



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPO

D E N M A R K

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 322
Offentligt

Christiansborg
Att.: Trafikudvalg
1240 København K.

Deres/your ref.

Vor/our ref.

Dato/date

OP/km

den 27.3.2006

Vedrørende: Henvendelse fra Aarhus Lufthavn A/S til Transport og Energiministeren vedrørende sagsbehandlingen i Statens Luftfartsvæsen.

Det er med oprigtig beklagelse at bestyrelsen i Aarhus Lufthavn A/S har måttet tage det alvorlige skridt at henvende sig til Transport og Energiministeren med en klage over sagsbehandlingen i Statens Luftfartsvæsen (SLV).

Vi betragter imidlertid sagen med meget stor alvor, og har på den baggrund besluttet også at inddrage Folketingets Trafikudvalg, hvilket sker gennem nærværende skrivelse.

Som det vil fremgå af vedlagte kopi af vores skrivelse til ministeren (samt ligeledes vedlagte bilag af korrespondance med Statens Luftfartsvæsen), er ledelsen af Aarhus Lufthavn af den opfattelse, at man i Statens Luftfartsvæsen ikke har den fornødne vilje til, eller måske de nødvendige forudsætninger for, at efterleve gældende lovgivning på lufthavns takst regulerings området.

Der er to grundlæggende problemer i SLV's tilgang til opgaven.

1. I modsætning til alle andre luftfartsmæssige forhold, der reguleres af SLV, har man på lufthavnstakst området aldrig udformet en Bestemmelse for Luftfart (BL), hvori man fastlægger de nærmere vilkår for reguleringen.
2. I mangel på bedre henholder man sig derfor til den internationale luftfartssammenslutning, ICAO's anbefalinger på området. Problemet er imidlertid her, at disse ikke har retsgyldighed i Danmark, hvilket bl.a. fremgår af den daværende trafikministers svar på spørgsmål 43, november 1998.

At det lovgivningsmæssige grundlag er mangelfuldt fremgår bl.a. af "Rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark", udgivet af Transport og Energiministeriet i foråret 2005.

Det er vort indtryk, at SLV i mangel på præcise love og retningslinjer forvalter området ud fra medarbejdernes egne værdi sæt og normer, hvilket vi finder klart utilfredsstillende.

Vi skal på den baggrund bede Trafikudvalget om at drage omsorg for at Aarhus Lufthavn A/S ikke bliver påført unødige tab som konsekvens af den uklare lovgivning, og den deraf følgende mangelfulde sagsbehandling.

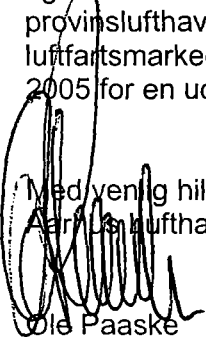


AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.

D E N M A R K

Vi ser samtidig frem til, at det igangværende arbejde med ændring af luftfartsloven, såvel som udarbejdelse af en BL på lufthavns takstområdet, bliver afsluttet. Vi håber og forventer i den forbindelse, at der vil blive taget behørigt hensyn til de danske provinslufthavnes mulighed for at konkurrere i et dereguleret europæisk luftfartsmarked. Der henvises til ligeledes vedlagte høringsvar dateret den 20. maj 2005 for en udbygning af vore synspunkter herpå.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S


Ole Paaske
Direktør


Brian Korsgaard
Formand

C.c.:

Transport og Energiminister Flemming Hansen, SLV, Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen Århus Amt, Borgmester Nicolai Wammen Århus Kommune, Rådmand Peter Thyssen Århus Kommune, Borgmester Michael Aastrup Jensen Randers Kommune, Bestyrelsen i Aarhus Lufthavn A/S.

Bilag:

Transport og Energiministeriet
2.kontor
Frederiksholm Kanal 27F
1220 København K.

Aarhus Lufthavn den 20.5.2005

Vedrørende: Høringssvar, Rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark.

Idet vi henviser til den af Dem fremsendte rapport, samt "opklarende møde" i ministeriet den 9. maj, skal vi hermed tilkendegive følgende:

1. Bemærkninger om "beliggenhedsmonopol":

Rapportens anbefalinger forudsætter, at de berørte lufthavne har et såkaldt "beliggenhedsmonopol". På trods heraf taler man mange steder i rapporten, bl.a. i § 2.2., andet afsnit, om forventninger om "skærpet konkurrence" mellem lufthavnene fremover. Man tilkendegiver herudover i 3. afsnit, at "en sådan konkurrencesituation kan indebære, at de forskellige lufthavns ejere i virkeligheden skal konkurrere om, hvem der har evnen og er mest villig til at dække dette underskud". Vi står uforstående over for dette udsagn, idet vor opfattelse er, at netop den frie konkurrence vil sikre en bedre og mere rentabel udnyttelse af de resurser lufthavnene repræsenterer. Vi skal bl.a. i den forbindelse påpege, at vi som provinslufthavne ikke kun konkurrerer med de øvrige lufthavne i vor region (Jylland), men også med et stort antal udenlandske lufthavne – dette specielt når det gælder tiltrækning af lavprisoperatører. Da lavprisselskaber som bekendt normalt udvider markedet (op til 2/3 af deres kunder ville ikke have foretaget rejsen såfremt lavpristilbudet ikke var til stede – heller ikke med andre transportmidler), vil de påtænkte konkurrence begrænsende tiltag hermed afskære danske lufthavne fra at få del i den markedsvækst der skabes via lavpris, og dermed fra at opnå en rentabel drift. Der er altså tale om, at den foreslåede regulering vil have den diametralt modsatte effekt af det der er hensigten, nemlig rentabel lufthavnsdrift.

Vi kan yderligere tilføje, at selv i en situation, hvor man begrænser sig til en vurdering af det danske marked, så holder antagelsen om monopol tilstanden heller ikke. Der findes i Jylland 6 regionale lufthavne, der er i stærk indbydes konkurrence – og faktisk er en 7. under overvejelse (Jutlandia Airport Randers). Som det vil fremgå af bilag 1., har man som borger i f.eks. Århus (før en evt. 7. lufthavn etableres) ikke mindre end 4 lufthavne inden for den 1½ times landtransportafstand, der normalt betragtes som værende smertegrænsen ved lufthavnsvalg. Som det vil fremgå af bilag 2, rummer det Jyske marked tilmed en dominerende markedsaktør, i form af Billund lufthavn, med en markedsandel på mere end 50 %. (For ferie charter segmentet, hvor markedsandelen er på 85 %, er dominansen endnu mere udtalt). Til yderligere belysning af

konkurrencesituation mellem Aarhus Lufthavn og Billund Lufthavn vedlægges kopi af artikel fra seneste udgave af Billund Lufthavns magasin "check-in". Det fremgår heraf bl.a. at Billund Lufthavn nu udbyder 8 daglige returforbindelser med bus mellem Århus og Billund.

Vi har i øvrigt hæftet os ved, man fra ministeriets side i anden sammenhæng anerkender det faktum, at der selv i situationer, hvor der er mere end to timers kørselsafstand mellem konkurrerende transporttilbud (Storebæltsforbindelse og Kattegat færger), er tale om fuld konkurrence.

Det syntes på baggrund af ovenstående totalt unødvendigt og uhensigtsmæssigt at lægge et konkurrencebegrænsende regelsæt ned over lufthavnsoperatørerne, hvilket fører til det helt centrale spørgsmål, man kan knytte til den foreliggende rapportes konklusioner.

2. "Hvem er det man forsøger at beskytte med disse konkurrencebegrænsende initiativer?"

Det er ikke lufthavnene, for dem afskærer man fra den del af markedet, hvor der er vækst, og dermed mulighed for at opnå en rentabel drift.

Det er ikke kunderne (flypassagererne), for dem bringer man i en situation, hvor der vil være færre udbydere, mindre konkurrence, og højere priser.

Det er ikke luftfartsselskaberne, for de vil i en situation, hvor der er færre til at betale (de høje faste) omkostninger til lufthavnsdriften, vil blive mødt med markant højere priser end i dag.

Det er i denne forbindelse vigtigt at gøre sig klart, at forskellige typer operatører løser forskellige opgaver i relation til en provinslufthavn. De traditionelle luftfartsselskaber "høster" nærmarkedet bestående af de kunder der er naturligt orienteret mod en given lufthavn. Lavprisselskaberne løser en anden opgave, idet de åbner op for en helt ny potentiel kundekreds bestående, dels af de personer der slet ikke ville have rejst (markedsudvidelsen), dels af et publikum med en tolerancetærskel på op til fire timers transport mellem hjem/arbejdssted og lufthavn. Dette repræsenterer selvsagt en helt ny konkurrencesituation. Vi er således vidende om, at et meget stort antal danskere benytter de lavpristilbud der p.t. udbydes ud af Lübeck lufthavn (beliggende mindre end 4 timers kørsel fra Århus), og som vil blive yderligere udbygget nu hvor en privat investor har købt lufthavnen med henblik på etablering af en Ryanair base.

