

Talepapir til besvarelse af samrådsspørgsmål A, B, C og D i samråd d. 18. januar 2007

Spørgsmål A:

Ministeren bedes belyse konsekvenserne ved at lade § 71 udgå, herunder kommentere om det samme resultat kan opnås gennem aktiv administration af gældende konkurrencelovgivning, EU lovgivning og den kommunale styrelseslov.

Svar:

Formålet med luftfartslovens § 71 er at sikre fair konkurrence på luftfartsmarkedet, og at lufthavnene ikke forskelsbehandler luftfartsselskaberne.

Sektorreguleringen i luftfartslovens § 71, der omfatter Københavns Lufthavn og provinslufthavnene, skal sikre et effektivt tilsyn, hvor der er risiko for, at lufthavnene misbruger en dominerende stilling på markedet.



Formålet med det foreliggende forslag om ændring af luftfartslovens § 71, er at præcisere og modernisere den allerede eksisterende sektorregulering, herunder navnlig at indføre mulighed for at give bødestrafte til de lufthavne, der ikke følger reglerne.

Hvis en lufthavn i dag ikke følger luftfartslovens regler om takstfastsættelse, er eneste sanktionsmulighed efter luftfartsloven at lukke lufthavnen, hvilket er en sanktionsmulighed som myndighederne indtil videre har været afholdende fra at tage i brug.

Udover indførelse af bødestraf, har forslaget også til formål at modernisere tilsynet med lufthavnene, Det betyder, at der fremover kun fastsættes regler for godkendelse af lufthavnstaksterne for de lufthavne, der har mere end 10.000 passagerer om året. I praksis medfører det, at 26 mindre lufthavne ikke længere



vil skulle have deres takster godkendt, og at takstreguleringen og dermed tilsynet fremover vil være målrettet mod de 8 største lufthavne.

Lovændring medfører også en præcisering af, 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 brændstof 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.

Herudover tildeles lufthavnens brugere, dvs. luftfartsselskaberne, en aktiv rolle i takstfastsættelsen ved indførelse af obligatoriske brugerkonsultationer.



Lufthavnen får samtidig større frihed til selve takstfastsættelsen, hvis lufthavnen kan blive enig med et flertal af sine brugere.

Et sidste væsentligt formål med den foreslåede lovændring er, -som jeg indledte med at nævne-, at der indføres mulighed for at give bøder til de lufthavne, der fastsætter og opkræver betaling i strid med reglerne.

Konsekvenserne ved at lade § 71 udgå vil først og fremmest være, at taksterne i lufthavnene ikke underlægges den detaljerede regulering, som ligger i luftfartsloven. Det betyder, der ikke er mulighed for at sikre, at der opkræves ens takster hos luftfartsselskaberne for ens ydelser med hjemmel i luftfartsloven. Taksterne vil heller ikke længere skulle forhåndsgodkendes af Statens Luftfartsvæsen.



Det vil også betyde, at Københavns Lufthavn heller ikke vil være underlagt regulering.

Det vil være meget uheldigt, hvis vores største lufthavn, der nu er kommet på udenlandske hænder, ikke er underlagt en tæt regulering af deres prispolitik i forhold til luftfartsselskaberne.

For mig er det vigtige, at reglerne om lufthavnenes takster i luftfartsloven, der har eksisteret siden 1960, i hele denne periode stort set har fungeret tilfredsstillende. Det reelle problem med de gældende regler er, at det ikke er muligt at komme efter de lufthavne, som overtræder takstreglerne og f.eks. giver ulovlige rabatter.

Hvis reglerne om lufthavnstakster ændres, vil det fremover blive strafbelagt at opkræve takster i strid med reglerne.

Spørgsmål B:



Har ministeren haft andre reguleringsmodeller på bordet, og hvis disse er blevet afvist, hvorfor?

Svar:

Den reguleringsmodel, der afspejles i lovforslaget, er resultatet af et meget grundigt analysearbejde gennemført af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra mit departement og Statens Luftfartsvæsen.

Opgaven for arbejdsgruppen var at se på, hvordan vi får en mere tidssvarende regulering af lufthavnstaksterne i Danmark.

Det har ikke været inde i arbejdsgruppens overvejelser at ophæve sektorlovgivningen i luftfartslovens § 71.

Det har dog været overvejet, hvorvidt og i hvilket omfang betaling for ground handling (som f. eks.



brændstofpåfyldning) skulle omfattes af reguleringen. Der har i den forbindelse været nedsat en underarbejdsgruppe med deltagelse af lufthavne og luftfartsselskaber, som bl.a. skulle se på netop dette spørgsmål.

Resultaterne af overvejelserne blev, at betaling for ground handling ydelser skal være omfattet af takstreguleringen, når der ikke er konkurrence om den pågældende ydelse i lufthavnen. Hvis lufthavnen derimod kan vise, at der er konkurrence på området, så skal betalingen for ground handling ikke godkendes.

Det som har været afgørende for mig er, at vi får en forenklet, klar, moderniseret og konsekvent regulering af lufthavnstaksterne. Det følger også af regeringens luftfartspolitiske strategi ”Dansk luftfart 2015”. Samtidig har det været vigtigt at få indført en effektiv



sanktionsmulighed over for de lufthavne, der ikke følger reglerne.

Den foreslåede reguleringsmodel opfylder efter min mening fuldt ud disse betingelser, og er derfor udtryk for den bedst mulige model for regulering af lufthavnstaksterne på nuværende tidspunkt.

Udviklingen går stærkt på luftfartsområdet og konkurrencevilkårene får stadig større bevågenhed i EU. Jeg kan derfor i dag ikke sige, hvorvidt EU-regler på sigt vil overflødiggøre de danske regler. De danske regler vil under alle omstændigheder blive taget op til fornyet overvejelse i lyset af eventuelle kommende EU initiativer på området.

Spørgsmål C:

Gør det ikke indtryk på ministeren at så mange af provinslufthavnene er yderst betænkelige ved denne lovgivning og



hvilke skridt har ministeren tænkt sig at tage for at imødegå deres kritik og bekymring.

Svar:

Det er ikke så mærkeligt eller overraskende, at forslaget møder modstand fra visse af de berørte parter. Det er værd at huske på, at området er præget af store interesseforskelle, hvor det er umuligt at stille alle tilfreds.

Det fremgår også af de modtagne høringssvar. Der er parter, der slet ikke ønsker nogen regulering. På den anden side er der dem, der ikke mener, at der er tilstrækkelig med regulering, -måske fordi de har været udsat for forskelsbehandling i nogle lufthavne.

Parterne er dog enige om, at en regulering efter luftfartsloven er nødvendig i forhold til Københavns Lufthavn.



Formålet med reguleringen er bl.a. at komme den forskelsbehandling til livs, som vi har set praktiseret i et par provinslufthavne de senere år for at tiltrække lavprisselskaberne, og som vi regner med vil fortsætte, hvis der ikke gribes ind.

Mit mål er, at luftfartsselskaberne behandles ens, når de benytter danske lufthavne, og det vil navnlig sige, at de betaler det samme for den samme ydelse på den enkelte lufthavn.

Konkurrencen mellem lufthavnene skal ikke være en konkurrence på rabatter til indbyrdes konkurrerende luftfartsselskaber, men en konkurrence på at drive lufthavnene mest effektivt med deraf følgende lavere omkostninger og priser.

Visse lufthavne har forsøgt at kæde finansieringen af lufthavnsdrift sammen med takstreguleringen. Formålet med



takstreguleringen efter luftfartsloven er ikke at gribe ind i organiseringen af lufthavnene eller i den offentlige støtte til visse provinslufthavne.

Takstreglerne i luftfartslovgivningen ændrer heller ikke på regler i den øvrige lovgivning. Lufthavne, der er ejet af kommuner, skal fortsat leve op til de kommunalretlige regler, ligesom lufthavne, der er organiseret som selskaber, skal opfylde selskabslovgivningen.

Herudover findes der regler om statsstøtte, som lufthavnene naturligvis også skal overholde.

Sammenfattende kan jeg sige, at formålet med takstreguleringen er at sikre en fair og lige behandling af luftfartsselskaberne. Det er ikke på nogen måde hensigten at ændre på øvrige regler, der gælder for lufthavnene.



Det foreliggende forslag for takstreguleringen er den bedst mulige reguleringsmodel inden for de rammer, der eksisterer på nuværende tidspunkt.

Spørgsmål D:

Kunne man forestille sig, at der til administrationsgrundlaget for den kommende lovgivning tilføjes som betingelse, at det sikres, at kommunale lufthavne, der opnår kommunale driftstilskud, kun må konkurrere med kommercielt drevne lufthavne om tiltrækning af udenrigsrute- og chartertrafik, hvis det sker under overholdelse af kommunalfuldmagtens og de konkurrenceretlige regler for kommunal drevet erhvervsvirksomhed.

Der findes allerede i forvejen EU-regler om, hvornår lufthavne må finansieres med offentlige midler.



Disse retningslinjer skulle gerne gøre op med netop statsstøtteproblematikken, således at Kommissionen kan erklære en støtte for ulovlig og kræve den tilbagebetalt, hvis den ikke opfylder reglerne.

Luftfartslovens § 71 regulerer de takster, som lufthavnene opkræver for benyttelse af lufthavnene. Bestemmelsen har derimod intet at gøre med spørgsmålet om ydelse af offentlig støtte til lufthavne, da dette netop er underlagt den kommunalretlige regulering samt statsstøttereglerne.

Det er indlysende, at lufthavnene skal overholde den lovgivning, der nu engang eksisterer for udøvelsen af deres virksomhed. Det gælder naturligvis også overholdelse af kommunalretten og statsstøtte- og konkurrencelovgivningen.

Det er ikke hensigten med dette forslag at ændre på de kommunale regler eller



anden lovgivning uden for luftfartsloven, der i øvrigt måtte fastsætte begrænsninger i udøvelse af lufthavnsvirksomhed.

Formålet med dette forslag er udelukkende at ændre reglerne for lufthavnenes takstfastsættelse, så der sikres ens vilkår for luftfartsselskaberne, der benytter de enkelte lufthavne.

Jeg mener ikke, at spørgsmålet om overholdelse af kommunalfuldmagten og de konkurrenceretlige regler for de lufthavne, som er kommunalt drevne, hører hjemme i luftfartslovgivningen.

Det er et spørgsmål, som i givet fald bør reguleres i kommunal- og konkurrenceretten.