaget til ændring af definitionen af lufthavnstakster kan ikke imødekommes.</p>
<p>3. Anvendelsesområde</p> <p>3.1. Denne BL fastsætter bestemmelser om lufthavnstakster for benyttelse af de lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik, og hvor den årlige trafik overstiger 5 mio.</p>	<p>Det antages, at ordet "Danmark" i pkt. 3.3. kun omfatter den danske del af rigsfællesskabet.</p> <p>I henhold til § 71, stk. 5 i den gældende luftfartslov på Færøerne er det transportministeren, der</p>	<p>Antagelsen kan bekræftes, men for god ordens skyld er det præciseret i den endelige BL, at den ikke gælder for hverken Færøerne eller Grønland.</p> <p>Dette er korrekt.</p>

<p>passagerbevægelser, jf. dog pkt. 3.2. og 3.3.</p> <p>3.2. Uanset bestemmelsen i pkt. 3.1. finder denne BL anvendelse for den lufthavn i Danmark, der har flest passagerbevægelser.</p> <p>3.3. Bestemmelserne i pkt. 10.1 og 10.1.1. gælder dog for alle lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik.</p>	<p>fastsætter afgifter for offentlige, statsdrevne lufthavne på Færøerne. For benyttelsen af andre offentlige flyvepladser på Færøerne kan afgiften fastsættes af Færøernes landsstyre.</p> <p>Da Vágar Lufthavn ikke længere drives af staten, men af det offentlige aktieselskab P/F Vága Floghavn, er det Færøernes Landsstyre, der fastsætter afgifterne for Vágar Lufthavn. BL 9-15 er derfor ikke gældende for Vágar Lufthavn, og Vágar Lufthavn er derfor ikke forpligtet af pkt. 10.1 og 10.1.1. i udkastet til ny BL 9-15.</p> <p>* Lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985 af lov om luftfart, som sat i kraft ved kongelig anordning nr. 130 af 3. marts 1989 og ændret ved lov nr. 117 af 11. marts 1987 sat i kraft ved kongelig anordning nr. 573 af 9. august 1990.</p>	<p>Enig.</p>
<p>4.1.1 Lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med de anbefalinger og retningslinjer, der vedrører betaling for brug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser som defineret i afsnit 2 i denne BL, og som er fastsat i:</p> <p>a. Chapter I og II samt Appendix 1 og 3 i ICAO's "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services" (Doc 9082/8), jf. pkt. 1.1 i denne BL, og</p> <p>b. Chapter 2B og Chapter 3 - 7 samt attachment 1, 3, 4 og 6 i ICAO's "Airport Economics Manual" (Doc 9562/2), jf. pkt. 1.2 i denne BL.</p>	<p>Da der er tale om henvisninger til meget omfattende uddrag af ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services og ICAO's Airport Economics Manual, og da de to nævnte ICAO dokumenter både indeholder <i>anbefalinger</i> og <i>retningslinjer</i>, bør henvisningerne ændres.</p> <p>En regel om, at "<i>lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med ...</i>" ses således under alle omstændigheder alene at kunne finde anvendelse for <i>retningslinjerne</i> i de to nævnte ICAO dokumenter. I modsat fald vil bestemmelsen kunne forstås således, at anbefalingerne nævnt i uddragne i de to ICAO dokumenter i enhver henseende skal følges. En lang række af anbefalingerne i de to ICAO dokumenter er imidlertid i sagens natur ikke formuleret med henblik på eksakt efterlevelse, og punkt 4.1.1 kan derfor give anledning til betydelig fortolkningstvivl.</p> <p>Der kan blandt andet henvises til indledningen til ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, hvor det følgende anføres i punkt 1:</p>	<p>Ændringerne af BL 9-15 er knyttet til implementeringen af direktiv 2009/12/EU.</p> <p>De gældende bestemmelser skal forstås sådan, at man skal følge anbefalingerne som netop anbefalinger. Der ses derfor ingen anledning til at ændre den del af bestemmelsen.</p> <p>Dog er bestemmelsen i øvrigt i den endelige BL ændret, således, at den er mere i overensstemmelse med direktivets tekst, jf. følgende ordlyd.</p> <p>4.1.1 Lufthavnstakster må ikke medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugere, i overensstemmelse med EU-lovgivningen og skal fastsættes i overensstemmelse med de anbefalinger og retningslinjer, der vedrører betaling for brug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser som defineret i afsnit 2 i denne BL, og som er fastsat i:</p>

"ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services contain the recommendations and conclusions of the Council resulting from ICAO's continuing study of charges in relation to the economic situation of airports and air navigation services provided for international civil aviation. The policies, which are intended for the guidance of Contracting States, are mainly based on the recommendations made in this field by the various conferences on the economics of airports and air navigation services which are held regularly by ICAO..."