3. Specifikke bemærkninger:

3.1. Ad. §4.6.1.4. Spørgsmålet om omfanget af en eventuel regulering:

Vi har noteret os, at man i dette afsnit tilkendegiver, at "luftfartslovens § 71 muligvis alene omfatter de anlæg som har betydning for og tilknytning til luftfartsfartøjers landing, start, manøvrering og ophold i lufthavnen". Vi har yderligere noteret os, at man i § 7.2.2.2 fastslår, "at væsentlige dele af de omkostninger, som i dag indgår ved beregning af lufthavnens passagerafgifter vil udgå, og herefter reguleres efter de almindelige konkurrenceretlige regler". Endelig konstaterer vi, at man i konklusionen i afsnit 7.3.2. tilkendegiver, at "denne ændring får i praksis den betydning, at væsentlige dele af de omkostninger, som i dag indgår ved beregning af lufthavnens passagerafgifter, vil udgå og herefter reguleres efter de almindelige konkurrenceretlige regler". Det er imidlertid med meget stor bekymring, at vi på "det opklarende møde" den 9. maj konstaterede, at arbejdsgruppen reelt undsagde disse udsagn. Vi skal derfor anbefale, at man i en situation, hvor man beslutter at fastholde den foreliggende BL 9-15, sikrer at ånden i de tre ovenfor skitserede udsagn også afspejles i BL- ens tekst.

3.2. Ad. Spørgsmålet om ICAO:

Vi har noteret os, at man i rapportens § 1.2.2. konstaterer at "Danmark har i forhold til ICAO-anbefalinger meget frie hænder med hensyn til hvordan man vil organisere tilsynet, og man kunne derfor i princippet deregulere området". Også her var det bekymrende at høre arbejdsgruppens holdning under det opklarende møde, idet man reelt undsagde dette udsagn. Vi tager det som endnu et bekymrende signal om, at de personer og institutioner, der i givet fald skal varetage den foreslåede regulering, ikke tager rapportens konklusioner alvorligt. Vi frygter dermed at tilsynet i givet fald vil være præget af traditionel vanetænkning med udgangspunkt i fortidens regulerede luftfartsmarked. Vi foreslår derfor også på dette punkt at rapportens anbefalinger kommer frem i BL'en.

3.3. Ad. "Erhvervsmæssig trafik":

Man taler flere steder i rapporten, i forbindelse med de udtrykte forventninger om stigende konkurrence mellem lufthavnene, om, at denne specielt vil være knyttet til den "erhvervsmæssige trafik". Vi ser imidlertid et scenarie hvor den stigende konkurrence primært vil udfolde sig inden for segmenterne lavpris og charter – altså den private trafik. I det omfang, at sondringen mellem de forskellige markedssegmenter har haft indflydelse på rapportens konklusioner, bør man sikre sig, at man har taget udgangspunkt i den korrekte forventning til markedets udvikling.

3.4. Ad. Marginal prisfastsættelse:

Man taler i rapportens § 4.6.2.2 om muligheden for marginal prisfastsættelse, idet man tilkendegiver, at "Der kan også i henhold til ICAO's manual ske en fastsættelse af takster ud fra dækning af de marginale omkostninger. Det vil sige, at taksten for den pågældende ydelse fastsættes således, at den alene dækker de ekstraomkostninger (de marginale omkostninger), der er ved at producere ydelsen". Vi skal på det kraftigste anbefale, at man, i en situation hvor man, på trods af vore anbefalinger om det modsatte, vælger at fastholde reguleringen af takster, indskriver denne mulighed i den foreliggende BL, idet en sådan formulering vil kunne begrænse risikoen for, at reguleringen fører til utilsigtet konkurrencebegrænsning.

4. Afslutning:

Vi håber, at man fra de ansvarlige myndigheders side vil tage højde for ovenstående bemærkninger i den endelige beslutningsproces. Skulle der være spørgsmål til ovenstående er De velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Ole Paaske
Direktør
Aarhus Lufthavn A/S



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.

D E N M A R K

COPY

Transport og Energiminister Flemming Hansen
Frederiksholm Kanal 27F
1220 København

Deres/your ref.

Vor/our ref.
OP/km

Dato/date
den 27.3.2006

Vedrørende: Statens Luftfartsvæsen – forvaltningsskik i forbindelse med behandling af sager involverende Aarhus Lufthavn A/S.

Aarhus Lufthavn har gennem de seneste år, ved gentagende lejligheder været i kontakt med SLV i forbindelse med sager relateret til regulering af lufthavnstakster og andre forhold.

Der er tale om et forløb, der startede i efteråret 2002.

1. Trusler om lukning af lufthavnen

Den første sag udsprang af en henvendelse fra SAS til SLV vedrørende påståede ulovligheder knyttet til takststrukturen i Aarhus Lufthavn. SLV anså vores rabatordning med Ryanair for ulovlig og påbød os at ophøre med ordningen. Sagen kulminerede den 9. september 2003, hvor Børsen ryddede forsiden med budskabet "SLV truer med at lukke Aarhus Lufthavn". Det skulle senere vise sig, at SLV faktisk ikke havde hjemmel hertil i gældende lovgivning. Det seneste der er sket i den aktuelle sag er at SLV i skrivelse af 29.9.2003 meddeler Aarhus Lufthavn "at vi kan se bort fra det udstedte påbud (om at afvikle en rabatordning) indtil videre".

2. Klage fra SAS om Ryanairs rabatordning

Den anden sag påbegyndtes i februar 2005, hvor SAS indklager Aarhus Lufthavn for EU Kommissionen med påstand om, at lufthavnen bryder reglerne om statsstøtte i forbindelse med lufthavnens samarbejde med Ryanair. SLV forlanger i den forbindelse fremsendt materiale til belysningen af sagen, hvilket Aarhus Lufthavn straks gør i det omfang vi mener der er lovmæssig belæg for anmodningen. Dette på trods af, at den af SLV givne korte svarfrist på 48 timer. Sagen førte, som De måske vil erindre til en klage fra lufthavnens formand over den korte svarfrist. En klage som De i skrivelse af 28.4.2005 erklærer Dem enig i. De skriver således "jeg er enig i at den svarfrist Statens Luftfartsvæsen gav i anmodningen af 5.april 2005 var uacceptabel kort, hvilket jeg også har meddelt Statens Luftfartsvæsen".

Den 21.4.2005 tilskrev SLV Dem og konkluderede: "På baggrund af ovenstående er Statens Luftfartsvæsen af den opfattelse, at en sådan ordning ikke opfylder grundlæggende ICAO krav til afgiftspolitikken på lufthavnene. For det første fordi ordningen er uigennemsigtig. Den baserer sig ikke på officielt



vedtagne prisstandarder, men alene på Aarhus Lufthavns egen definition af normalpriser. Hertil kommer, at det ikke fremgår, hvad den såkaldte normalpris præcist er, herunder om der er taget højde for, at luftfartsselskaberne tilbyder forskellige produkter. For det andet fordi ordningen er diskriminerende, da pågældende luftfartsselskab (Ryanair) betaler mindre end andre brugere for i princippet nøjagtigt den samme ydelse. Og endelig er det uklart, om rabatordningen er omkostningsbaseret, d.v.s. om betalingen dækker de udgifter, der er forbundet med at levere ydelsen. Med hensyn til, hvor meget Ryanair betaler til Aarhus Lufthavn, kan vi ikke oplyse disse tal, da lufthavnen alene indberetter de samlede indtægter for lufthavnen til Statens Luftfartsvæsen – dvs. at indtægterne ikke er opdelt på luftfartsselskaber”.

Den 27. april 2005 besvarede Aarhus Lufthavn Kommissionens henvendelse direkte, ligesom Aarhus Lufthavn redegjorde for, hvorfor der efter vores opfattelse ikke var tale om ulovlig statsstøtte. Kopi af vores redegørelse vedlægges som bilag 1. Det kan oplyses, at Aarhus Lufthavn siden da intet har hørt fra Kommissionen.

3. Politianmeldelse

Den tredje sag angår det forhold, at SLV den 5.7.2005 anmeldte Aarhus Lufthavn til Politimesteren i Aarhus, fordi Aarhus Lufthavn nægtede at udlevere samhandelsbetingelser med Ryanair ud fra en betragtning om, at SLV ikke kunne pålægge os dette, se bilag 2. Det kan oplyses, at Aarhus Lufthavn intet har hørt fra Politimesteren i Aarhus i anledning af sagen.

4. Bornholms Lufthavn

Den fjerde sag, hvor vi ligeledes måtte orientere Dem, for at kunne få et svar på vor forespørgsel, daterer sig til foråret 2005, hvor vi forespørger SLV, hvorvidt den fritagelse for passagerafgift, man praktiserer i den af SLV drevne Bornholms Lufthavn, kombineret med det meget store statstilskud til lufthavnens drift, er godkendt af EU Kommissionen jfr. kommissionsforordning nr. 69/2001 af 12.1.2001, og traktatens artikel 87, stk. 3. Ud over et ufuldstændigt svar fra SLV dateret den 29. juni 2005, har vi trods gentagende henvendelser ikke hørt yderligere i sagen, som vi fortsat betragter som værende særdeles alvorlig. Dette ikke mindst i lyset af de seneste konkurrencemæssige udviklinger knyttet til Bornholms Lufthavn, samt bortfaldet af afrejseskatten, som jo oprindeligt var det der udløste afgiftsfritagelsen.

5. Security afgift

Det der imidlertid direkte udløser nærværende henvendelse til Dem, er vort seneste mellemværende (den femte sag) med SLV. Aarhus Lufthavn har i en skrivelse af 19.12.2005 ansøgt SLV om godkendelse af en security afgift på kr. 10,- pr. afrejsende passager.

Vi skal her nedenfor redegøre for forløbet i behandlingen af denne ansøgning.

19.12.2005, bilag 3. Aarhus Lufthavn A/S ansøger SLV om godkendelse af en security afgift på kr. 10,- pr. afrejsende passager i henhold til



bestyrelsesbeslutning truffet dagen før. Det skal tilføjes, at i løbet af 2005, har Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn indført lignende afgifter. Vi orienterer lufthavnens brugere gennem kopi af ansøgningen. Vi dokumenterer allerede i denne skrivelse, at alene lønomkostningerne til security området, sammenholdt med det forventede antal afrejsende passagerer, vil retfærdiggøre en security afgift på mere end 10.- kr!

9.1.2006, bilag 4. SLV tilskriver Aarhus Lufthavn, at man samme dag har indledt en høring blandt lufthavnens brugere, med svarfrist sat til den 23.1.2006. Vi skal her gøre opmærksom på, hvad vi også har påpeget over for SLV, at der ikke i henhold til dansk lovgivning er belæg for krav om bruger høring i den aktuelle situation. SLV henholder sig til en ICAO anbefaling, men som det fremgår af trafikministerens svar på spørgsmål 43, november 1998, er ICAO anbefalinger ikke implementeret i Danmark, hvorfor man ikke kan pålægge os en brugerhøring.

27.1 2006, bilag 5. SLV tilskriver Aarhus Lufthavn med anmodning om fremskaffelse af en lang række yderligere data til brug for behandling af sagen.

2.2.2006, bilag 6. Aarhus Lufthavn fremsender det ønskede materiale i det omfang det er relevant for sagens behandling.

7.2.2006, bilag 7. SLV tilskriver Aarhus Lufthavn med anmodning om yderligere dokumentation, og argumenterer samtidig for kravet om brugerhøring med henvisning til ICAO's anbefalinger.

22.2.2006, bilag 8. Aarhus Lufthavn tilskriver SLV med angivelse af de ønskede oplysninger, og påpeger igen at der ikke er lovmæssig hjemmel for kravet om bruger høring. Vi konkluderer samtidig følgende:

A: Vi har dokumenteret at der er fuld omkostningsmæssig berettigelse for at indføre en security afgift.

B: Vi efterlever den (med SLV) fælles målsætning om en højere dækningsgrad på startafgifterne.

C: Vi skaber en smule luft i budgetterne der retfærdiggør en reduktion af passerafgiften indenrigs, og sikrer dermed den udligning af passerafgiften indenrigs/udenrigs vi sammen (med SLV) har arbejdet hen imod gennem de seneste år.

D: Aarhus Lufthavn A/S forventes, selv med godkendelse af security afgiften, at realisere et underskud i 2006.

01.03.2006. Undertegnede kontakter telefonisk den ansvarlige sagsbehandler hos SLV, og forespørger hvornår vi kan forvente en tilbagemelding. Svaret lyder "inden udgangen af næste uge".

10.03.2006. Undertegnede kontakter igen sagsbehandleren telefonisk (lægger en telefonbesked med anmodning om en opringning da svar ikke modtaget som lovet).



13.03.2006. Undertegnede kontakter igen sagsbehandleren telefonisk og får følgende besked. "Du får med 90% sikkerhed svar i denne uge, min indstilling ligger til behandling hos mine chefer".

17.03.2006. Undertegnede kontakter igen sagsbehandleren telefonisk, og får beskeden "svaret afgår i dag".

17.3.2006, bilag 9. SLV tilskriver Aarhus Lufthavn med anmodning om yderligere uddybende oplysninger, knyttet til en række omkostnings elementer, der udgør en forsvindende lille del af det samlede omkostningsgrundlag for security afdelingen. SLV fremsætter endnu en gang kravet om brugerkonsultation. Indtil dette tidspunkt har SLV alene behandlet sagen som en sædvanlig forhåndsgodkendelse af en takst, uden inddragelse af vores rabatordning med Ryanair.

20.03.2006, bilag 10. Straks efter at have modtaget SLV's skrivelse svarer vi pr. fax. Vi henviser til, at det allerede i vor første skrivelse af 19.12.2006 påpeges, at alene lønomkostningerne i security afdelingen retfærdiggør en security afgift på kr. 10,-. Vi afviser endnu en gang, at der er lovmæssig dækning for kravet om brugerhøring. Endelig gentager vi et tidligere fremsat forbehold for krav om erstatning for mistede indtægter grundet dårlig sagsbehandling. Da vi efterhånden har mistet troen på, at SLV har en reel vilje til at give vores ansøgning en seriøs behandling, fremsætter vi en frist på 24 timer for en tilbagemelding. Vi må konstatere at der inden for den givne frist ikke er modtaget noget svar fra SLV hvorfor vi ikke ser anden mulighed end at rejse sagen over for Dem og medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg.

23.03.2006, bilag 11. SLV giver afslag på ansøgning om tilladelse til indførelse af security afgift, nu med den begrundelse, at indførelse af security afgifter vil finansiere den rabatordning vi har med Ryanair og at man derfor ikke vil give godkendelsen.

Til SLV's afgørelse bemærker vi følgende:

1.
SLV har givet afslag på vores ansøgning med henvisning til ICAO's anbefalinger. Som det fremgår ovenfor, har Trafikministeriet allerede i 1998 klargjort, at ICAO's anbefalinger ikke er implementeret i dansk ret. Dette fremgår da også af rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark (rapporten), side 23 foroven: "Danmark behøver ikke at følge disse anbefalinger...". Da ICAO's anvisninger ikke er implementeret i dansk ret, skaber de ingen forpligtelser for os, hvilket blandt andet indebærer, at SLV ikke kan påberåbe sig betingelserne over for os som led i SLV's myndighedsudøvelse. SLV overser, at BL9-15 endnu ikke er gældende dansk ret.



2.

SLV har uretmæssigt tiltaget sig den i konkurrencelovens § 11a hjemlede adgang til udstedelse af påbud. Det er således Konkurrencerådet der har myndighedskompetence til udstedelse af pålæg, og ikke SLV. Dette fremgår da også af rapporten side 36: "Da hverken luftfartsloven eller takstregulativerne indeholder bestemmelse om påbud...".

3.

Som det fremgår af ovennævnte sagsfremstilling, jfr. pkt. 1-3, har SLV siden foråret 2002 forsøgt at stoppe vores rabatordning med Ryanair. Dette er ikke lykkedes, fordi der ikke er hjemmel hertil. Det nu stillede krav om ophævelse af vor rabatordning med Ryanair som betingelse for at få tilladelse til at indføre security afgift, er ulovligt og derfor udtryk for en klar magtfordrejning og et myndighedsmisbrug. Det SLV i realiteten siger er: "Hvis I dropper aftalen med Ryanair, så får I tilladelsen".

4.

Det er ikke SLV, men derimod EU Kommissionen – og i sidste ende EF domstolen – der afgør, om vi krænker gældende EU-regler. Som det fremgår af vor skrivelse til Kommissionen af 27.4.2005, jfr. bilag 1, mener vi ikke, at vi krænker EU-retten. Ved at stille de ovenfor nævnte ulovlige betingelser for vores tilladelse, har SLV tiltaget sig en kompetence i forhold til EU-retten, som ikke tilkommer SLV.

6. Afslutning

Forholdene nævnt under pkt. 1-4 dokumenterer efter vor opfattelse, at SLV's sagsbehandling ikke hviler på god forvaltningsskik.

Vedrørende forhold 5 bemærkes særskilt:

SLV burde fare med lempe i en situation som den foreliggende, hvor det er erkendt, at der ikke er hjemmel til påbud, jfr. eksempelvis rapportens side 14 foroven: "Det skal tilføjes, at Statens Luftfartsvæsen ikke har mulighed for at gribe yderligere ind over for lufthavnen i form af for eksempel strafsanktioner for at tilvejebringe sin hjemmel". Der er hverken i luftfartslovens § 71 eller andre steder er nævnt noget om, at takstregulativer skal godkendes (forhåndsgodkendes af myndighederne), jfr. rapporten side 20 foroven.

Højesteret ved sin dom af 14. oktober 2004 har anlagt en stærkt indskrænkende fortolkning af anvendelsesområdet for § 71. Rapporten lægger op til en gennemgribende lovændring på området, herunder tilvejebringelse af klar hjemmel for SLV's myndighedsudøvelse. Under disse omstændigheder bør der udvises særlig tilbageholdenhed med at nægte forhåndsgodkendelse. Det må tværtimod anses for værende klart i strid med god forvaltningsskik, at SLV udøver magtfordrejning på et tidspunkt, hvor det klart er erkendt, at der ikke er hjemmel til at stille de krævede betingelser.




AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.
D E N M A R K

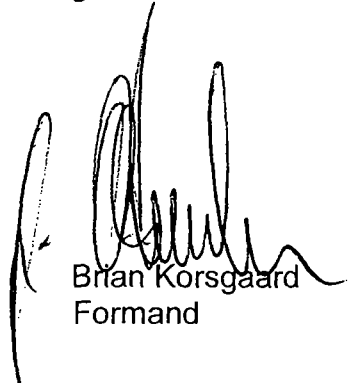
Som det fremgår af ovenstående, er det vores opfattelse, at SLV, dels ved ikke med det samme at have delagtiggjort os i sit egentlige forehavende, nemlig udstedelse af et påbud omkring vor rabatordning med Ryanair, og dels ved at have meddelt et ulovligt afslag og dels ved at have påtaget sig myndighedsbeføjelser, som man ikke har, har handlet i strid med god forvaltningsret, således at afgørelsen er ugyldig. Det må anses at være en skærpende omstændighed, at SLV, trods viden om manglende hjemmel, forsøger at pålægge os at ophøre med vor rabatordning med Ryanair. Herudover er man efter vor opfattelse erstatningsansvarlig for det tab vi har lidt ved ikke at kunne opkræve afgiften over for lufthavnens brugere.

Da vi ikke ønsker at optrappe konflikten yderligere med SLV, anmoder vi venligst om, at De udsteder en tjenestebefaling til SLV om at meddele os tilladelse til indførelse af security afgiften samt at dette kan ske uden "brugerhøring". Udstedes en tjenestebefaling snarest muligt, er vi indstillet på – uden præjudice – at se bort for det betydelige økonomiske tab (ca. kr. 250.000,00 pr. måned) vi har haft, ligesom vi er indstillet på at sagen slutter her uden forelæggelse for Folketingets Ombudsmand.

