



MINISTEREN

Dato 16. januar 2007  
J. nr. 200-8  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingsmedlem  
Walter Christophersen  
Christiansborg  
1240 København K.

### Fair vilkår i dansk luftfart

Kære Walter

Tak for dit brev af 19. december om fair vilkår i dansk luftfart. Jeg er meget glad for, at vi er enige om, at der bør være fair konkurrence på luftfartsmarkedet.

Det lovforslag, jeg har fremlagt, har følgende hovedformål, at:

- modernisere tilsynet med flyvepladser, så der kun fastsættes regler om godkendelse af lufthavnstakster for flyvepladser, som i gennemsnit har mere end 10.000 betalende passagerer pr. år. Det betyder, at lufthavne, der har under 10.000 passagerer om året – p.t. 26 små lufthavne - ikke længere skal have deres takster godkendt af Statens Luftfartsvæsen (SLV),
- præcisere, at lufthavnstaksterne også omfatter betaling for ground handling-ydelser, som ikke er konkurrenceudsatte. Hvis disse ydelser omvendt er konkurrenceudsatte, så skal de ikke omfattes af taksterne. Det betyder eksempelvis, at taksterne for at få påfyldt benzin på fly vil være omfattet af reguleringen, hvis lufthavnen har monopol på at tilbyde denne ydelse. Men er der flere udbydere at vælge imellem i den enkelte lufthavn, så skal taksterne ikke godkendes,
- tildele lufthavnens brugere, dvs. luftfartsselskaberne en aktiv rolle i takstfastsættelsen ved indførelse af obligatoriske brugerkonsultationer, og give lufthavnen større frihed til selve takstfastsættelsen, hvis lufthavnen kan blive enig med et flertal af sine brugere. Lufthavnen kan eksempelvis selv bestemme, at den vil hæve passagertaksterne og samtidig reducere starttaksterne,
- lade lufthavnen vælge selv hvad det er for en reguleringsmodel, taksterne i lufthavnen skal reguleres efter. Provinslufthavnene får altså frihed til selv at vælge om de vil bruge en omkostningsbaseret reguleringsmodel, som de gør i dag, og hvor der skal være sammenhæng mellem indtægter og udgifter på takstområdet, eller om de vil bruge en såkaldt incitamentsskabende takstmodel, som den der gælder for Københavns Lufthavne, og som har til formål at tilskynde lufthavnen til at dri-



ve virksomheden så effektivt som muligt, og hvor der kan fastsættes et øvre loft for takstændringer,

- der indføres mulighed for økonomiske sanktioner overfor lufthavne, som fastsætter og opkræver betaling i strid med reglerne.

I dit brev nævner du en sag, hvor et lavprisselskab har benyttet Esbjerg Lufthavn, og hvor selskabet har betalt takster i henhold til den nugældende luftfartslov, som ikke er godkendt af SLV.

SLV's eneste reaktionsmulighed med den nugældende regulering i luftfartsloven er at lukke lufthavnen. Det har man selvfølgelig anset for at være en meget drastisk reaktion.

Dertil kommer, at der med en Højesteretsdom fra 2004 blev rejst tvivl om i hvilket omfang betaling for ground handling ydelser er omfattet af den gældende luftfartslov. Der har således været et uklart retsgrundlag. Dette er i ingens interesse.

Med gennemførelsen af det fremsatte lovforslag, vil det blive klart, at betaling for ground handling ydelser er omfattet af takstreguleringen, såfremt de ikke er konkurrenceudsatte. Og der bliver mulighed for at politianmelde de lufthavne, som opkræver takster i strid med reglerne og dermed mulighed for at idømme dem bødestraf.

Du nævner også spørgsmålet om kommunal støtte til lufthavne. Mit lovforslag ændrer ikke på reglerne om kommunal støtte til lufthavne.

Det er traditionelt anset for at være en kommunal opgave inden for kommunalfuldmagten at etablere og drive flyvepladser. De fleste flyvepladser i Danmark er anlagt på kommunalt initiativ og er drevet i kommunalt regi med henblik på at opfylde lokalsamfundets og – måske især – erhvervsvirksomheders transportbehov. Jeg synes, at det er fornuftigt, at så vigtige regionalpolitiske beslutninger træffes dér, hvor man kender behovene, og hvor beslutningen får konsekvenser.