Det foreslås derfor punkt 4.1.1 ændret til følgende:

"Lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med de retningslinjer, der vedrører betaling for brug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser som defineret i afsnit 2 i denne BL, og som er fastsat i:

a. Chapter I og II samt Appendix 1 og 3 i ICAO's "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services" (Doc 9082/8), jf. pkt. 1.1 i denne BL, og

b. Chapter 2B og Chapter 3 - 7 samt attachment 1, 3, 4 og 6 i ICAO's "Airport Economics Manual" (Doc 9562/2), jf. pkt. 1.2 i denne BL."

Der henvises her til diverse internationale bestemmelser. Hertil hører efter høringspartens opfattelse consideranterne i direktivteksten, som giver væsentlige fortolkningsbidrag til reglerne for lufthavnsafgifter og ikke i øvrigt er reflekteret i udkastet til BL 9-15. Der bør i teksten inkluderes en henvisning hertil.

BL'en gennemfører direktivet og skal fortolkes i overensstemmelse med direktivet og dermed også præambelen og

		betragtningerne deri. Direktivet er nævnt i afsnit 1.5 i BL 9-15. Der ses ikke behov for yderligere præciseringer
4.1.2 Uanset bestemmelserne i pkt. 4.1.1 kan der kun fastsættes lufthavnstakster i det omfang, det er i overensstemmelse med bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (artikel 87-89). <i>Anm.: Det forudsættes i visse af ICAO's anbefalinger og retningslinjer, jf. pkt. 4.1.1, at der kan ydes statsstøtte, herunder at der kan gives rabatter. I det omfang disse bestemmelser strider mod bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten, gælder bestemmelserne i Traktaten.</i>	Bestemmelserne om statsstøtte der tidligere var medtaget som artikel 87-89 i EF-traktaten fremgår nu af artikel 107-109 i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde (EUF-traktaten). Punkt 4.1.2 bør derfor ændres til følgende: "Uanset bestemmelserne i pkt. 4.1.1 kan der kun fastsættes lufthavnstakster i det omfang, det er i overensstemmelse med bestemmelserne om statsstøtte i traktaten <u>om den Europæiske Unions funktionsmåde (artikel 107-109).</u> "	Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.
5. Differentierede tjenesteydelser 5.1 Lufthavnsdriftsorganet kan variere kvaliteten og omfanget af bestemte lufthavnsydelser, terminaler eller terminaldele, med det formål at tilbyde skræddersyede tjenesteydelser eller en terminal eller terminaldel til særlige formål.	Det er som bekendt høringspartens opfattelse, at en lufthavn ikke kan variere kvaliteten og betalingen herfor blot til fordel for en enkelt gruppe af luftfartsselskaber. Hvis kvalitet og betaling skal differentieres, skal samtlige brugere have mulighed for at få adgang hertil. I modsat fald er der tale om diskriminering af de selskaber, som kun har adgang til standardproduktet. jfr. i øvrigt udkastets pkt. 8.1.	Se forslag til affattelse af pkt. 5.1.1 og 5.1.2 nedenfor, der afspejler direktivet.
5.2. Lufthavnsafgiftsniveauet kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser, samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse.	Punkt 5.2 foreslås ændret til følgende: " <u>Lufthavnstakstsniveauet</u> kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser, samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse." : Det bør være klart, at bestemmelsen i pkt. 5.2 refererer til pkt. 5.1. I direktiv 2009/12 fremgår det af artikel 10, at differentieringen skal ske "med forbehold af artikel 3". Det fremgår videre af artikel 3, at "kriterierne skal være relevante , objektive og	Enig med bemærkningerne. Bestemmelsen affattes som pkt. 5.1.1 og 5.1.2 i den endelige BL, således at de knytter sig direkte til pkt. 5.1 og med følgende ordlyd: 5.1.1. Lufthavnstakstniveauet kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser, samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse. 5.1.2 Lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets

	<p>gennemskuelige" samt at differentieringen skal være " i almenhedens interesse, herunder af miljøhensyn".</p> <p>Det vurderes af høringsparten, at teksten i BL'en ikke sikrer fuld implementering af direktiv 2009/12.</p>	<p>interesse, herunder af miljøhensyn. Lufthavnstaksterne må ikke medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugerne, i overensstemmelse med EU-lovgivningen. Kriterierne for en sådan graduering skal være relevante, objektive og gennemskuelige.</p>
<p>5.3. Lufthavnsdriftsorganet kan frit fastsætte sådanne differentierede lufthavnsafgifter dog uden forskelsbehandling af lufthavnsbrugerne og med forbehold for godkendelse af Trafikstyrelsen. Godkendelsesproceduren følger de almindelige frister, jf. afsnit 8.</p>	<p>Den forskelsbehandling der henvises til ses at have baggrund i artikel 3 i direktiv 2009/12/EF. Direktivets artikel 3 vedrører ikke et forbud mod forskelsbehandling men derimod et forbud mod <i>diskrimination</i>. Dette ses af overskriften til artiklen ("ikke-diskrimination") samt af formuleringen om, at lufthavnsafgifterne ikke må medføre "<i>forskelsbehandling... i overensstemmelse med fællesskabsretten</i>".</p> <p>På baggrund heraf foreslås punkt 5.3 ændret til følgende:</p> <p>"Lufthavnsdriftsorganet kan frit fastsætte sådanne differentierede <u>lufthavnstakster, dog uden diskrimination af lufthavnsbrugere</u> og med forbehold for godkendelse af Trafikstyrelsen. Godkendelsesproceduren følger de almindelige frister, jf. afsnit 8."</p> <p>Efter høringspartens opfattelse er det i strid med direktivtekstens artikel 6, stk. 1 og 2, at det af pkt. 5.3 fremgår, at lufthavnene frit kan fastsætte differentierede afgifter. Af direktivet fremgår, at dette så vidt muligt skal ske efter aftale med brugerne, ligesom detaljerede forskrifter herfor er opregnet.</p>	<p>Bestemmelsen affattes som pkt. 5.2 (som konsekvens af ovenstående renummerering) i den endelige BL med følgende ordlyd:</p> <p>5.2. Lufthavnsdriftsorganet kan efter bestemmelserne og procedurerne i denne BL ansøge om sådanne differentierede lufthavnstakster med forbehold for godkendelse af Trafikstyrelsen. Godkendelsesproceduren følger de almindelige frister, jf. afsnit 8.</p>
Pkt. 5.4	<p>Det foreslås, at der i punkt 5 om differentierede tjenesteydelser medtages en bestemmelse svarende til artikel 10(2), andet led i direktiv 2009/12/EF.</p>	

