

Transport- og energiministeriet  
Frederiksholms kanal 27

25. september 2006  
jeh

### **Ændring af lov om luftfart**

Tak for det tilsendte udkast til ændring af lov om luftfart.

DI lægger vægt på at der kan konkurreres indbyrdes mellem danske lufthavne, herunder også om at tiltrække nye ruter.

Denne konkurrence bør imidlertid ske på et fair grundlag og overtrædelser bør effektivt kunne sanktioneres.

DI ser det fremsendte lovforslag som et vigtigt skridt til opfyldelse heraf, i øvrigt sammen med den nye EU guideline om støtte.

DI ser også lovforslaget som et fremskridt i retning af at bidrage til et konstruktivt forhandlingsklima omkring afgifter mv. mellem lufthavnen og de benyttende luftfartselskaber, i de tilfælde hvor lufthavnen har et naturligt monopol i form af sin geografiske beliggenhed.

Med venlig hilsen

Jens Hennild

Transport- og Energiministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**Høringsvar – udkast til forslag til ændring af lov om Luftfart**

31. AUGUST 2006

Transport- og Energiministeriet har med mail af 11. august 2006 fremsendt forslag til ændring af lov om luftfart og anmodet om eventuelle bemærkninger hertil.

DIREKTIONEN  
BILLUND LUFTHAVN A/S  
POSTBOKS 10  
DK-7190 BILLUND

TLF 76 50 50 50  
FAX 76 50 50 99

Billund Lufthavn har følgende bemærkninger til forslaget:

Vedr. lufthavnstakster.

JKJ@BLL.DK  
DIREKTE 76 50 51 00

Transportministeren ønsker, at der skal være fair konkurrence på luftfartsmarkedet

WWW.BLL.DK

Billund Lufthavn er helt enig i dette overordnede mål.

Men Billund Lufthavn er betænkelig, når der i bemærkningerne til lovforslaget henvises til det forslag til regulering, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe under Transport- og Energiministeriet, også selv om de bagvedliggende begrundelser er acceptable.

De foreslåede regler er meget bureaukratiske og de vil helt sikkert give anledning til mange fortolkningstvister.

Billund Lufthavn har tidligere været tilhænger af en statslig regulering af lufthavnenes takster.

Men vi har hele tiden understreget, at årsagen var, at den fair konkurrence er sat ud af spil, når kommercielt drevne virksomheder som Århus og Billund Lufthavne, der begge er aktieselskaber uden nogen form for underskudsgaranti eller anden form for kommunal støtte, skal konkurrere med kommunalt

ejede lufthavne, der får underskudsdekning af kommuner og amter (amternes andel dækkes i øvrigt af staten i de kommende 4 år som følge af kommunalreformen).

Billund Lufthavn har via deltagelse i en arbejdsgruppe i en periode været inddraget i forberedelserne til den nu foreslåede regulering. Dette arbejde har vist os, at det er helt umuligt at opnå en fælles forståelse af, hvordan en detailregulering som den foreslåede kan gøres blot nogenlunde smidig og acceptabel for aktørerne.

Billund Lufthavn frygter derfor, at en vedtagelse af den detailregulering, der er forudsat i lovforslaget, vil gøre det endnu vanskeligere for kommercielle lufthavne at klare sig i den stigende konkurrence.

SIDE 2

Billund Lufthavn skal i denne forbindelse tillade sig at henlede opmærksomheden på, at konkurrencen nu ikke mindst står mellem danske og udenlandske lufthavne. Billund har i de seneste år oplevet en stærkt stigende konkurrence fra lufthavne i både Hamburg og Lübeck.

Forudsætningerne for den frie konkurrence, der er en nødvendighed for dansk luftfarts effektivitet, er sikret i vedtagne EU-regler.

Udenlandske lufthavne er naturligvis underlagt samme EU-regler som de danske.

Billund Lufthavn anmoder Transport- og Energiministeriet om at sikre fair vilkår ved at fastslå, at kommunalt drevne lufthavne skal leve op til de konkurrenceretlige regler, der gælder for kommunale virksomheder – og ved at anmode tilsynet med kommunerne om at påse, at disse regler overholdes.

Billund Lufthavn har ingen bemærkninger til lovforslagets øvrige dele.

Med venlig hilsen

  
Jørgen Krab Jørgensen  
Adm. direktør

Transport- og Energiministeriet  
EU- og Luftfartkontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dato: 1. september 2006  
J.nr.: 08.20.50

Sagsbeh.: Peter Bay  
Telefon: 7612 1401

## Hørings svar vedr. udkast til ændring af lov om luftfart, ministeriets brev af 11. august 2006

### Monopol, dominerende markedsposition

Af bemærkningerne til lovforslaget synes det at fremgå, at regulering er nødvendig, fordi lufthavnene har en dominerende markedsposition.

Vi kan være enige i at Københavns Lufthavne, Kastrup, og til dels Billund Lufthavn har dominerende positioner. Hertil kommer, at SAS har en endog meget dominerende stilling i dansk luftfart, hvilket helt forbigås i bemærkningerne.

Det er svært at få øje på, at Esbjerg Lufthavn skulle have en markedsdominans, som gør brugerne afhængige af den. Et par eksempler:

- Hovedparten af trafikken på Esbjerg Lufthavn er helikopterflyvningerne til olieplatformene i Nordsøen. Selskaberne kunne sagtens oprette et anlæg på fx Esbjerg Havn og operere derfra, hvis ikke de ville være på lufthavnen.
- At Ryanair valgte at placere ledig flykapacitet på en rute mellem Esbjerg og London og ikke et andet sted i Europa, er resultatet af et stykke klassisk salgsarbejde fra lufthavnens side – i øvrigt i konkurrence med et stort antal europæiske lufthavne.
- Af bemærkningerne fremgår det heller ikke, at store dele af luftfarten konkurrerer med andre transportformer. Esbjerg mistede i 2000 sin flyrute til København. Årsagen hertil var den øgede konkurrence fra bil og tog som følge af den faste forbindelse over Storebælt. I den forbindelse havde Esbjerg Lufthavn ikke noget monopol, som kunne anvendes til at hindre udviklingen, men var derimod underlagt konkurrencens vilkår.

## **Principperne for takstfastsættelse**

Esbjerg Lufthavn går ind for, at lufthavnstakster skal være:

- omkostningsrelaterede
- ikke-diskriminerende
- gennemsigtige

Ved omkostningsrelateret forstår vi, at operatørerne skal betale i forhold til de omkostninger, de hver især udløser. For at en sådan takstmodel kan være praktisk håndterbar, bør flyene nok inddeles i 2-3 grupper efter størrelse.

Det hidtil gældende princip om, at der fx opkræves en fast passagerafgift uanset flytype, er diskriminerende, da de store fly kommer til at betale for meget og de små for lidt i forhold til de relaterede omkostninger på lufthavnen.

Mht. ad-hoc-trafik bør der gælde et takstblad.

## **Regulering**

Esbjerg Lufthavn drives med et mindre tilskud fra Esbjerg Kommune, som er eneejer. Lufthavnens drift optimeres løbende, for at dette tilskud kan minimeres eller helt forsvinde.

Det er imidlertid først og fremmest på indtægtssiden, at der er muligheder for at forbedre lufthavnens økonomi, og dette skal foregå ved at tiltrække mere trafik. Det er derfor af største vigtighed for os, at en regulering ikke kommer til at stå i vejen for en udvikling.

Vi ønsker en mulighed for, at vi på købmandsmæssig maner kan forhandle os til rette med eksisterende og nye kunder. Hvis det vedtages, at Statens Luftfartsvæsen skal være regulerende myndighed, må dette derfor erhverve sig tilstrækkelig indblik i branchens kommercielle vilkår.

Med venlig hilsen  
ESBJERG LUFTHAVN

Peter Bay  
lufthavnschef



## FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Transport- og Energiministeriet  
John Roy Vesterholm

Pr. Mail.

J.nr.: Transport KL/tk

1. september 2006

### Hørings svar – udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

3F har følgende kommentarer:

Pkt. 6. § 71 stk. 1. præciserer, at ground handling er omfattet af takstregulering. I overvejelserne og bemærkningerne lægges op til, at der skal skabes incitament til konkurrence på ground handling også i mindre lufthavne. Ground handling indgår ofte som en del af andre arbejdsopgaver i mindre lufthavne. På den baggrund anser 3F det for uhensigtsmæssigt at skabe incitament for konkurrence. Problemerne med blandt andet ground handling i Københavns Lufthavne i sommeren 2006 har vist, at konkurrence på ground handling ikke er nogen garanti for øget kvalitet – snarere tværtimod. At det skulle medføre en administrativ lettelse er ikke på nogen måde underbygget.

Pkt. 14 § 149 stk.7. 3F kan støtte dette forslag.

Vi skal afslutningsvis gøre opmærksom på, at 3F har afløst Specialarbejderforbundet i Danmark som høringsberettiget organisation, idet Specialarbejderforbundet i Danmark og Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark fusionerede til Fagligt Fælles Forbund, 3F den 1. januar 2005.

Venlig hilsen

Klaus Lorenzen  
3F-Transportgruppen  
e-mail: klaus.lorenzen@3f.dk

FAGLIGT FÆLLES FORBUND  
Kampmannsgade 4  
DK-1790 København V  
tlf. +45 70 300 300  
fax +45 70 300 301  
e-mail: 3f@3f.dk  
www.3f.dk



*Forsikring & Pension*

Transport- og Energiministeriet  
Att.: Fuldmægtig John Roy Vesterholm  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

<mailto:jrv@trm.dk>

*Vores ref. CT/bnl*

*Journalnr. 1.3.3.4-002*

*Deres ref. J. nr. 200-8*

*Dato 30.08.2006*

## Høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Forsikring & Pension har med Transport- og Energiministeriets brev af 11. august 2006 modtaget udkast til forslag til ændring af lov om luftfart i høring. F&P kan oplyse, at vi ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Claus Tønnesen

Transport- og Energiministeriet  
EU- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dato: 5. september 2006  
Deres ref.: 200-8, jrv@trm.dk  
Vores ref.: msv

### Høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Transport- og Energiministeriet har ved mail af 11. august 2006 fremsendt forslag til ændring af lov om luftfart og anmodet om eventuelle bemærkninger til lovforslaget.

HTS-A har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at sigtet med forslaget er "at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling hos luftfartsselskaberne for benyttelse af lufthavnene."

HTS-A finder det grundlæggende fornuftigt at modernisere retsgrundlaget for lufthavnenes virke.

Lovforslaget giver imidlertid anledning til en række principielle overvejelser om karakteren af grundlaget for den retlige regulering af lufthavnenes forhold.