Manglende udstedelse af tjenestebefaling vil fra vores side formentlig blive mødt med, at vi indfører security afgiften, hvorved bemærkes, at vi de facto har udgifter til dækning af omkostningerne i forbindelse hermed. Herudover kan en indbringelse af sagen for Folketingets Ombudsmand og domstolen komme på tale.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S


Ole Paaske
Direktør


Brian Korsgaard
Formand

c.c.:
Folketingets Trafikudvalg, SLV, Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen
Århus Amt, Borgmester Nicolai Wammen Århus Kommune, Rådmand Peter
Thyssen Århus kommune, Borgmester Michael Aastrup Jensen Randers
Kommune, Bestyrelsen i Aarhus Lufthavn A/S.

Bilag: Korrespondancen mellem SLV og Aarhus Lufthavn i sagen om security
afgift m.v.

Director Dominique RISTORI
European Commission
Directorate-General for Energy and Transport, Directorate A
B-1049 Bruxelles
Belgium

Tirstrup, April 27.04.2005

Reference is made to complaint filed by SAS about Aarhus Airport Ltd. dated February 8th 2005.

Please allow us to approach you directly in this matter. We do so, as we are uncomfortable with the current channel of communication, involving three Danish Government Institutions between you and us. Particularly we find it troubling that our direct counterpart is Statens Luftfartsvæsen (SLV), with whom we have had a dispute over the past three years, regarding another complaint from SAS, in relation to the same issue. The objectiveness of the SLV may have been influenced by this process, and led to a certain bias towards Aarhus Airport. The fact that SLV gave us only 48 hours to reply to their (your) demand for material from us could indicate this.

Also, it should be noted that the Danish State, being a major shareholder in SAS, is indirectly part in the case, they have been asked by you to investigate.

We would like therefore below to present a few facts about Aarhus Airport Ltd., which we think may be of relevance to the case. Prior to doing so however, we can confirm that the following material was forwarded to the SLV on April 10th.

- A presentation of the shareholders in Aarhus Airport Ltd.
- The preliminary financial report, 2004.
- The budgets for 2005.

Re: Public support:

The Commission, in its letter to Ambassador Claus Grube dated 02.03.2005, assumes that Aarhus Lufthavn A/S (the company) is a publicly owned company. Please allow us to point out that the company however is not a publicly owned company according to the definition in the Danish Companies Act §2.

The company is, as explained in detail below a limited liability company, owned by a number of municipalities and Århus County, and thus subject to the general rules for limited liability companies. The implication of this is, that the shareholders (the municipalities and the county) are prevented from influencing the company's actions

by approaching the board or the management, except via the general assembly. An additional consequence is, that the shareholders have no authority to instruct the politicians elected to the board. The fact that the company is subject to the general rules for limited liability companies furthermore has the consequence, that the general management is responsible for the daily operation. It should be noted in this context that it is the general management, and not the board, who has produced the Tariffs, and who has negotiated the agreement with Ryanair. It should be emphasised that the shareholders have in no way commented on the tariffs, nor the negotiations with Ryanair. The company has thus, entirely without involvement by the shareholders, established its tariffs – this including negotiating an agreement with Ryanair. The owners, as a consequence have neither de jure nor de facto exercised control, or otherwise influenced the companies fixing of rates – this including the deal negotiated with Ryanair. Under similar conditions, in the past The Commission i.e. C-482/99 France against The Commission, premise 52-58, and 67,68, and 70/85 Kooyby against The Commission premise 32-38, has assumed that article 87 does not apply.

As an independent Danish limited liability company we are also subject to the legal rules regarding payment of dividend to the shareholders. This can only be done subject to the legislation regarding dividend and reduction of shareholder capital. The operating result, which we generate, belong to the company, as a consequence of our independent legal status. There is thus no regular flow of funds to the shareholders of fees collected by us, as they belong to the company. Please again note that our shareholders as such cannot grant special discounts in order to attract new users. It is the airport, as an independent company that holds the sole authorisation to grant such discounts. The essence of it all is, that our dealings can in no way be attributed the shareholders i.e. premise 243 in the Charleroi case. It should further be noted that the shareholders, according to Danish company and public administration legislation, has no authority directly towards board members, nor the general management, and that these parties, being the responsible management, have an independent responsibility towards the company.

Further reference is made to the fact, that the legal basis for the airports fixing of tariffs is administrated by the SLV, in accordance with the Danish Civil Aviation Act §71. This so, that the SLV is to pre-authorize our tariffs. As we found that this procedure was in violation of the law, we asked one of the leading Danish constitution law experts, professor Claus Haagen Jensen, for a legal opinion. He concluded in late 2003, that the SLV, neither according to the law, nor according to the preamps, was authorized to demand pre-authorization of our tariffs. What they were authorized to do was to issue general rules and guidelines. The ministry of Transportation and Environment has this year recommended that the question of authority being clarified, possibly through the issue of a proclamation. Such an instrument is however not currently available.

The situation is, as pointed out above, that the tariff issue does not belong under the authority of the shareholders according to current Danish legislation, i.e. premise 144 in the Charleroi case.

As a consequence, the authority to collect aeronautical fees can thus not be delegated by our shareholders to us, and the authority to establish such fees ultimately lies with the SLV, who as an independent government institution have no interest in the company.

Imperative is also, that we as a company bear all cost and thus all risk in relation to all airport activities, i.e. premise 161-166 in the Charleroi case.

The situation is not so, that the Danish State has delegated the authority to establish the fees at the airport to the shareholders or us. Also the situation is not so, that the shareholders have had the possibility to share and spend the profits from the fees at random. The payment from us, as a company, to the shareholders can, as pointed out above, only take place according to the Danish limited liability company's act, i.e. premise 245 in the Charleroi case.

That we, as a company, live an independent legal and financial life, also shows from the fact that the shareholders in no way have guaranteed nor extended any letters of intent towards Ryanair, in regard to possible compensations for their possible loss by us not being able to honour our obligations to the agreement with Ryanair.

As stated earlier, Aarhus Airport is a limited liability company with a public ownership since January 1st 2000. The company was founded back in 1947, as an inter communal institution, but very limited data is available regarding the founding capital and other early financial transactions. It is safe however to assume, that until 1981, only limited funds have been canalized from the owners to the airport. This particularly because we were tenants at a military airfield, so no major investments in infrastructure were required. In 1981 a new terminal was built, financed by a capital injunction of kr. 33 mil. by the owners. In 2000, in connection with the conversion of Aarhus Airport into an A/S (Ltd.), Århus County purchased a 10,90% share of the company for kr. 10 million.

During the period 1991-1999 Aarhus Airport paid the owners an annual dividend of kr. 3,3 million, amounting to an accumulated total of kr. 29.7 million.

In 2000 in connection with the conversion of Aarhus Airport to an A/S (Ltd.), an extraordinary dividend of kr. 22 million was paid to the owners.

The airports equity as of 31st. of December 2004 amounts to kr. 79,2 mil.

In June 1998 Aarhus Airport took over the full airport operation, as the military airfield was closed down. First we rented the facilities from the defence ministry, but effective September 1st. 2002 we purchased the part of the military airfield needed for civil airport operation. The airport company funded the purchase itself. The buying price of kr. 14,5 mil. was considered the fair market price by the Danish tax authorities, who pre-approved the deal.

It is correct that the airport is currently operating at a loss, roughly equivalent to the depreciation of our assets. The loss is financed by our equity, and it should be noted that the airport is debt free and self-financing, with a liquidity reserve of some 20 mil. kr. Our long-term budgets show that we will be profitable again in 2007.

The competition situation:

Aarhus Airport is one of 6 regional airports serving the Jutland marked, which holds a population of approximately 2.5 million people. As you will see from the attached presentation of the market, Aarhus Airport in 2004 had a share of 15.2% of the total market. This shall be seen in light of the fact, that about 25% of the Jutland population have Aarhus Airport as the nearest airport. In other words, we have an under

proportional market share, mostly because of strong competition from Billund airport, which serves the same market as we do. Airport coaches, operated under a special IATA city code for Århus, are shuttling between the city of Århus and Billund Airport. The figures for the holiday charter market, where Aarhus Airport have a share of only 6% compared with Billunds 85%, underlines the competitiveness of the market. Based on above facts, it should be safe to say that Aarhus Lufthavn is a non-dominating actor in a market with full competition.

The Market Economy Investor Principle (MEIP).

The nature of regional airport operation in Denmark is characterized by a very high degree of fixed cost, and a bad utilization of the "production facilities". When Ryanair entered into Aarhus Airport (4 days after SAS gave up their London route), we were only operating at 50% of capacity. A new entrant would therefore be contributing very heavily to the bottom line result, provided that the operation involved marginal variable cost, which was exactly the case. Therefore – even with a discounted rate structure for Ryanair – they contribute with a net effect to the airports bottom line of approximately 5-6 million kr. pr. year. We are certain that any sensible private investor would have acted as us, given the opportunity.

We should emphasise that discounting and marginal pricing is an integrated part of our business plan, and that our discounts are available, on identical conditions, to all carriers.

Finally, we would like to point out, that because of the fact we have Ryanair as a customer, the other users at the airport are being charged less at Aarhus Airport, than what they are generally being charged at other Danish Airports. Also please note, that in a situation, where we did not have Ryanair at the airport offering a direct low cost flight, SAS would account for more than 90% of our business offering only a domestic flight to Copenhagen Airport – their hub. This would clearly mean a monopoly like situation for SAS. We ask you to have in mind that the Danish government beside their interest in SAS as a major shareholder, also is a major shareholder in Copenhagen Airports A/S. We emphasize this only as an information in regard to the before mentioned objectiveness of the SLV and the Danish Ministry of Transportation and Environment.