For kommunale lufthavne gælder de almindelige kommunalretlige regler, og det er ikke hensigten, at lovforslaget vedrørende luftfartsloven skal ændre på dette forhold. Det samme gælder de EU-regler om statsstøtte, som lufthavnene også er underlagt.

EU-Kommissionen har i 2005 vedtaget et sæt retningslinjer om finansiering af flyvepladser og "start-up" støtte til luftfartsselskaber. Baggrunden for de nye retningslinjer er den udvikling, som luftfarten har undergået de senere år, hvor lavprisselskaberne har medført øget konkurrence. Udviklingen har betydet, at lufthavnene jævnlige yder særlige fordele til nogle luftfartsselskaber for at til-



trække dem til de regionale lufthavne, herunder ydelse af rabatter på lufthavnsafgifter.

Side 3/4

De nye EU-regler indebærer, at der fastsættes retningslinjer for, hvornår etablering og drift af en lufthavn kan ske med offentlige midler uden, at der dermed er tale om ulovlig statsstøtte, og hvornår forholdet skal anmeldes til Kommissionen.

Endvidere er der fastsat retningslinjer for, hvornår der kan ydes støtte til luftfartsselskaberne, og herunder retningslinjer for anmeldelse til Kommissionen. Der kan som led i at fremme udviklingen af de regionale lufthavne ydes tilskud til luftfartsselskaberne, men kun til omkostninger, der relaterer sig til de nye ruter (f.eks. udgifter til markedsførings- og reklametiltag). Der kan ikke ydes rabat på lufthavnstaksten.

Statens Luftfartsvæsen vil i foråret 2007 skrive ud til samtlige flyvepladser i Danmark og oplyse om, at eventuel offentlig støtte vil skulle notificeres overfor Kommissionen i henhold til disse statsstøtteregele inden 1. juli 2007.

Du nævner også i dit brev muligheden for, at "Tilsynet med kommunerne kan føre tilsyn med de kommuner, der via kommunale tilskud til operatører i deres lufthavn, forvrider den frie konkurrence mellem lufthavnene". Jeg skal i den forbindelse henviser til indenrigs- og sundhedsminister Lars Lykke Rasmussens besvarelse af din henvendelse til ham vedrørende lovforslaget.

Luftfartsloven og dens regler om lufthavnstakster er ikke på nogen måde til hinder for, at konkurrencemyndigheder eller EU-Kommissionen kan gå ind i en sag, hvis de mener, at en lufthavn yder ulovlig statsstøtte eller i øvrigt handler i strid med de kommunalretlige regler. Reglerne om lufthavnstaksterne har et andet formål, idet de – som du også skriver – først og fremmest skal sikre, at alle luftfartsselskaber får en fair behandling, når de benytter lufthavnene og ikke udsættes for forskelsbehandling på de enkelte lufthavne, som vi har set det i nogle sager.

Vi må forvente, at der i de kommende år også vil blive fremsat forslag til regler på EU-niveau, der skaber mere ensartede konkurrencevilkår for flyselskaber i lufthavnene i Europa. EU-Kommissionen er således på vej med et forslag om at skabe mere gennemsigtige takster og mere åbenhed omkring disse i lufthavne i Europa, og man er ligeledes på vej med en statusrapport om erfaringerne med ground handling reglerne, som de har fungeret i EU hidtil. Disse tiltag vil kunne betyde, at der bliver behov for at ændre luftfartsloven i fremtiden.

Lad mig slå fast, at for mig er det afgørende, at alle lufthavne i Danmark har gode vilkår. Netop derfor har regeringen også fjernet passagerafgiften på alle flyrejser. Det betyder i praksis, at når man nu flyver fra fx Billund til København tur/retur, så skal man ikke længere betale 150 kr. til staten. Det kan mærkes. Fjernelsen af passagerafgiften har betydet meget for luftfarten i Danmark.



Det er altså ikke et formål med forslaget til ny luftfartslov at genere nogen lufthavn, og det er ikke det, der ligger i forslaget. Sigtet er at skabe fair vilkår for flyselskaber, der benytter de enkelte lufthavne i Danmark.

Side 4/4

Da denne sag pt. er under udvalgsbehandling har jeg fundet anledning til at sende en kopi af dette brev til Trafikudvalget.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen