

handling i de større lufthavne (målt ud fra passagertal mindst 2 mio. og fragtmængder mindst 50.000 tons), således at der kan indføres konkurrence på dette område af lufthavnens virksomhed.

Bekendtgørelsen indeholder med en enkelt undtagelse (de såkaldte centraliserede infrastrukturer jf. nedenfor), ikke bestemmelser om betaling. Det skyldes, at bekendtgørelsen bygger på en forudsætning om, at det er muligheden for konkurrence, der regulerer priserne.

I Danmark er Københavns Lufthavn, Kastrup, og Billund Lufthavn i dag omfattet af pligten til at åbne deres markeder for levering af ground handling-ydelser til tredjemand, dvs. af pligten til at indføre konkurrence om ground handling. I de øvrige provinslufthavne er der alene pligt til at give luftfartsselskaberne adgang til selv at stå for ground handlingen (såkaldt egenhandling) på et begrænset område (f.eks. billetkontrol og indcheckning af bagage). På de fleste øvrige områder har provinslufthavnene dog ikke pligt til at åbne for konkurrence.

Det foreslås derfor, at der skabes incitament til også at indføre konkurrence på disse områder i provinslufthavnene ved, at takstreguleringen ikke gælder for ground handlingen, hvis lufthavnen vælger at indføre konkurrence. Det kunne eksempelvis være i de situationer, hvor der aktivt er mere end én udbyder af den pågældende ydelse, hvis området udbydes i åben licitation, eller hvis der helt enkelt er fri adgang for udbydere til at etablere sig i lufthavnen.

Ground handling-bekendtgørelsen indeholder regler om betaling for benyttelse af de såkaldte centraliserede infrastrukturer. Efter ground handling-bekendtgørelsen skal betalingen for adgang til disse anlæg fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Centraliserede infrastrukturer er ground handling-infrastruktur, hvor Statens Luftfartsvæsen har godkendt, at en lufthavn har monopol, idet det af hensyn til kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkninger ikke er muligt at have flere af disse typer infrastrukturer, jf. § 5 i ground handling-bekendtgørelsen. I Københavns Lufthavn, Kastrup er følgende infrastrukturer godkendt som centraliserede infrastrukturer: Bagagesorteringsanlæg, de-icing platforme, hydratanlæg, dirigerende af fly ved ankomst og afgang og transport af passagerer mellem fly og terminal. I Billund Lufthavn er bagagesorteringsanlæg og dirigerende af fly ved ankomst og afgang godkendt som centraliserede infrastrukturer. I de øvrige lufthavne er der i dag ikke infrastrukturer, der er godkendt som centraliserede infrastrukturer.

Konkurrencestyrelsen har tilsynet med, at forvaltningen af disse infrastrukturer er gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende, og især at den ikke hindrer leverandører af ground handling-ydelser og brugere, der udfører egen handling, i at få adgang til disse infrastrukturer inden for de i bekendtgørelsen fastlagte betingelser. Det er dog Statens Luftfartsvæsen, som skal føre tilsyn med den betaling, som lufthavnen tager for benyttelse de centraliserede infrastrukturer.

## 2.2 Øvrige ændringer

Ud over forslagene om at ændre § 71 i relation til ground handling omhandler forslaget ændringer, der er en konsekvens af EU-regler på luftfartens område.

Det foreslås i § 26, at gyldigheden af et luftfartsselskabs luftdygtighedsbevis gøres afhængig af overholdelse af de nye EU-retlige regler om forsikringspligt, jf. forordning 785/2004, og ikke blot af, at de hidtidige mindre restriktive danske regler overholdes.

Samtidig foreslås det, at der i § 130 a indføres hjemmel til at indføre regler for Grønland og Færøerne om pligt til at tegne passagerforsikring i samme omfang, som der efter forordningen gælder for Danmark.

Ud over de forslag, som relaterer sig til EU-regler, indeholder forslaget en række ændringer og præciseringer, der i praksis har vist sig at være behov for. Det drejer sig om følgende: Reglerne om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed foreslås udvidet til ud over luftfartsselskaber og flyvepladser at omfatte andre anlæg i luftfartens tjeneste, bl.a. flyvesikringstjeneste, der ikke er tilknyttet en flyveplads. Baggrunden herfor er, at luftfartens sikkerhed også kan trues ved forbrydelser mod kontrolcentraler m.v.

Der foreslås indført en særlig tavshedspligt svarende til den, der er pålagt Statens Luftfartsvæsenes ansatte i forbindelse med indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, for indberetningspligtige, der er ansat i andre dele af den offentlige forvaltning (f.eks. ansatte i Flyvesikringstjenesten (Naviair), således at den gældende tavshedspligt ikke udhules ved aktindsigt hos andre dele af den offentlige forvaltning, f.eks. Flyvesikringstjenesten eller kommunale lufthavne.

I dag er det ikke muligt at tegne forsikring, der fuldt ud dækker objektivt ansvar for følger efter visse skader, f.eks. følgerne efter atomvåben. Disse skadetyper foreslås derfor omfattet af dansk rets almindelige erstatningsregler (culpa-ansvaret), hvorefter der kun er erstatningsansvar, hvis der er noget, som kan bebrejdes luftfartsselskabet. Det objektive ansvar i § 127 foreslås derfor justeret således, at der er overensstem-