We trust that the above will give you a clear picture of the facts, and that you will agree, that the SAS complaint is not justified.

Should you require additional information, we shall be pleased to forward such data, or alternatively meet you in Brussels.

Yours sincerely

Ole Paaske
General Manager
Aarhus Airport Ltd.

Politimesteren i Århus
Ridderstræde 1
DK-8000 Århus C

FOTOKOPI

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
5. juli 2005	15-10-147	Susan Grue/6287
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:

Emne: Anmodning om tiltalerejsning

Statens Luffartsvæsen (SLV) skal hermed anmode Politimesteren om at rejse tiltale mod

Aarhus Lufthavn A/S
Stabrandvej 24
DK-8560 Kolind

for overtrædelse af luffartslovens § 149, stk. 12, jf. stk. 14, jf. § 57, jf. § 55, ved som koncessionshaver af Aarhus Lufthavn at have overtrådt vilkåret i lufthavnens koncession om at ethvert af Statens Luffartsvæsen ønsket oplysning om koncessionshavers forhold, skal gives, idet lufthavnen, trods anmodning herom, ikke senest den 13. maj 2005 har indsendt kopi af eksisterende aftaler med luffartsselskabet Ryanair og en opgørelse af Ryanairs betaling af lufthavnsafgifter til lufthavnen i 2004.

SLV fører tilsyn med den civile luftfart og herunder med den betaling, som offentlige lufthavne (flyvepladser) opkræver i Danmark, jf. luffartsloven § 52, stk. 2¹, jf. § 71. Aarhus Lufthavn er en offentlig flyveplads og har i medfør af luffartsloven § 55 tilladelse (koncession) til at drive flyvepladsen, jf. Aarhus Lufthavns koncession dateret den 18. juni 2003 (**bilag 1**). For tilladelsen gælder i punkt 2 et vilkår om, at enhver af SLV ønsket oplysning skal efterkommes inden for den fastsatte frist. Dette vilkår er fundamentet for den oplysningspligt, som lufthavnene har over for tilsynsmyndigheden.

SLV anmoder i brev af 5. april 2005 (**bilag 2**) lufthavnen om en række oplysninger, herunder om en opgørelse af Ryanairs betaling af lufthavnsafgifter til lufthavnen i 2004 og kopi af den eller de aftaler, der er indgået med Ryanair. Aarhus Lufthavn svarer i brev af 8. april 2005 (dateret 2004) (**bilag 3**), at samarbejdsaftalen med Ryanair indeholder fortrolige forretningshemmeligheder, og oplysningerne fremsendes derfor ikke til SLV. Ryanair oplyser, at oplysningerne vil blive givet

¹ Jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 795 af 3. september 2005 om henlæggelse af opgaver til Statens Luffartsvæsen og om kundgørelse af de af luffartsvæsenet udfærdigede forskrifter.

direkte til Kommissionen efter forhandling med denne i en verserende statsstøttesag mod Aarhus Lufthavn (om ulovlig statsstøtte til Ryanair).

I brev af 12. april 2005 (**bilag 4**) anmoder SLV igen om oplysningerne, idet SLV denne gang gør opmærksom på, at lufthavnen vil kunne straffes, hvis de omhandlede informationer ikke indsendes.

Lufthavnen svarer, efter at have fået fristen forlænget, i brev af 15. april 2005 (**bilag 5**), at SLV ikke anmoder om de omhandlede oplysninger i sin egenskab af tilsynsmyndighed, men fordi EU Kommissionen har bedt om det til brug i den verserende statsstøttesag. Lufthavnen gør endvidere gældende, at SLV ikke har hjemmel til at bede lufthavnen om at orientere om sin samhandel med Ryanair.

Hertil svarer SLV i brev af 3. maj 2005 (**bilag 6**), at SLV har bedt om oplysningerne både, fordi SLV er blevet bedt om det af Kommissionen gennem Transport- og Energiministeriet, men også fordi SLV – når SLV bliver bekendt med, at der foreligger en eller flere egentlige aftaler med Ryanair - som tilsynsmyndighed naturligvis også selv ønsker at få kopi disse aftaler. I den forbindelse gør vi opmærksom på, at SLV også tidligere forgæves har efterlyst dokumentation for de aftalte ordninger med Ryanair.

Hjemlen til at bede om de omhandlede oplysninger er baseret på Aarhus Lufthavns koncession, hvori det som vilkår er fastsat, at SLV kan bede om oplysninger om koncessionshavers forhold. Efter luftfartslovens § 57 kan tilladelsen (koncessionen) gøres betinget af vilkår, som kan være af både økonomisk og teknisk art, jf. bemærkningerne til loven². Det forhold, at SLV i koncessionen henviser til luftfartsloven § 52, kan ikke – som hævdet af lufthavnen - indsnævre området for, hvornår der kan kræves oplysninger, således at der kun kan kræves oplysninger af teknisk art. Tværtimod fremgår det direkte af luftfartslovens § 52, stk. 2, at den myndighed, der fører tilsyn med anlæggene, tillige skal påse overholdelsen af de øvrige i bestemmelser i kapitlet (kapitel 6) og de bestemmelser, der er givet i tilslutning dertil. Det vil sige, at SLV har tilsynet med overholdelse af reglerne om betaling for benyttelse af lufthavnene (luftfartsloven § 71 og de lufthavnstakster, der er fastsat i medfør heraf) og dermed også retten til at kræve oplysninger om betalingsforhold på lufthavnen.

SLV anfører i brevet af 3. maj 2005 (**bilag 6**) til lufthavnen, at hvis de omhandlede oplysninger ikke er SLV i hænde senest fredag den 13. maj 2005, vil SLV rette henvendelse til anklagemyndigheden med anmodning om, at der rejses en straffesag mod lufthavnen for overtrædelse af luftfartsloven. Det tilføjes, at SLV vil indstille, at der i forbindelse med en straffesag nedlægges påstand om tvangsbøder.

Lufthavnen svarer i brev af 12. maj 2005 (**bilag 7**), at der ikke foreligger det fornødne retsmæssige grundlag for kravet om adgang til oplysninger om lufthavnens samhandelsbetingelser. I den forbindelse henviser lufthavnen til, at der ikke er hjemmel til at udstede påbud, og at der derfor ikke er mulighed for at straffe efter denne bestemmelse. SLV kan hertil svare, at SLV ikke har udstedt et påbud i lovens forstand, og at der derfor ikke er tale om at straffe for at overtræde et påbud. Sagen vedrører overtrædelse af et vilkår i en koncession.

Med henvisning til ovenstående skal vi anmode om, at der nedlægges påstand om bøde.

Vi skal endvidere anmode om at der i forbindelse med straffesagen nedlægges påstand om fortløbende bøder (tvangsbøder) efter retsplejelovens § 997, stk. 3, indtil SLV har modtaget oplysningerne.

² Jf. bemærkningerne til lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart.

Vi er rede til at yde politiet den fornødne bistand under sagen, herunder ved eventuelle retsmøder, og skal anmode om at blive holdt orienteret om sagens videre forløb, herunder få tilsendt kopi af anklageskriftet, når dette måtte foreligge.

Med venlig hilsen

Hanne Skovsted
Chef for Juridisk Afdeling

Kopi: Aarhus Lufthavn A/S, Stabrandvej 24, DK-8560 Kolind og Transport- og Energiministeriet



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.
D E N M A R K

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
Postboks 744
2450 København

Deres/your ref.

Vore/ur ref.
OP/km

Date/date
den 19.12.2005

Vedrørende: Takster i Aarhus Lufthavn A/S.

Idet der henvises til gældende lovgivning på området, skal Aarhus Lufthavn A/S hermed anmode om SLV's godkendelse af indførelse af en security afgift på kr. 10,- pr. afrejsende passager, med virkning pr. 01.03.2006.

Det kan i øvrigt oplyses, at lufthavnen samtidig hæver passagerafgiften for udenrigs rejsende til kr. 85,-, og nedsætter passagerafgiften for indenrigsrejsende til ligeledes kr. 85,-.

Startafgiften fastholdes uforandret på kr. 40,- pr. 1000 kg. MTOW.

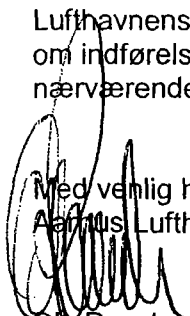
For så vidt angår lufthavnens rabatordning, gennem hvilken vi, for visse kategorier af punkt til punkt one-way rejsende, deler passagerafgiften med luftfartsselskabet, kan det oplyses, at bestyrelsen i Aarhus Lufthavn har besluttet at afvikle denne med udgangen af 2009.

Med hensyn til dokumentation for den omkostningsmæssige berettigelse af indførelsen af ovennævnte security afgift kan det oplyses:

1. AAR forventer i 2006 294.000 afrejsende passagerer.
2. ARR budgetterer med kr. 3.353.784,- til lønudgifter til passager relateret security i 2006.
3. Vi er pt. ved at omlægge vort regnskabssystem så vi fremover kan aflægge et særskilt regnskab for security området. De samlede omkostninger til passager security udgør skønsmæssigt omkring 5 mil. kr. om året.

Lufthavnens faste samarbejdspartnere er tidligere orienteret mundtligt om vore planer om indførelse af en security afgift, og bliver det nu også skriftligt gennem kopi af nærværende skrivelse.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S


Ole Paaske
Direktør

Statens Luffartsvæsen
Civil Aviation Administration - Denmark



Aarhus Lufthavn A/S
Stabrandvej 24
8560 Kolind
Att.: Ole Paaske

INDGÅET
10 JAN. 2006
Aarhus Lufthavn

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
9. januar 2006	06-7001/EKAH-2	Johnny Madsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
	OP/km	36186172


Emne: Høring om indførelse af en særlig securityafgift på Aarhus Lufthavn

Med henvisning til vedlagte høringsbrev, kan SLV oplyse at ansøgningen om indførelse af en særlig securityafgift er sendt til høring hos Lufthavnens brugere.

Ansøgningen er sendt til høring da Lufthavnen ikke har afholdt en formel brugerkonsultation.

Så snart høringen er overstået vender SLV tilbage med et svar på ansøgningen.

Med venlig hilsen


Johnny Madsen
Fuldmægtig
Økonomiafdelingen

Side 1 af 1



Dato:
9. januar 2006

Vor ref.:
06-7001/EKAH-2

Sagsbehandler:
Johnny Madsen

Deres brev af:

Deres ref.:

Direkte nr.:
36186172

Emne: Høring om indførelse af en særlig securityafgift på Aarhus Lufthavn

Statens Luffartsvæsen har modtaget en anmodning fra Aarhus Lufthavn om indførelse af en særlig securityafgift på 10 kr. pr. afgående passager.

I den anledning vil SLV gerne hører hvilken holdning lufthavnens brugere har til den ovennævnte securityafgift.

Da den vedlagte ansøgning er kendt materiale har vi sat en kort høringsfrist. Et eventuelt høringssvar skal derfor være SLV i hænde senest mandag den 23. januar 2006.

Med venlig hilsen

Johnny Madsen
Fuldmægtig
Økonomiafdelingen

Statens Luffartsvæsen
Civil Aviation Administration - Denmark



INDGÅET

- 1 FEB. 2006

Aarhus Lufthavn

Aarhus Lufthavn A/S
 Stabrandvej 24
 8560 Kolind
 Att.: Ole Paaske

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
27. januar 2006	06-7001/EKAH-2	Johnny Madsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
		36186172

Emne: Securityafgift på Aarhus Lufthavn

Med henvisning til vores brev af 9. januar 2006, kan SLV oplyse at høringen af lufthavnens brugere nu er afsluttet.

SLV kan ikke på baggrund af de indsendte høringssvar og ansøgningen fra lufthavnen tage stilling til en eventuel godkendelse af securityafgiften.


Til brug for det videre arbejde i forbindelse med ansøgningen om en securityafgift på lufthavnen, bedes I:

- Indsende detaljeret dokumentation for de bagved liggende omkostninger for selve securityafgiften
- Indsende dokumentation for opretholdelsen af den nuværende passagerafgift idet omkostninger der tidligere er henført til denne eventuelt nu er henført til securityafgiften
- Afholde brugerkonsultation, hvor i overfor brugerne af lufthavnen fremlægges en detaljeret dokument af de omkostninger der vedr. securityafgiften. Brugernes kommentar bedes herefter fremsendt til SLV.

Ændringen af udenrigspassagerafgiften, således at den - som tidligere aftalt med SLV - bliver på samme niveau som indenrigspassagerafgiften, skal jf. Luftfartslovens § 71 godkendes af SLV. Denne ændring vil vi først tage stilling til når konkret ansøgning fra lufthavnen foreligger.

Med hensyn til lufthavnens rabatordning fastholder SLV fortsat, jf. vore tidligere breve af 7. april 2003, 14. april 2003 og 4. september 2003, at den skal afskaffes straks.

Med venlig hilsen


 Johnny Madsen
 Fuldmægtig
 Statens Luffartsvæsen

Side 1 af 1



Bilag b.

AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.
D E N M A R K

SLV
Luftfartshuset
Boks 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Att: Fuldmægtig Johnny Madsen

Sendt uden ref

Referencenr:
OP/km

Dato: den 02.02.2006

Vedrørende: Securityafgift på Aarhus Lufthavn, Deres skrivelse af 27. januar 2006, modtaget her den 01.02. 2006.

Tak for fremsendte skrivelse til hvilken vi har følgende kommentarer:

Ad. Indsendelse af detaljeret dokumentation for de bagvedliggende omkostninger for selve security afgiften.

Vi henviser til bilag 1 vedlagt. Som det vil fremgå er der budgetteret med en samlet udgift til security i 2006 på kr. 5.411.000,-. Sammenholdt med en forventning om 304.000 afrejsende pax, er der, med det valgte niveau for security afgiften, tale om en markant underdækning. Konkurrencemæssige hensyn bevirker imidlertid, at vi ikke sætter afgiften højere. Skulle konkurrencen blandt de danske provinslufthavne blive sat ud af kraft gennem den varslede ændring af luftfartsloven og efterfølgende udstedelse af en BL på området, forbeholder vi os retten til at regulere security afgiften, så der bliver tale om fuld omkostningsdækning.

Ad. Indsende dokumentation for opretholdelse af den nuværende passagerafgift.

Som bekendt anerkender Aarhus Lufthavn A/S ikke, at Luftfartslovens § 71 giver SLV hjemmel for kravet om at skulle godkende passagerafgiften. Vi henviser bl.a. til notat af 12.10.2003 desangående udarbejdet af professor Claus Haagen Jensen, (se www.aar.dk) samt højesteretsdom af 14.10.2004, i sag mellem SAS og Københavns Lufthavn A/S. Kravet kan derfor ikke imødekommes.

Ad. Brugerkonsultation for security afgiften.

Gennemføres i form af fremsendelse af kopi af nærværende skrivelse, vedlagt bilag 1, til de relevante samarbejdspartnere.

Ad. Lufthavnens rabatordning.

Vi skal tillade os at henlede Deres opmærksomhed på Deres seneste skrivelse til Aarhus Lufthavn A/S i denne sag, dateret den 29. september 2003 (Deres ref: 06-7001/EKAH-1), i hvilken De skriver "at lufthavnen kan indtil videre se bort fra den tidsfrist, til udgangen af september d.å. som oprindeligt blev givet". Under alle omstændigheder er der her tale om et spørgsmål af passagerafgiftsmæssig karakter, hvorfor resonemennet under afsnit 2 overfor, også her er gældende.

Vi skal for god ordens skyld, på baggrund af ovenstående, oplyse, at vi fastholder beslutningen om at hæve prisen på udenrigs passagerafgiften pr. 1. marts 2006, som tidligere varslet. For så vidt angår planen om reduktion i indenrigs passagerafgiften stilles den foreløbig i bero.



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.

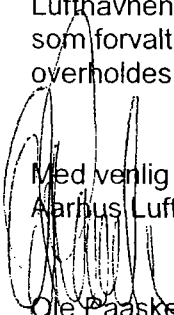
D E M O N S T R A T I O N

Aarhus lufthavn A/S forventer nu efter fremsendelse af det for sagen relevante materiale, at SLV som forvaltningsmyndighed foretager en hurtig og effektiv sagsbehandling og godkendelse af den omhandlede security afgift, således denne afgift som planlagt kan træde i kraft pr. 01.03.2006.

Lufthavnen skal i denne forbindelse ikke undlade allerede nu at gøre opmærksom på, at i fald ovennævnte tidsramme ikke overholdes, sammenholdt med, at en overskridelse beror på forhold, der kan lastes SLV, vil lufthavnen forbeholde sig retten til omgående at gøre et erstatningskrav gældende udgørende lufthavnens dokumenterbare tab, ca. kr. 250.000,- pr. måned.

Lufthavnen vil under et sådant evt. sagsanlæg bl.a. gøre gældende, at det er SLV, der som forvaltningsmyndighed, har bevisbyrden for, at den omhandlede frist ikke kunne overholdes ud fra objektive kriterier.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S



Ole Paaske
Direktør

Bilag

Statens Luftfartsvæsen
Civil Aviation Administration - DenmarkAarhus Lufthavn
Stabrandvej 24
8560 Kolind
Att.: Ole PåskeINDGÅET
- 8 FEB. 2006
Aarhus Lufthavn

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
7. februar 2006	06-7001/EKAH-1	Johnny Madsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
3. februar 2006		36186172

Emne: Securityafgift på Aarhus Lufthavn, Deres brev af 3. februar 2006.

Tak for Deres brev med bilag af 3. februar 2006, modtaget den 6. februar 2006. Statens Luftfartsvæsen har gennemgået det fremsendte materiale og har bemærkninger til følgende dele, idet der i øvrigt henvises til vores brev af 27. januar 2006:

Ad. Indsendelse af detaljeret dokumentation for de bagvedliggende omkostninger for selve security afgiften.

SLV kan ikke tage stilling til security afgiften på baggrund af det fremsendte budget og dokumentation. SLV skal bruge detaljeret dokumentation for hvordan lufthavnen har beregnet de enkelte poster i det fremsendte budget og en beskrivelse af hvilke antagelser lufthavnen har brugt ved udarbejdelsen af det fremsendte budget. SLV skal ligeledes bruge en oversigt over hvordan de samlede omkostninger og indtægter for lufthavnen fordeler sig på de forskellige afgiftskategorier, herunder hvilke omkostninger der tidligere har været dækket af andre lufthavnsafgifter som nu indregnes i omkostningsgrundlaget for securityafgiften.

Ad. Brugerkonsultation for security afgiften.