	<p>Det foreslås således, at der som et nyt punkt 5.4 indsættes følgende bestemmelse i BL 9-15:</p> <p>"Hvis der er flere lufthavnsbrugere, der ønsker adgang til de skræddersyede tjenesteydelser og/eller en særlig terminal eller terminaldel, end der er kapacitet til, gives der adgang på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier."</p>	<p>Enig. Bestemmelsen indsat i. o. hermed i det endelige udkast, dog som pkt. 5.3, som konsekvens af ovenstående renummerering.</p>
<p>Afsnit 6-8. Samråd, Information og Godkendelse</p>	<p>Generelt synes afsnittene ikke fuldt ud at reflektere bestemmelserne i direktivets artikler 6, stk. 2 og 5 samt artikel 11, stk. 6, 7 og 8 om bl.a. TS' rolle, tidsfrister, begrundelse, klager, opsættende virkning etc. Dette kan skyldes, at disse forhold for Københavns Lufthavn i hvert fald for en dels vedkommende er behandlet i bilag 1 til udkastet. Høringsparten finder ikke umiddelbart, at bilagets bestemmelser vedr. den incitamentsskabende model i forhold til en enkelt lufthavn kan erstatte direktivets generelt gældende bestemmelser, som bør adressere direktivtekstens fulde ordlyd.</p>	<p>Artikel 6, stk. 2, er reflekteret i pkt. 8 og i bilag 1, afsnit 3.</p> <p>Artikel 6, stk. 5 vedrører en beslutning om ikke at anvende artikel 6, stk. 3 og 4, og kan udledes ved at disse stykker ikke er med i BL'en.</p> <p>Artikel 11, stk. 6, henviser til artikel 6, stk. 3, og ifølge artikel 6, stk. 5, kan en medlemsstat beslutte ikke at anvende artikel 6, stk. 3, hvilket Danmark har besluttet.</p> <p>Artikel 11, stk. 7 er reflekteret i bl.a. afsnit 8 om godkendelser og i proceduren i bilagets pkt. 3 hvorefter Trafikstyrelsen hører alle lufthavnsbrugere.</p> <p>Artikel 11.8 er et krav til myndighederne, og det giver ikke mening at myndighederne fastsætter krav til sig selv i de regler, de selv udarbejder.</p>
<p>7.4. De oplysninger, der forelægges i medfør af dette afsnit, anses som fortrolige eller økonomisk følsomme, og skal behandles i overensstemmelse hermed. I forbindelse med børsnoterede lufthavnsdriftsorganer, overholdes navnlig de børsretlige bestemmelser.</p>	<p>Da samråd skal afholdes mellem lufthavnen og lufthavnsbrugerne i overensstemmelse med punkt 6.1, vil afholdelse af et samråd kunne involvere en meget bred personkreds. Da der samtidig i forbindelse med et samråd gives adgang til fortrolige og økonomisk følsomme oplysninger, foreslås, at deltagelse i samråd kan gøres betinget af, at den enkelte lufthavnsbruger forudgående har</p>	

	<p>tiltrådt en fortrolighedserklæring.</p> <p>Punkt 7.4 foreslås derfor ændret til følgende:</p> <p>”De oplysninger, der forelægges i medfør af dette afsnit, anses som fortrolige eller økonomisk følsomme, og skal behandles i overensstemmelse hermed. I forbindelse med børsnoterede lufthavnsdriftsorganer, overholdes navnlig de børsretlige bestemmelser. <u>Deltagelse i samråd og modtagelse af oplysninger i medfør af dette afsnit, kan gøres betinget af en lufthavnsbrugers forudgående tiltrædelse af en fortrolighedserklæring.</u>”</p>	<p>Enig i synspunktet, men det skal gælde begge veje, og parterne skal kunne aftale noget andet. I det endelige udkast er der indsat et pkt. 7.4.1 med følgende ordlyd:</p> <p>7.4.1 Der skal underskrives en fortrolighedserklæring af parterne forud for deltagelse i samråd og udveksling af informationer, medmindre parterne er enige om at undlade dette.</p>
<p>8.3 Lufthavnen skal i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af lufthavnstakster redegøre for, at lufthavnstaksterne er gennemskuelige og ikke diskriminerer bestemte brugere, samt dokumentere, at der er foretaget brugerkonsultationer i overensstemmelse med ICAO Doc 9082/8, ”Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”, Chapter I, pkt. 23 og 24, jf. pkt. 1.1.</p>	<p>Punkt 8.3 foreslås ændret til følgende:</p> <p>”Lufthavnen skal i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af lufthavns-takster redegøre for, at lufthavnstaksterne er gennemskuelige og ikke diskriminerer bestemte <u>lufthavnsbrugere</u>, samt dokumentere, at der er foretaget brugerkonsultationer i overensstemmelse med ICAO Doc 9082/8, ”Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”, Chapter I, pkt. 23 og 24, jf. pkt. 1.1.”</p>	<p>Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.</p>
<p>8.4 Kan Trafikstyrelsen ikke godkende lufthavnstaksterne, udarbejdes nye takster, der forelægges til godkendelse inden for en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Kan taksterne fortsat ikke godkendes, fastsættes nye takster af Trafikstyrelsen efter konsultation med lufthavnen og dens brugere. Indtil Trafikstyrelsen har godkendt eller fastsat nye takster, gælder de tidligere takster. Trafikstyrelsen bestemmer, fra hvilket tidspunkt de nye takster skal gælde, ligeledes efter konsultation med lufthavnen og dens brugere.</p>	<p>Punkt 8.4 foreslås ændret til følgende:</p> <p>”Kan Trafikstyrelsen ikke godkende lufthavnstaksterne, udarbejdes nye takster, der forelægges til godkendelse inden for en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Kan taksterne fortsat ikke godkendes, fastsættes nye takster af Trafikstyrelsen efter konsultation med lufthavnen og <u>lufthavnsbrugerne</u>. Indtil Trafikstyrelsen har godkendt eller fastsat nye takster, gælder de tidligere takster. Trafikstyrelsen bestemmer, fra hvilket tidspunkt de nye takster skal gælde, ligeledes efter konsultation med lufthavnen og dens brugere.”</p>	<p>Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast dog også ændret ”dens brugere” i sidste punktum til ”lufthavnsbrugerne”.</p>
<p>9. Ændringer af lufthavnstakster</p>	<p>Punkt 9 foreslås ændret til følgende:</p>	

<p>Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med lufthavnen og dens brugere ændre lufthavnstaksterne, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn berettiger til det, herunder hvis lufthavnen som følge af nye krav i lovgivningen eller regler i medfør heraf pålægges væsentlige forøgede omkostninger i forhold til de omkostninger, der er lagt til grund for beregningen af taksterne.</p>	<p>”Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med lufthavnen og <u>lufthavnsbrugerne</u> ændre lufthavnstaksterne, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn berettiger til det, herunder hvis lufthavnen som følge af nye krav i lovgivningen eller regler i medfør heraf pålægges væsentlige forøgede omkostninger i forhold til de omkostninger, der er lagt til grund for beregningen af taksterne.”</p>	<p>Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.</p>
<p>10.1 Lufthavnen skal offentliggøre lufthavnstaksterne i et takstregulativ og sikre, at det er umiddelbart tilgængeligt for brugerne.</p> <p>10.1.1 Lufthavnen skal fremsende takstregulativet til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen.</p>	<p>Disse bestemmelser gælder i henhold til pkt. 3.3. alle lufthavne i Danmark. I lyset af visse lufthavnes hidtidige adfærdsmønster er det efter høringspartens opfattelse afgørende, at denne bestemmelse specifikt nævner, at også enhver form for rabat eller som minimum kriterierne herfor skal offentliggøres, da disse forhold er en implicit del af takstregulativet og en forudsætning for, at luftfartsselskaberne har sikkerhed for, at de bliver behandlet på ens vilkår.</p>	<p>Bestemmelserne i afsnit 10.1 og 10.1.1 er nye. Det fastsættes dermed, at lufthavnene skal offentliggøre deres takstregulativer og sikre at de er tilgængelige for brugerne ligesom takstregulativerne skal fremsendes til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen. Spørgsmålet om rabatter er omhandlet i anmærkning til pkt. 4.1.2 i BL'en.</p>
<p>11.1 Såvel lufthavnen som brugerne er forpligtede til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i administrationen af denne BL med bilag. Trafikstyrelsen kan fra lufthavnen anmode om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over lufthavnens:</p>	<p>Punkt 11.1 foreslås ændret til følgende: ”Såvel lufthavnen som <u>lufthavnsbrugerne</u> er forpligtede til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i administrationen af denne BL med bilag. Trafikstyrelsen kan fra lufthavnen anmode om eksempelvis over-sigter for flerårige perioder over lufthavnens:...”</p>	<p>Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.</p>
<p>14. Dispensation</p> <p>Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i pkt. 8.2, 8.2.1. og 8.2.2.</p>	<p>Høringsparten finder det betænkeligt, at dispensationsadgangen i det nugældende punkt 11 indskrænkes til alene at angå bestemmelserne i forslagets punkt 8.2, 8.2.1 og 8.2.2.</p> <p>Det anbefales derfor, at dispensationsadgangen ikke ændres i forhold til nugældende punkt 11.</p>	<p>Opretholdelse af den videregående dispensationsmulighed ville i givet fald give dispensationsmuligheder til bestemmelser, som der ikke kan dispenseres for efter direktivet. Den foreslåede bestemmelse ændres derfor ikke.</p>
<p>15.3 Takstregulativer for lufthavne, som er omfattet af denne BL, og som på ikrafttrædelsestidspunktet er godkendt af Trafikstyrelsen for en bestemt periode,</p>	<p>Punkt 15.3 foreslås ændret til følgende: ”Takstregulativer for lufthavne, som er omfattet af</p>	

gælder indtil udløbet af denne periode	enne BL, og som på ikrafttrædelsestidspunktet er godkendt af Trafikstyrelsen for en bestemt periode, <u>skal anses for at være godkendt indtil udløbet af denne periode.</u> "	Der ses ikke at være behov for ændringen. Hvis noget anses som godkendt, så gælder det jo, så der er ingen forskel. Der vil med den nuværende formulering være mulighed for ændringer i takstregulativet.
15.4 De takster, der er godkendt på ikrafttrædelsestidspunktet, gælder til den 31. marts 2015.	Punkt 15.4 foreslås ændret til følgende: "De takster, der er godkendt på ikrafttrædelsestidspunktet, <u>skal anses for at være godkendt</u> til den 31. marts 2015."	Der ses ikke at være behov for ændringen. Hvis noget anses som godkendt, så gælder det jo, så der er ingen forskel. Der vil med den nuværende formulering være mulighed for ændringer i takstregulativet.
Bilag 1, generelt	Teksten bør konsekvensrettes, således at begrebet "forhandling" erstattes af "konsultation".	Bilag 1 omtaler møder og forhandlinger i modsætning til samråd, der benyttes i BL teksten. Der ses ikke behov for andre ændringer.
Bilag, pkt. 1 f. At takstfastsættelsen i videst muligt omfang sker i samarbejde mellem lufthavnen og dens brugere (luftfartsselskaber mv.).	Punkt 1.f foreslås ændret til følgende: "At takstfastsættelsen i videst muligt omfang sker i samarbejde mellem lufthavnen og <u>lufthavnsbrugere</u> (luftfartsselskaber mv.)."	Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.
Bilag 1, afsnit 3 3.1 Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen først indkalde til et samråd med lufthavnsbrugerne for at orientere om forhandlingsprocessen og fremlægge et udkast til en ny takstafale. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere udkastet til ny takstafale. Endvidere har de lufthavnsbrugere, der ikke i selv har et forhandlingsmandat, mulighed for at gruppere sig med henblik på at opnå et forhandlingsmandat, dog jf. kriterierne i pkt. 4.1.1. Lufthavnen skal herefter sammen med dens brugere ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. pkt. 4. Ved afslutningen af forhandlingen skal lufthavnen, såfremt der er opnået et forhandlingsresultat, indkalde til et samråd med lufthavnsbrugerne for at orientere om de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere forhandlingsresultatet.	Statens Luftfartsvæsen bør erstattes med Trafikstyrelsen. Punkt 3.1 i forslaget fastsætter, at der i forbindelse med opstart og afslutningen af forhandlinger skal indkaldes til og afholdes <i>samråd</i> mellem lufthavnen og lufthavnsbrugerne. Da et sådant forhandlingssamråd ikke bør være underlagt de rammer, der gælder for almindelige samråd, jf. punkt 6 i BL 9-15, bør der i stedet anvendes betegnelsen "møde". Høringsparten er endvidere betænkelig ved, at en forhandlingsproces starter med, at der skal fremlægges et ensidigt udarbejdet udkast til en ny takstafale. Denne del af forslaget kan derfor ikke	På baggrund af bemærkningerne og Trafikstyrelsens overvejelser om omstrukturering, affattes afsnit 3 således i den endelige BL: 3.1 Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. pkt. 4. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for

<p>Lufthavnen skal efterfølgende udarbejde en begrundelse for de påtænkte ændringer set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter.⁸ Hvis det ikke er muligt at opnå en forhandlet aftale, fastsætter Statens Luftfartsvæsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser.</p>	<p>tiltrædes.</p>	<p>benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser.</p>
<p>3.2 I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavne A/S forslag til takstregulativer, som fremsendes til Trafikstyrelsen, der foretager høring af alle lufthavnens brugere og efterfølgende godkender de takster, der kan implementeres, jf. BL 9-15, afsnit 8.</p>	<p>I forbindelse med afslutningen af forhandlingerne anføres det i forslaget til et nyt punkt 3.1, at lufthavnen skal indkalde til samråd med lufthavnsbrugerne for at orientere om de påtænkte ændringer. Høringsparten finder denne del af punkt 3.1 unødvendig, da der i medfør af punkt 3.2 foretages høring af alle lufthavnsbrugere inden Trafikstyrelsens godkendelse af de nye takster.</p>	<p>3.2 I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavne A/S forslag til takstregulativer, som fremsendes til Trafikstyrelsen, der foretager høring af alle lufthavnsbrugere og efterfølgende tager stilling til godkendelse af taksterne, jf. BL 9-15, afsnit 8.</p>
<p>3.3 Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er 4 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.</p>	<p>Det foreslås på baggrund heraf punkt 3.1 ændret til følgende:</p>	<p>3.3 Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er 4 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.</p>
<p>3.4 For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og dens brugere, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. pkt. 3.1, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Aftalen skal indeholde en kvantificering af målepunkter (KPI'er) for hvert af de udvalgte områder og principper for indregning i taksterne. Aftalen om serviceniveauer og deres indvirkning på taksterne skal første gang træde i kraft med virkning fra 1. april 2011.</p>	<p>"Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen først indkalde til et <u>møde</u> med lufthavnsbrugerne for at orientere om forhandlingsprocessen. Lufthavnsbrugere, der ikke i selv har et forhandlingsmandat, har mulighed for at gruppere sig med henblik på at opnå et forhandlingsmandat, dog jf. kriterierne i pkt. 4.1.1. Lufthavnen skal herefter sammen med <u>lufthavnsbrugerne</u> ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. pkt. 4. Hvis det ikke er muligt at opnå en forhandlet aftale, fastsætter <u>Trafikstyrelsen</u> årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser."</p>	<p>3.4 Forud for forhandlingerne om taksterne skal lufthavnen først indkalde til et møde med alle lufthavnsbrugere for at orientere om forhandlingsprocessen og tidsplanen. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere proceduren og komme med forslag til de kommende forhandlinger. Endvidere har de lufthavnsbrugere, der ikke i selv har et forhandlingsmandat, mulighed for at gruppere sig med henblik på at opnå et forhandlingsmandat, jf. kriterierne i pkt. 4.1.1.</p>
<p>Aftalen om serviceniveauer og målepunkter skal revideres hvert 4. år eller i overensstemmelse med aftalens bestemmelser om revision.</p>	<p>Punkt 3.2 foreslås ændret til følgende:</p>	<p>3.5 Ved afslutningen af forhandlingerne skal lufthavnen, hvis der er opnået et forhandlingsresultat, indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere forhandlingsresultatet.</p>
<p>Hvis parterne ikke kan blive enige, fastsætter Trafikstyrelsen målepunkter og principper for indregning i taksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som Trafikstyrelsen har behov for inden for frister fastsat af Trafikstyrelsen. Aftalen og senere ændringer heraf skal</p>	<p>"I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavne A/S forslag til takstregulativ, som fremsendes til Trafikstyrelsen, der foretager høring af alle <u>lufthavnsbrugerne</u> og efterfølgende godkender de takster, der kan implementeres, jf. BL 9-15, afsnit 8."</p>	<p>3.6 Hvis der ikke er indgået en</p>