For det første bør det give anledning til en principiel overvejelse af lufthavnenes rammevilkår. Skal lufthavnene betragtes som integrerede dele af den samlede danske infrastruktur med behov for en stærk statslig regulering, eller skal lufthavnene betragtes som erhvervsvirksomheder med behov for rammevilkår, der tillader et markedsmæssigt spillerum?

Der er næppe tvivl om, at lufthavnene er at betragte som en væsentlig del af infrastrukturen, og at lufthavnene som følge deraf traditionelt som anden infrastruktur har været og er underlagt behov for offentlig regulering. Spørgsmålet er imidlertid om ikke situationen omkring lufthavnene er ved at ændre sig over mod en situation præget af markedsmæssige forhold og dermed en forstærket konkurrence.

Faktum er under alle omstændigheder, at konkurrencen mellem lufthavnene, herunder ikke mindst på tværs af landegrænserne, er voksende, og at den fremtidige udvikling peger i samme retning. Tilsvarende er der grundlag for at fremhæve, at lufthavnenes konkurrenceflade ikke udelukkende er et spørgsmål om forholdet til luftfartsselskaberne, men i lige så høj grad konkurrencen med andre lufthavne, herunder andre regionale lufthavne i Danmark.

HTS-A er derfor af den opfattelse, at der er behov for en principiel drøftelse af, hvorvidt der er behov for at opretholde luftfartslovens § 71. Ønsket om at styrke konkur-

*HTS-A Arbejdsgiver- og  
Erhvervsorganisationen*  
Sundkrogsvej 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.htsa.dk



rencedygtigheden i den danske luftfartsbranche, herunder lufthavnene, kunne understøtte vurderingen af, at lufthavnenes forhold i fremtiden var underlagt den eksisterende konkurrencelovgivning, udbudsregler samt EU-lovgivning i øvrigt.

Et andet principielt forhold, som lovforslaget giver HTS-A anledning til at fremhæve, er spørgsmålet om de driftsmæssige forhold, herunder de ejerskabsmæssige vilkår for de enkelte lufthavne.

Et blik på de danske provinslufthavne efterlader ingen tvivl om, at der er væsensforskelle i ejerstruktur og finansielle vilkår, herunder inddækning af eventuelle underskud. Nærværende forslag lægger op til en regulering, som ikke umiddelbart tager højde for disse grundlæggende forskelle.

Efter HTS-A's opfattelse er der behov for en nøjere vurdering af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at vedtage de i forslaget indeholdte bestemmelser, når henses til de meget forskellige rammevilkår, som de enkelte provinslufthavne eksisterer under.

I den luftfartspolitiske redegørelse "Dansk Luftfart 2015" fra 9. november 2005 sætter regeringen pejlemærkerne for dansk luftfart, herunder ikke mindst i betydningen af at sikre grundlaget for en konkurrencedygtig dansk luftfartsbranche. Fokus er på at skabe de bedst mulige rammevilkår, herunder navnlig hvad angår erhvervsregulering og afgifter. Velfungerende og effektive lufthavne i Danmark er også centrale fokuspunkter i den luftfartspolitiske strategi.

HTS-A finder ikke, at der i grundlaget for lovforslaget i tilstrækkelig grad er indeholdt en stillingtagen til de oven for anførte principielle spørgsmål. HTS-A skal opfordre Transport- og Energiministeriet til nøje at overveje, hvorvidt det foreliggende forslag i tilstrækkelig grad understøtter de erhvervmæssige interesser, som er en del af grundlaget for at drive virksomhed i form af en lufthavn.

HTS-A skal understrege, at vi naturligvis forstår og anerkender grundlaget for en regulering af lufthavnenes forhold.

HTS-A har ingen bemærkninger til lovforslaget i øvrigt.

HTS-A står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående spørgsmål.

Med venlig hilsen

Michael Svane,  
Direktør

Transport- og Energiministeriet  
EU- og Lufthavnskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

HTSi  
Børsen  
DK-1217 København K

Danish Chamber  
of Commerce

T +45 7013 1200  
F +45 7013 1201  
E [htsi@hts.dk](mailto:htsi@hts.dk)  
I [www.htsi.dk](http://www.htsi.dk)

Dato: 1. september 2006  
Deres ref.: 200-8  
Vores ref.: jow / jpb

### Vedr.: Høring over udkast til lov om ændring af lov om luftfart

HTSi takker for modtagelsen af ovennævnte lovforslag til høring. HTSi kan overordnet støtte forslaget, da det indeholder rimelige ændringer i regelsættet og sikrer en sund konkurrence på lufthavnsområdet.

Specielt finder vi det positivt, at de enkelte lufthavne får mulighed for selv at fastsætte priserne på ground handling såfremt lufthavnen har sikret konkurrence på området.

Generelt ønsker HTSi, at de statsligt fastsatte takstreguleringer bør undgås, og lovens princip om, at konkurrence overflødiggør statslige takster er fornuftigt. Dette skaber et sundt incitament til at lufthavnene sikrer en rimelig grad af konkurrence på ground handling.

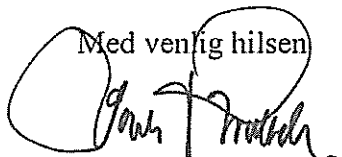
HTSi har noteret sig, at arbejdsgruppen ligeledes anbefaler, at der indføres større frihed i takstfastsættelsen og vil i den forbindelse pege på, at dette arbejde løbende bør pågå.

HTSi bakker ligeledes op om, at landets 26 mindre lufthavne dereguleres og at de ikke længere skal have godkendt deres takster hos statens lufthavnsvesen.

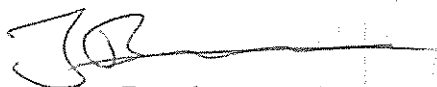
Vi har noteret os, at der med ændringerne indføres mulighed for, at lufthavne der giver ulovlige rabatter kan gives bøder. HTSi vil dog understrege, at man skal være forsigtig med ikke at gå enegang i forhold til resten af EU.

HTSi har ikke yderligere bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen



Lars Krobæk  
Adm. Direktør



Jens Brendstrup  
cheføkonom



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

**Høringssvar over udkast til ” Lov om ændring af lov om  
luftfart”**

Den 11. september 2006

Jnr 10.00.00 K04  
Sagsid 000166983

KL har ingen bemærkninger til forslaget.

Ref TMR  
tmr@kl.dk  
Dir 3370 3573

Med venlig hilsen

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Thorkild Lauridsen  
KL - Kontoret for teknik og miljø  
Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S.  
Direkte: 3370 3573, Fax: 3370 3060  
e-mail: tmr@kl.dk

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/1

## TRM John Roy Vesterholm

---

**Fra:** Hanne Hansen [hanne.hansen@cph.dk]  
**Sendt:** 29. august 2006 09:54  
**Til:** TRM John Roy Vesterholm  
**Emne:** VS: Svar på høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

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

**Fra:** Hanne Hansen  
**Sendt:** 29. august 2006 09:52  
**Til:** 'jvr@trm.dk'  
**Cc:** Torben Thyregod; Poul Borreschmidt; Jeff Salter; Peter Rasmussen  
**Emne:** Svar på høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Fra Transport- og Energiministeriet har vi på mail modtaget brev af 11. august 2006 "Høring – udkast til forslag til ændring af lov om luftfart" bilagt forslag til ændringslov med tilhørende bemærkninger.

I denne anledning skal Københavns Lufthavne A/S meddele, at vi ikke har bemærkninger til det fremsatte ændringsforslag. Vi erindrer dog om de herfra fremsatte betragtninger i forbindelse med det bagvedliggende arbejdsgruppearbejde.

Med venlig hilsen  
**Peter Rasmussen**  
Vicedirektør



**Københavns Lufthavne A/S**  
**Copenhagen Airports A/S**

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

att. Fuldmægtig Jess Nørgaard

23. maj 2005

Hermed fremsendes CPH's kommentarer til "*rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark*", udarbejdet af en under Transport- og Energiministeriet nedsat arbejdsgruppe.

Indledningsvis skal det nævnes, at rapporten giver et godt grundlag for forståelse af, hvad der regulerer dette område. CPH har derfor ikke væsentlige bemærkninger til rapporten, men skal dog fremkomme med følgende kommentarer:

#### Ad pkt. 4.6.1.3.3. Betaling for ground handling (Højesterets dom)

Når det i første afsnit nævnes, at lufthavnen kan stille betingelser for adgang til lufthavnsanlæggene, herunder også betalingskrav, skal vi for god ordens skyld bemærke, at det er korrekt, at der kan opkræves betaling for handleres anvendelse af lufthavnens udstyr, hvorimod der ikke kan opkræves betaling for en ground handlers adgang til at drive handling-virksomhed på en lufthavn, jfr. herved den tyske retssag mellem Lufthansa og Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH og den under denne sag af EU-domstolen truffne præjudicielle afgørelse

#### Ad pkt. 4.7.1.2 Minimumintervention

Vi kan til fulde støtte synspunktet om at flyvepladserne er i indbydes konkurrence, og at dette alene begrænser hvad flyvepladserne kan tage for deres ydelser.

#### Ad pkt. 4.7.1.3 Institutionelle arrangementer

Brugerkonsultationer anvendes allerede i vid udstrækning i CPH. I praksis er det ofte umuligt at opnå konsensus med brugerne, da de har meget forskellige holdninger og modstridende interesser. Det er derfor vigtigt at lufthavnen har mulighed for at træffe beslutninger.

#### Ad pkt. 7.2.4 Ordningen for Købehavns Lufthavne

Det skal præciseres, at der kun fastsættes et øvre loft for taksterne, såfremt lufthavnen og brugerne ikke er i stand til at indgå en frivillig aftale.

Ad Bilag 5 pkt. 11.2 Ikrafttræden

Vi går ud fra, at BL'en ikke vil have indflydelse på tastregulativet for CPH.

Med venlig hilsen

Henrik Juel Simonsen

Københavns Lufthavne A/S

Transport- og Energiministeriet  
EU- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

### Høringssvar - forslag til ændring af lov om luftfart

Transport- og Energiministeriet sendte den 11. august 2006 udkast til forslag til ændring af lov om luftfart i høring. Formålet med lovforslaget er at modernisere reguleringen af lufthavnstaksterne, og gøre det muligt at udstede bøde til lufthavne, der giver ulovlige rabatter.

I den anledning skal Region Midtjylland fremsætte følgende kommentarer.

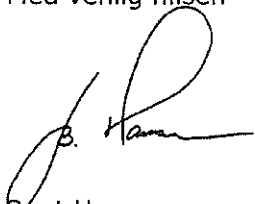
Region Midtjylland har noteret sig, at takstreguleringen helt afskaffes for de små lufthavne. Det er en ændring, vi hilser velkommen, og som vil betyde administrative lettelser for disse lufthavne.

Region Midtjylland finder samtidig, at det er vigtigt at sikre lufthavnene lige konkurrencebetingelser, f.eks. i forsøget på at tiltrække luftfartsselskaber. I Danmark er der især tre lufthavne, som har internationale forbindelser, Kastrup, Billund og Aarhus, og det er Region Midtjyllands opfattelse, at lovgivningen ikke skal hindre den enkelte lufthavns mulighed for at indgå aftaler med luftfartsselskaberne.

Et nyt og voksende segment er rejser med de såkaldte lavprisselskaber, som reelt tiltrækker kunder, som ellers ikke ville rejse. Det er vigtigt at fastholde disse rejsemuligheder i Danmark, da alternativet er, at kunderne kører til udlandet (f.eks. Lübeck og Malmø) for at flyve derfra. Set i et regionalt udviklingsperspektiv er denne type rejser vigtige bl.a. for turismeudviklingen.

Derfor skal Region Midtjylland opfordre til, at loven udformes, så det i fremtiden er muligt for den enkelte lufthavn at udvikle sine egne nicher i lige konkurrence mellem Aarhus, Billund og Kastrup.

Med venlig hilsen



Bent Hansen  
Regionsrådsformand

**REGION MIDTJYLLAND**

Under dannelse

Tingvej 15  
8800 Viborg

Dato: 30. august 2006

## TRM John Roy Vesterholm

---

**Fra:** TRM Suzan Pødenphant  
**Sendt:** 29. august 2006 08:37  
**Til:** TRM John Roy Vesterholm  
**Emne:** VS: HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

Venlig hilsen

Suzan Pødenphant  
Fuldmægtig

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

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

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

**Fra:** Bjørn Birkholm Iversen [mailto:bjoern.iversen@teliamail.dk]  
**Sendt:** 28. august 2006 20:23  
**Til:** raadet@flightsafetycouncil.dk  
**Cc:** TRM Suzan Pødenphant  
**Emne:** Re: HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

Rådet for større Flyvesikkerhed har med tak modtaget udkast til forslag om ændring af luftfartsloven og har ingen bemærkningen til det fremsendte forslag.

Med venlig hilsen

Bjørn Birkholm Iversen  
Generalsekretær

----- Original Message -----

**From:** <raadet@flightsafetycouncil.dk>  
**To:** <bjoern.iversen@teliamail.dk>  
**Sent:** Friday, August 11, 2006 10:22 PM  
**Subject:** Fw: HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

>

> -----Oprindelig meddelelse-----

> **From:** TRM Suzan Pødenphant spp@TRM.dk

> **Date:** Fri, 11 Aug 2006 13:30:42 +0200

> **To:** "3F" 3f@3f.dk

> **Subject:** HØRING-Udkast til forslag om ændring af luftfartsloven

>

>

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

>



>  
>  
>  
> <<Høringsbrev.pdf>> <<lovforslag 2006 20 juli.doc>> <<Høringsliste.doc>>  
>  
> Det bemærkes, at vedlagte liste over hørte myndigheder og organisationer er revideret i forhold til den i bemærkningerne til lovforslaget pkt. 7 anførte. Pkt. 7 vil blive rettet, så alle de hørte interesser vil fremgå.  
>  
> Venlig hilsen  
>  
> Suzan Pødenphant  
> Fuldmægtig  
>  
> Transport- og Energiministeriet  
> Ministry of Transport and Energy  
> EU- og Luftfartskontoret  
> Frederiksholms Kanal 27 F  
> DK-1220 København K  
>  
> Telefon +45 33 92 43 63  
> Telefax +45 33 38 14 34  
> spp@trm.dk  
> www.trm.dk  
>  
>  
>  
>  
> \*\*\*\*\*  
> This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of computer viruses.  
>  
> www.mimesweeper.com  
> \*\*\*\*\*  
>  
>



INDKOMMET  
04 SEP. 2006  
Betjenstuen

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

Telefon +45 32323031  
Telefax +45 32325708  
Mobil +45 23223031  
e-mail lars.andersen3@sas.dk

CPHDX/LA

1. september 2006

### Høring - udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Der henvises til Transport- og Energiministeriets brev af den 11. august d.å. (j.nr. 200-8) vedrørende ændringer af luftfartsloven.

SAS finder generelt, at de foreslåede ændringer af luftfartsloven er velbegrundede og repræsenterer en tilpasning til såvel legale som faktiske omstændigheder i luftfartserhvervet. SAS har således ikke yderligere bemærkninger til de regelændringer, som vedrører konsekvensændringer af EU-regler, sikkerhed, tavshedspligt samt erstatningsansvar og forsikring.

Vedrørende de foreslåede ændringer i relation til lufthavnstakster er SAS enig i, at et helt afgørende hensyn ved fastsættelsen af takster er, at der er fair konkurrence på luftfartsmarkedet, og at lufthavnene ikke forskelsbehandler luftfartsselskaberne. Da dette ikke er tilfældet i dag, og da det har vist sig, at visse lufthavne afviser at efterleve myndighedernes afgørelser, er det vigtigt, at der fastsættes fælles regler, som kan gennemtvinges, og som træder i kraft snarest. Dette udelukker på ingen måde lufthavnens muligheder for indbyrdes at konkurrere og tiltrække nye ruter til gavn for lokalområderne.

Alle danske lufthavne har uden undtagelse geografisk monopol på visse ruter – eksempelvis har Aalborg Lufthavn monopol på ruten Aalborg-København, da den ikke kan erstattes af andre ruter. Ligeledes er det klart, at der i et vist omfang består konkurrence mellem lufthavnene for at tiltrække andre ruter – typisk udenrigsruter.

Desværre er der flere eksempler på, at lufthavnene udnytter deres monopolruter til gennem krydssubsidiering at tilbyde særligt favorable vilkår på andre ruter, som ensidigt er forhandlet med én operatør, og som andre operatører enten på den ene side ikke kan få kendskab eller adgang til eller på den anden side ikke har interesse i, da de er tilpasset en enkelt operatørs produkt- og prisstruktur. Dette er stærkt konkurrenceforvridende.

Dette har også været myndighedernes – i dette tilfælde Statens Luftfartsvæsen - holdning gennem en årrække, og man har, i det omfang man har fået kendskab til de konkurrenceforvridende afgiftsstrukturer, søgt at gribe ind. Visse lufthavne har dog afvist at efterleve SLV's afgørelser.

Ligeledes har lufthavnene i kraft af deres offentlige ejerskaber i varierende grad mulighed for at tilbyde favorable vilkår via offentlige tilskud og garantier, hvilket medvirker til, at konkurrencen mellem lufthavnene ofte består i en konkurrence om bedst mulig adgang til de offentlige kasser. Det er ikke sund konkurrence.

EU-Kommissionen har af samme grund for nylig fastsat retningslinier for offentlige tilskud, som kun kan ydes undtagelsesvis og i begrænset omfang ved påbegyndelsen af nye ruter og med lige adgang for alle.

Det er SAS' erfaring, at de statslige myndigheder overlader til de enkelte lufthavne at sikre, at deres ageren er i overensstemmelse med retningslinierne. Dette skyldes muligvis, at det legale grundlag for statslig indgriben har været mangelfuldt. Retssubjektet for EU's statsstøtteregler er imidlertid medlemsstaterne, som har en forpligtelse til at sikre, at reglerne overholdes.

Luftfartsloven bør derfor udgøre et tilstrækkeligt juridisk fundament for, at de statslige myndigheder kan håndhæve statsstøttereglerne på luftfartsområdet, herunder bestemmelserne om, at lufthavnens støtteordninger skal anmeldes til og godkendes af EU-kommissionen, inden de implementeres og modsat, at ordninger, som ikke er godkendt, trækkes tilbage. Spørgsmålet ses ikke at være behandlet i lovforslaget og dets bemærkninger, hvorfor SAS skal anmode om, at det tilsikres, at der etableres den fornødne lovhjemmel til, at staten kan efterleve EU' statsstøtteregler.

Lovforslaget indeholder bestemmelser om, at prisen for groundhandling-ydelser omfattes af ministerens kompetence til regulering i det omfang, de ikke er konkurrenceudsatte dvs., når de udgør monopoler. SAS er enig heri. Det fremgår samtidig af lovforslaget og hedder i bemærkningerne, at dette ikke gælder, hvis Statens Luftfartsvæsen har godkendt, at de er monopoler. Priserne er altså regulerede, hvis lufthavnen har et monopol, men ikke hvis et monopol er godkendt.

Som begrundelse henvises til ground handlingbekendtgørelsen, som opregner visse principper for prisfastsættelsen. Det er korrekt, men bekendtgørelsen stiller ikke krav til prisniveauet for de godkendte monopolydelser, således som forslaget foreskriver for de øvrige monopolydelser i lufthavnene. Dette savner logik og kan have en særdeles u hensigtsmæssig konsekvens. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at de monopolydelser såsom bagageanlæg, for hvilke der herefter er fri prisfastsættelse, udgør en potentielt betydelig del af lufthavnenes afgifter, som kan skrues yderligere op som compensation for manglende mulighed for forhøjelser af de regulerede afgifter.

Afslutningsvis skal det fremhæves, at SAS overordnet finder forslaget positivt, og at det udgør et betydeligt skridt i den rigtige retning. SAS er også af den opfattelse, at det efter mange års lovløshed på afgiftsområdet haster med at gennemføre anvendelige regler. SAS prioriterer således en hurtig gennemførelse af reglerne frem for yderligere tilpasninger, såfremt det måtte forsinke reglernes ikrafttræden. Såfremt reglerne af ovennævnte grunde måtte vise sig at være utilstrækkelige, kan en efterfølgende justering således være at foretrække.

SAS står naturligvis til rådighed for en uddybning af ovennævnte og yderligere oplysninger, såfremt der måtte være behov herfor.

Med venlig hilsen

SAS AB  
Public Affairs

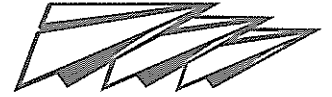


Lars Andersen  
Direktør

SAS AB (publ.)  
Hjemsted: Stockholm  
Org.nr.: 556606-8499

Københavns Lufthavn  
Postboks 150  
DK-2770 Kastrup  
Besøgsadresse:  
Hedegaardsvej 88, København S

Tel: +45 32 32 00 00  
[www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)



INDKOMMET

04 SEP. 2006

Betjentstuen

Transport- og Energiministeriet  
EU- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Dato:  
31. august 2006

Vor ref.:  
51-

## Udkast til forslag til ændring af lov om luftfart

Vi har modtaget forslag til ændringer af Luftfartsloven, og skal herved fremsende vore bemærkninger til lovforslaget.

### **Lufthavnstakster**

Indledningsvis kan vi konstatere at lovforslagets tekst omkring takstfastsættelse og regulering af handlingspriser, hviler på helt forkerte konklusioner truffet af den arbejdsgruppe, som har udarbejdet forslaget.

Arbejdsgruppens konkluderer, at der på grund af den særlige monopolstilling, som lufthavnene indtager, fortsat er behov for regulering af de 8 store og mellemstore offentlige lufthavnes takster.

De danske provinslufthavne indtager på ingen måde monopoler eller monopollignende stillinger, de er tværtimod konkurrenceudsatte nationalt og internationalt. Hvilket Transport og Energiministeriets rapport "Dansk Luftfart 2015" også konstaterer.

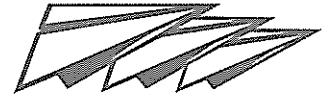
Kun en enkelt af de danske provinslufthavne har indenfor de seneste år kunnet præstere et overskud, hvilket med al tydelighed viser at de takster og øvrige betalinger der opkræves generelt er for små. Der er således ikke tale om at udnytte monopollignende tilstande, men tværtimod en behård konkurrence der tvinger lufthavnene til at holde igen på prisfastsættelse af alle ydelser.

Kampen om at tiltrække nye aktører til lufthavnene er meget hård, sidst illustreret ved Ryan Airs beslutning om at etablere en ny rute fra Billund til Dublin. En rute som alle de øvrige provins lufthavne gerne havde set etableret fra de enkelte lufthavne.

Lufthavne omkring Danmark kæmper for at tiltrække nye ruter, således er der ruter fra Lübeck som i vid udstrækning benyttes af jyske rejsende.

De danske provinslufthavne ejes alle under en eller anden form af lokalområdet. Alle de lokale aktører har kun en interesse i at udvikle lufthavnene, således at der skabes dynamik og udvikling omkring lufthavnene.

Ejerkredsen er naturligvis optaget af at reducere eventuelle driftstilskudsbeløb, og under alle omstændigheder er tilskuddene til lufthavnsdriften afvejet af lufthavnens samlede



betydning for udviklingen i lokalområdet. Flere provinslufthavne vil ikke kunne opretholde driftsstatus uden tilskud af offentlige midler.

Lufthavnene ledes af ansvarlige bestyrelser, der tilsikrer at de aftaler der indgås er fair og rimelige overfor kundegruppen.

Forslaget til regelfastsættelse af lufthavnstaksterne bygger på det princip, at alle lufthavnens brugere skal betale den samme pris for samme ydelse.

Spørgsmålet er i virkeligheden om dette princip ikke er forældet og ude af takt med de bestræbelser Danmark gør for at blive medspiller i den globale udvikling.

Betragter man provinslufthavnene vil der være ruter, som kan bære en højere pris end ruter der flyver til mindre attraktive rejsemål, der på sigt anses for at kunne blive bæredygtige og til gavn for udviklingen/globaliseringen.

Der kan ligeledes være afgang, som på grund af svag belægning ikke er attraktive for flyselskaberne at beflyve, men som ud fra et lokalt synspunkt vil være af stor betydning at få befløjet.

For at fastholde eller for at skabe udvikling skal lufthavnene have mulighed for at differentiere betalingen i forhold til de pågældende ruters "betalingsevne".

Det kan meget vel tænkes at en mindre attraktiv rute set fra et flyselskabs side, vil være en meget vigtig brik for det lokale erhvervslivs muligheder for at etablere forretninger i udlandet.

Samlet må man konstatere, at de danske provinslufthavne internationalt set er så små, at de ikke på nogen måde kan påvirke udviklingen i de internationale lufthavne, men derimod af allerstørste betydning for udviklingen i provinslufthavnernes nærområder. Derfor bør man i Danmark kun interessere sig for at fastsætte regler for de reelle monopolister, nemlig Københavns Lufthavne og SAS, og helt afstå fra at regelstyre provinslufthavnene takstfastsættelse.

Venlig hilsen

Henning G. Jensen  
Formand

William Bluhme  
Lufthavnsdirektør



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.  
DENMARK

→ JRV  
Sf

23/8-06

Transport og Energi ministeriet  
EU- og Luftfartskontoret  
Frederiksholm Kanal 27 F  
1220 København K

INDKOMMET  
23 AUG. 2006  
Betjentstuen

SCANNET

Deres/your ref.

Vor/our ref.  
OP/km

Dato/date  
den 22.08.2006

### Vedr.: Høringssvar – ændring af lov om luftfart – regulering af lufthavnstakster.

Der henvises indledningsvist til vores skrivelse af 20.05.2006, "Høringssvar, Rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark". Svaret er fortsat relevant, da der ikke er ændret noget grundlæggende i Deres oplæg siden da.

#### Herudover skal vi tilføje:

##### 1. Ad. beskrivelse af den nuværende lovgivning på området:

Når der i bemærkningerne til lovforslaget 2.2.1 "Gældende regulering af lufthavnstakster" i afsnit 2 står:

*"Takstreguleringen omfatter betaling for start og landing, herunder ind-og udflyvning, luftfartøjers ophold, passagerflow gennem lufthavnen, security og i et vist omfang handling",*

er dette efter vores opfattelse ikke dækkende i forhold til nugældende ret!

Af bl.a. forarbejder til nugældende lov, og ikke mindst i henhold til højesteretsdom af 14.10.2004, i sag mellem SAS og Københavns lufthavne, fremgår det at "passagerflow gennem lufthavnen" – altså den betaling, der opkræves over passagerafgiften, ikke er underlagt myndighedernes kontrol. Der er her tale om langt den største afgiftspost for luftfartsselskaberne. Formuleringen kan give udenforstående det fejlagtige indtryk, at der er tale om en mindre lovjustering, hvilket absolut ikke er tilfældet.

##### 2. Ad. Konkurrencen mellem lufthavnene.

Vi anbefaler der i højere grad bliver fokuseret på konkurrencen mellem lufthavnene, og ikke kun lufthavnens rolle i konkurrencen mellem luftfartsselskaberne. Det turde være hævet over enhver tvivl at landets lufthavne konkurrerer ihærdigt om luftfartsselskabernes trafik – faktisk rækker konkurrencen, som man kunne læse i Børsen den 14.8.2006, ud over landets grænser til bl.a. Lübeck og Malmø. Fakta er imidlertid at landets regionale lufthavne konkurrerer ud fra vidt forskellige økonomiske og driftsmæssige forudsætninger, og det vil være nærliggende at inddrage dette væsentlige element ind i lovarbejdet.

Man kan dele de Danske provinslufthavnene op i fire kategorier ud fra en driftsmæssig betragtning.



### **1: Aktieselskaberne:**

Billund og Århus lufthavne drives som aktieselskaber med en kommunal/amtslig ejerkreds. Lufthavnene agerer i henhold til A/S lovgivningen, tilføres ikke drifts- eller anlægsmidler fra ejerkredsen, og er i alle forhold underlagt de normale markedskræfter.

### **2: De kommunale lufthavne:**

Ejes af en eller flere kommuner. Tilføres af ejerne faste årlige driftstilskud – p.t. i størrelsesordenen 3-7 millioner kr. uden udsigt til at selskaberne på sigt bliver økonomisk selv bærende. Det drejer sig om Odense, Esbjerg og Sønderborg lufthavne. Som et kuriosum kan det nævnes, at i det omfang der p.t. indgår amter i ejerkredsen vil deres andel af underskudsdækningen, i en 4-års periode startende 1.7.2007, blive varetaget af Indenrigsministeriet!

### **3: Lufthavne på militære flyvestationer:**

Det drejer sig om Karup og Ålborg lufthavne. Forsvaret leverer alle de for afvikling af flytrafikken nødvendige ydelser. Lufthavnsselskaberne er dermed udelukkende terminalselskaber, der driver de med serviceringen af passagererne forbundne aktiviteter. De to lufthavne har vidt forskellige aftaler med Forsvaret om betaling for de ydelser de aftager, men der er ingen tvivl om, at de begge nyder store økonomiske fordele af at være "kunder" hos det offentlige.

### **4: Statslufthavne:**

Bornholms Lufthavn ejes af staten og drives af Statens Luftfartsvæsen. Lufthavnen tilføres årligt et 2-cifret millionbeløb, hvilket bl.a. sætter dem i stand til at undlade at opkræve passagerafgift.

Fastholder man at lufthavnenes takstfastsættelse skal myndighedsreguleres, vil det være nærliggende at koncentrere sig om de lufthavne, der ikke er reguleret af markedskræfterne – altså kategorierne 2,3 og 4 ovenfor. Man vil derved kunne sikre at der ikke konkurreres for offentlige midler, og at de to lufthavne (kategori 1), der drives på normale markeds mæssige betingelser, ikke udsættes for unfair konkurrence en konkurrenceforvridning, der formentlig tillige er i strid med EU-regler om statsstøtte.

### **3. Ad. Konsekvenser for erhvervslivet.**

Ifølge oplæget "vurderes forslaget ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser". Fakta er, at gennemføres den varslede lovgivning er konsekvensen sandsynligvis, at en eller flere af de nuværende lavprisoperatører forlader det Danske marked. Hertil kommer at det givetvis vil afholde andre lavprisoperatører, der p.t. har Danmark under overvejelse fra at åbne ruter. Der bliver dermed tale om mindre konkurrence mellem luftfartsselskaberne hvilket vil føre til et smallere produktudbud og højere priser – også for det Danske erhvervsliv!

### **4. Ad: De-facto nationalisering:**

Konsekvensen af den varslede lovgivning tangerer en de-facto nationalisering af de regionale lufthavne, idet staten via SLV's regulering får 100 % kontrol med alle aspekter af lufthavnenes kommercielle drift. Regningen overlader man imidlertid fortsat til ejerne, hvilket ikke syntes rimeligt! Fastholder man derfor beslutningen om den varslede regulering, anbefales det at man tager skridtet fuldt ud og lader



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

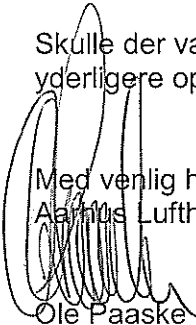
staten overtage driften af de Danske regionale lufthavne. Der skal i den forbindelse henvises til både Norge og Sverige hvor mere end 90 % af de regionale lufthavne ejes og drives af statslige lufthavnsselskaber.

**Aarhus Lufthavn A/S anbefaler:**

*Undlad at lovgive specifikt på lufthavns takst området (lad § 71 udgå). Området er tilstrækkeligt reguleret gennem eksisterende konkurrencelovgivning, EU lovgivning og Den kommunale styrelseslov. Den ønskede og nødvendige regulering af konkurrencen mellem Danske regional lufthavne vil kunne opnås gennem en aktiv myndigheds administration af disse love iht. gældende regler uden for luftfartsloven..*

Skulle der være spørgsmål til ovenstående står undertegnede gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen  
Aarhus Lufthavn A/S

  
Ole Paaske  
Direktør