SLV forventer at lufthavnen afholder en brugerkonsultation som lever op til ICAO's anbefalinger. Af Doc. 9082/7, ICAO's policies on charges for airports and air navigation, (7. udgave – 2004) fremgår følgende:


- I) *When a revision of charges or the imposition of new charges is contemplated by an airport operator or other competent entity, appropriate notice should normally be given to users or their representative bodies at least four months in advance, in accordance with the regulations applicable in each State.*
- II) *In any such revision of charges or imposition of new charges, the users should be given the opportunity to submit their views and consult with the airport operator or competent entity. For this purpose the users should be provided with transparent and adequate financial, operational and other information to allow them to make informed comments.*

Side 1 af 2

- III) *Reasonable advance notice of the final decision on any revision of charges or imposition of new charges should be given to the users.*

Dokumentation for afholdelse af en sådan brugerkonsultation udbedes.

Med venlig hilsen


Johnny Madsen
Fuldmægtig
Økonomiafdelingen



AARHUS LUFTHAVN A/S AARHUS AIRPORT LTD

Telefax nr. 36186001

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Boks 744
Ellebjergrvej 50
2450 København SV
Att.: Johnny Madsen

OP/al

22. februar 2006

Vedr.: Security afgift på Aarhus Lufthavn A/S, Deres skrivelse af 7. februar 2006
- Deres ref. 06-700/EKAH-1

Vi har nu haft lejlighed til at gennemgå Deres skrivelse i samråd med lufthavnens juridiske rådgiver og kan i den forbindelse oplyse følgende:

Aarhus Lufthavn A/S er fortsat af den opfattelse, at De ikke har juridisk hjemmel i Luftfartslovens §71 til at kræve at skulle godkende lufthavnens security afgift, jfr. herved UFR 2005.210.h. Hensynet til at undgå et tab medfører imidlertid, at vi, i den aktuelle situation, vælger at fortsætte den igangværende ansøgningsproces - dette ikke mindst da vi forventer, at De på baggrund af nedenstående dokumentation/argumentation hurtigt vil kunne give den ønskede godkendelse således, at afgiften som planlagt kan træde i kraft pr. 1.3.2006.

Nærværende skrivelse er dermed ikke udtryk for accept af Deres hjemmel på området og vil ikke efterfølgende kunne bruges præjudicerende mod vort standpunkt.

De beder i Deres skrivelse af 7.2.2006, som forudsætning for afslutning af behandlingen af vores ansøgning, om uddybende oplysninger på 3 konkrete punkter:

1. Detaljeret dokumentation for hvordan lufthavnen har beregnet de enkelte poster i det fremsendte budget.
2. En beskrivelse af hvilke antagelser lufthavnen har brugt ved udarbejdelse af det fremsendte budget.
3. En oversigt over hvordan de samlede omkostninger og indtægter for lufthavnen fordeles sig på de forskellige afgiftskategorier.

Ad 1:

- *Lønsum*: Beregnet med udgangspunkt i den tilmeldte trafik, de valgte åbningstider, de forventede myndighedskrav samt gældende overenskomster. Afdelingen beskæftiger 10 fuldtidsansatte medarbejdere samt et antal timeansatte medarbejdere svarende til 2 årsværk.
- *Personalerelaterede omkostninger*: Uniformer, forsikringer, AER, uddannelsesfond, kantinebidrag, medarbejderskemaer m.m.
- *Andel lønsum sikkerhedschef*: Beløbet udgør 15% af driftschefens løn. Da securityafdelingen er én af fire afdelinger med reference til driftschefen, er dette reelt nok i underkanten.

- *Falck vagtordning:* Beløbet dækker den med Falck aftalte kontraktpris for en på lufthavnen fast stationeret vagtmænd uden for lufthavnens normale åbningstid.
- *Hegninspektion:* Internt købt ydelse, leveret af markjtjenesten i henhold til aktuelt timeforbrug.
- *Friskæring af hegn:* Ligeledes en internt købt ydelse leveret af markjtjenesten.
- *Adgangskontrol ved havnekontor:* Havnekontoret fungerer som "portvagt" for så vidt angår adgang til det sikkerhedsbeskyttede manøvreområde. Aktiviteten skønnes at belaste afdelingen med 10% af mandskabsressurserne, hvorfor beløbet udgør 10% af afdelingens lønsum.
- *Adm.- vedrørende ID kort udstedelse:* Varetages af lufthavnens informationsafdeling som intern ydelse og vurderes at repræsentere 12% af de med afdelingens drift forbundne omkostninger.
- *Huslejeandel security:* Fastsat med udgangspunkt i de arealer der anvendes, og belastet internt i forhold til gældende markedsleje for tilsvarende faciliteter.
- *Huslejeandel politistation:* Samme som ovenfor.
- *Elektricitet:* Skønsmæssigt ansat til 3% af lufthavnens samlede netto forbrug.
- *Sekretariat:* Security afdelingen trækker på det centrale ledelses sekretariat, der er budgetteret med en samlet driftsomkostning på kr. 581.000,-. Security vurderes at lægge beslag på ca. 5% af sekretariatets resurser.
- *Administration:* Security afdelingen trækker på lufthavnens administration (Løn, HR m.m.). Samlede driftsomkostninger kr. 2.210.000. Skønnet andel af samlet resurseforbrug, 3 %.
- *Rengøring:* Varetages internt af to forskellige afdelinger. Cabin service, der leverer 15 timer om måneden a 185,- kr. og terminalrengøringen, hvor security bidrager med 3% af de samlede netto omkostninger til rengøring.
- *Varme:* Afregnes for aktuelt arealforbrug, 123,7 M² á lufthavnens standard fordelingspris for varme kr. 134,-.
- *Andel af afskrivninger:* Skulle være behørigt dokumenteret i allerede fremsendte materiale.

Ad. 2:

- Budgettet hviler, som det fremgår af vor tidligere skrivelse, på en forventning om 304.000 afrejsende passagerer samt på de ovenfor beskrevne omkostninger til securityområdet.
- Hertil kan tilføjes, at lufthavnen i 2006 budgetterer med i alt 8.001 starter fordelt på ruteflyvning, charter, GA og skoleflyvning. Vi vedlægger som bilag 1 en detaljeret oversigt over sammensætningen af operationerne. Da denne oversigt betragtes som værende en forretningshemmelighed bedes den holdt uden for eventuelle anmodninger om aktindsigt, ligesom den ikke vedlægges c.c. udgaven af nærværende skrivelse.

Ad. 3: De relevante afgiftskategorier er, efter vores opfattelse de som De har hjemmel til at godkende, hvilket med udgangspunkt i nugældende lovfortolkning formentlig er startafgiften. Det er i den forbindelse vigtigt at gøre sig klart, at vi i Aarhus Lufthavn A/S tidligere har været af den fejlagtige opfattelse, at securityomkostningerne skulle henregnes til de omkostninger, der ligger til grund for beregningen af *startafgiften*. Vi kan i den forbindelse henvise til Deres seneste godkendelse af startafgiften i Aarhus Lufthavn A/S, givet i Deres skrivelse af 15. december 2004, *der er baseret på regnskabstal bl.a. rummende omkostningerne til security*. Vi hæfter os i forbindelse med omtalte skrivelse ved, at de angiver følgende væsentlige årsager til Deres godkendelse af startafgiften.

- at lufthavnen ikke har fuld omkostningsdækning på dette (startafgiftens) område.
- at lufthavnen samlet budgetterer med et mindre underskud.
- at lufthavnen fortsat arbejder mod at sikre en højere dækningsgrad på startafgiften.

Det vi gør med indførslen af en securityafgift er, at vi trækker securityområdet ud af beregningsgrundlaget for startafgiften, (der dog selv efter denne transaktion vil indbringe mindre end 50% af, de med startafgiften forbundne omkostninger). Vi kan i øvrigt supplerende oplyse, at Aarhus Lufthavn A/S, med udgangspunkt i forventning om godkendelse af securityafgiften, i 2006 oprindeligt budgetterede med et regnskabsresultat på kr. 735.325,-. En ualmindelig turbulent start på året præget af strejker, nedlæggelse af Bruxelles ruten, utallige annulleringer grundet vejrliget m.m. gør imidlertid, at vi allerede på nuværende tidspunkt må nedjustere forventningerne, og det er tvivlsomt, hvorvidt vi vil nå et positivt regnskabsresultat.

Det kan hermed afslutningsvist konkluderes:

A: Vi har dokumenteret, at der er fuld omkostningsmæssig berettigelse for at indføre en securityafgift.

B: Vi efterlever den fælles målsætning om at sikre en højere dækningsgrad på startafgifterne.

C: Vi skaber en smule luft i lufthavnens budgetter, der retfærdiggør en reduktion af passagerafgiften indenrig, og sikrer dermed den udligning af passagerafgiften indenrigs/udenrigs vi sammen har arbejdet hen imod gennem de seneste år.

D: Aarhus Lufthavn A/S forventes, selv med godkendelse af securityafgiften, at realisere et underskud i 2006.

For så vidt angår Deres udtrykte "forventning" om brugerkonsultation, skal vi endnu en gang gøre opmærksom på, at ICAO's anbefalinger ikke har retsgyldighed i Danmark, og at vi derfor må afvise Deres krav herom. Der henvises i den forbindelse til trafikministerens svar på spørgsmål 43, november 1998.

Vi skal dog ikke undlade at gøre opmærksom på, at vi igennem hele processen konsekvent har holdt vore samarbejdspartnere orienteret om forløbet, gennem kopi af vores korrespondance med Dem, hvilket også er tilfældet med nærværende skrivelse.

Det kan i øvrigt oplyses, at dette på nuværende tidspunkt kun har resulteret i reaktioner fra én af vore samarbejdspartnere, nemlig Sun-Air of Scandinavia A/S, der accepterer afgiftens indførelse, hvilket jeg er vidende om, at man også har orienteret Dem om.