<p>godkendes af Trafikstyrelsen. Indregning i taksterne vil første gang ske med virkning for taksterne, der træder i kraft 1. april 2011. Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med parterne stille krav om nye specifikationer til til aftalens udformning.</p>	<p>Punkt 3.4 foreslås ændret til følgende:</p> <p>”For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og <u>lufthavnsbrugerne</u>, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. pkt. 3.1, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Aftalen skal indeholde en kvantificering af målepunkter (KPI'er) for hvert af de udvalgte områder og principper for indregning i taksterne. Aftalen om service-niveauer og deres indvirkning på taksterne skal første gang træde i kraft med virkning fra 1. april 2011.”</p>	<p>forhandlet aftale, skal lufthavnen, indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere forslagene. Lufthavnen skal efterfølgende udarbejde en begrundelse for de påtænkte ændringer set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter.</p> <p>3.7 De møder, der er omtalt i pkt. 3.4, pkt. 3.5 og pkt. 3.6, skal finde sted på en sådan måde, at bestemmelserne i BL 9-15, afsnit 8 om godkendelse af lufthavnstakster, respekteres.</p> <p>3.8 For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. pkt. 3.1, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Aftalen skal indeholde en kvantificering af målepunkter (KPI'er) for hvert af de udvalgte områder og principper for indregning i taksterne. Aftalen om serviceniveauer og deres indvirkning på taksterne skal første gang træde i kraft med virkning fra 1. april 2011.</p> <p>Aftalen om serviceniveauer og målepunkter skal revideres hvert 4. år eller i overensstemmelse med aftalens bestemmelser om revision.</p> <p>Hvis parterne ikke kan blive enige, fastsætter Trafikstyrelsen målepunkter og</p>
--	---	--

		principper for indregning i taksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som Trafikstyrelsen har behov for inden for frister fastsat af Trafikstyrelsen. Aftalen og senere ændringer heraf skal godkendes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med parterne stille krav om nye specifikationer til aftalens udformning og indhold.
Bilag 1 4.1.1 Københavns Lufthavne A/S, lufthavnens faste brugere, som defineret i BL 9-15, afsnit 2, samt luftfartsselskaber, der har enten 5 % af lufthavnens samlede starter eller passagerer, kan deltage i forhandlingerne. Alle parter har mulighed for at medtage rådgivere. Det henstilles, at parterne begrænser deltagelsen af rådgivere mest muligt.	Punkt 4.1.1 foreslås ændret til følgende: "Københavns Lufthavne A/S, faste <u>lufthavnsbrugere</u> , som defineret i BL 9-15, afsnit 2, samt luftfartsselskaber, der har enten 5 % af lufthavnens samlede starter eller passagerer, kan deltage i forhandlingerne. Alle parter har mulighed for at medtage rådgivere. Det henstilles, at parterne begrænser deltagelsen af rådgivere mest muligt."	Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.
Bilag 1 5.1.1 Hvis takstfastsættelsen ikke sker ved forhandling mellem parterne, fastsættes indtægtsrammer af Trafikstyrelsen. Indtægtsrammerne fastsættes som årlige rammer for hvert af årene i indtægtsrammeperioden. Indtægtsrammerne fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning ved en effektiv drift af lufthavnen. Københavns Lufthavne A/S udarbejder på baggrund af indtægtsrammerne forslag til takster for reguleringsperioden. Forslaget godkendes af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.2 og BL 9-15 afsnit 5.	Henviingen til BL 9-15 afsnit 5 bør ændres til BL 9-15 afsnit 8. Sidste led i punkt 5.1.1 bør derfor formuleres som følger: "Forslaget godkendes af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.2 og BL 9-15 <u>afsnit 8</u> ."	Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.
Bilag 1 6. Eventuel ændring af taksterne i reguleringsperioden	Henviingen til BL 9-15 afsnit 6 bør ændres til BL 9-15 afsnit 9. Første led i punkt 6 bør derfor formuleres som følger:	

Formatret: Skrifttype: 9 pkt

<p>Ud over de situationer, som er reguleret i BL 9-15, afsnit 6, kan Trafikstyrelsen af egen drift eller på foranledning af enten Københavns Lufthavne A/S eller brugerne til enhver tid godkende eller forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder ændringer i forudsætningerne for parternes aftale om takstfastsættelsen eller for Trafikstyrelsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fall back-modellen, herunder men ikke begrænset til væsentlige og uforudsete ændringer i:</p>	<p>”Ud over de situationer, som er reguleret i BL 9-15, <u>afsnit 9</u>, kan Trafikstyrelsen af egen drift eller på foranledning af enten Københavns Lufthavne A/S eller <u>lufthavnsbrugerne</u> til enhver tid godkende eller forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder ændringer i forudsætningerne for parternes aftale om takstfastsættelsen eller for Trafikstyrelsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fall back-modellen, herunder men ikke begrænset til væsentlige og uforudsete ændringer i:”</p>	<p>Enig. Bestemmelsen ændret i. o. hermed i det endelige udkast.</p>
---	--	--