Vi forventer på baggrund af ovenstående Deres hurtige godkendelse af securityafgiften. Skulle der mod forventning være behov for yderligere dokumentation eller oplysninger skal jeg under hensyntagen til tidspresset bede Dem kontakte mig telefonisk. Om nødvendigt tager jeg gerne, selv med kort varsel, et møde i København om sagen.

Med venlig hilsen
AARHUS LUFTHAVN A/S

Ole Paaske
Direktør
Aarhus Lufthavn A/S

c.c.: SAS Danmark A/S ✓
SunAir of Scandinavia A/S ✓
Ryanair (engelsk oversættelse)

Statens Luftfartsvæsen
Civil Aviation Administration - Denmark

Aarhus Lufthavn A/S
 Stabrandvej 24
 8560 Kolind
 Att.: Ole Paaske

INDGÅET
20 MRS. 2006
 Aarhus Lufthavn

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
17. marts 2006	06-7001/EKAH-2	Johnny Madsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
		36186172

Emne: Securityafgift på Aarhus Lufthavn

Tak for Deres brev med bilag af 22. februar 2006. Statens Luftfartsvæsen har gennemgået det fremsendte materiale og har følgende bemærkninger til følgende dele, idet der i øvrigt henvises til vores brev af 27. januar 2006 og 7. februar 2006:

Ad. Falck vagtordningen:

SLV mener ikke at alle omkostningerne kan henføres til security afgiften idet vi må antage at vagtordningen både har security – og kriminalpræventive (tyveri) funktioner.

Ad. Adgangskontrol ved havnekontor:

SLV finder omkostningerne høje skal derfor bruge en detaljeret oversigt over havnekontorets tidsforbrug.

Ad. Adm. – vedrørende ID kort udstedelse:

SLV finder omkostningerne høje skal derfor bruge en detaljeret oversigt over informationsafdelingens tidsforbrug.

Ad. Huslejeandel politistation:

SLV mener ikke at alle omkostningerne kan henføres til security afgiften idet politiets primære funktion er grænsekontrol.

Ad. EL, varme og rengøring:

SLV kan ikke på baggrund af det fremsendte data tage stilling til om omkostningsniveauet er rigtigt. SLV skal derfor bruge mere detaljeret data.

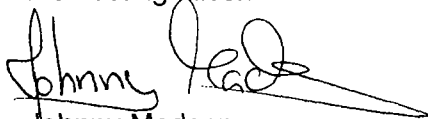
Ad. Ombygningen bagagehal:

SLV kan ikke på baggrund af det fremsendte materiale vurderer om ombygningen alene skyldes security.

Med baggrund i de ovennævnte punkter bedes lufthavnen at reviderer sine budgetter og fremsende dem til Statens Luftfartsvæsen.

SLV forventer forsat at lufthavnen afholder en brugerkonsultation som lever op til ICAO's anbefalinger. Såfremt Lufthavnen ikke selv afholder en brugerkonsultation om de detaljerede oplysninger som Lufthavnen har fremsendt til SLV, vil Statens Luftfartsvæsen forbeholde sig retten til at afholde en afsluttende høring hos brugerne.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Johnny Madsen', with a long horizontal stroke extending to the right.

Johnny Madsen
Fuldmægtig
Statens Luftfartsvæsen



Bilag 10.

AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.
D E N M A R K

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Boks 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV
Att.: Johnny Madsen

Til: Statens Luftfartsvæsen

Fra: Ole Paaske

Dato: 20. marts 2006

OP/al

20. marts 2006

**Vedr.: Securityafgift i Aarhus Lufthavn A/S, Deres skrivelse af 17. marts 2006 –
Deres ref. 06-7001/EKAH-2**

Idet vi henviser til ovennævnte skrivelse, skal vi hermed tilkendegive følgende:

Vi står uforstående over for Deres fokus på de af Dem anførte mindre omkostnings-elementer, når alene securityafdelingens lønsum til 12 årsværk på kr. 3.354.000, sammenholdt med det forventede antal afrejsende passagerer på 304.000 i 2006, betinger en securityafgift på over kr. 11,-.

Vi skal på den baggrund anmode Dem om, indenfor 24 timer, at godkende den pr. 19.12.2005 fremsatte anmodning om en securityafgift på kr. 10,- pr. afrejsende passager.

I den udstrækning eventuelle fremtidige reguleringer i securityafgiften rækker ud over det, der kan retfærdiggøres gennem lønsummen, tager vi gerne en detaljeret dialog med Dem om beregningen af de ydelser, De stiller spørgsmålstejn ved i Deres seneste skrivelse. Indtil da, er dette dybest set udelukkende en diskussion af akademisk interesse.

Når det gælder Deres fortsatte "forventninger" om brugerkonsultationer, skal vi igen henvise til, at ICAO's anbefalinger ikke er implementeret i dansk ret og, at De derfor ikke kan pålægge os at iværksætte sådanne konsultationer.

Vort forbehold om at kræve erstatning for mistede indtægter, kr. 250.000,- pr. måned, jfr. vort brev af 22.2.2006 gentages.

Med venlig hilsen
AARHUS LUFTHAVN A/S



Ole Paaske
direktør

Aarhus Lufthavn A/S
Stabrandvej 24
8560 Kolind
Att.: Lufthavnsdirektør Ole Paaske

INDGÅET
24 MRS. 2006
Aarhus Lufthavn

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
23. marts 2006	06-7001/EKAH-2	Johnny Madsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
20. marts 2006		36186172

Emne: Ændring af lufthavnstakster på Aarhus Lufthavn

I brev af 19. december 2005 ansøger lufthavnen om tilladelse til at indføre en securitytakst på 10 kr. pr. afrejsende passager. Samtidig tilkendegiver lufthavnen at den agter at forhøje den almindelige passagertakst for udenrigspassagerer fra 81. kr. til 85 kr. pr. afrejsende passager, for delvist at leve op til en tidligere aftale med Statens Luftfartsvæsen, hvorefter udenrigspassager- og indenrigspassagertaksten skulle have været harmoniseret pr. 1. juli 2005. Lufthavnen mener ikke at ændringen af udenrigspassagertaksten kræver godkendelse i henhold til luftfartslovens § 71.

I SLV's svar af 27. januar 2006 tilkendegiver SLV, at ændringer af lufthavnstakster – herunder securitytakster og øvrige passagertakster - kræver godkendelse i henhold til luftfartslovens § 71. Samtidig udbad SLV - efter høring hos lufthavnens brugere - supplerende oplysninger for at kunne vurdere ansøgningen.

Lufthavnen giver i breve af 3. februar 2006 og 22. februar 2006 yderligere oplysninger, som dog ikke fuldt giver det ønskede grundlag for at kunne vurdere ansøgningen, hvorfor SLV i brev af 17. mart 2006 igen udbad sig yderligere oplysninger.

Af Deres brev af 20. marts 2006 fremgår det, at lufthavnen ikke vil fremsende de oplysninger, som SLV anmodede om i brev af 17. marts 2006.

På baggrund af de oplysninger SLV hidtil har fået, kan vi se, at de foreslåede takstændringer vil betyde, at lufthavnen samlet set vil få en resultatforbedring fra 2005 til 2006 på ca. 4,5 mio. kr. Denne hidrører primært fra en merindtægt på ca. 420.000 kr. som følge af forhøjelsen af udenrigspassagertaksten og en merindtægt på ca. 3.040.000 kr. som følge af indførelsen af en securitytakst. Med denne resultatforbedring forventes et driftsoverskud på ca. 700.000 kr. i 2006. SLV kan oplyse, at det forventede overskud på ca. 700.000 kr. i 2006 sandsynligvis overholder ICAO's anbefalinger om, hvor meget afkast en lufthavn må have på sine investeringer.

I henhold til ICAO's anbefalinger må værdien af rabatter m.v. der ydes på lufthavnstakster til én bruger ikke overvælttes på de lufthavnstakster som lufthavnens øvrige brugere betaler. Værdien af rabatten på passagertaksten til Ryanair, må derfor ikke finansieres af takstindtægter fra de øvrige brugere af lufthavnen. SLV har på baggrund af de oplysninger vi har fået fra lufthavnen vurderet, at rabatten på passagertaksten til Ryanair har en værdi af ca. 4. mio. kr.

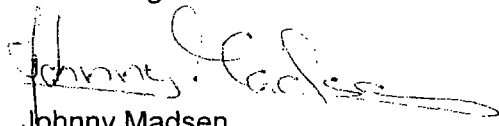
Side 1 af 2

Hvis ICAO's anbefalinger skal overholdes, burde lufthavnen i 2006 derfor have budgetteret med et underskud som svarer til værdien af den rabat på passagertaksten som Ryanair får, med mindre lufthavnen kan godtgøre at rabatten finansieres af andre kilder, f.eks. fra indtægter på ikke-aeronautiske aktiviteter.

SLV kan på denne baggrund alene godkende forhøjelsen af udenrigspassagertaksten fra 81 kr. til 85 kr., men ikke godkende at der indføres en securityafgift på 10 kr. pr. afrejsende passager. Såfremt lufthavnen fremkommer med yderligere oplysninger til belysning af sagen vil SLV selvfølgelig revurdere denne beslutning. Det er således alene lufthavnen, der er årsag til at SLV ikke er i stand til at træffe en endelig afgørelse i sagen da lufthavnen trods gentagne anmodninger ikke har villet fremsende de ønskede oplysninger.

SLV skal for god ordens skyld gøre opmærksom på at statsstøtte herunder rabataftaler, skal notificeres hos EU-Kommissionen, jf. § 81 i EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (2005/C 312/01).

Med venlig hilsen



Johnny Madsen
Fuldmægtig
Statens Luftfartsvæsen