



AALBORG
KOMMUNE

Statens Luftfartsvæsen
Eilebjergvej 50
2450 København SV

Sendt på mail: dcaa@slv.dk
med kopi til supo@slv.dk og hekr@slv.dk

Høringssvar - rapporten om de større danske provinslufthavne

24-08-2010

Med ref. til mail 17. juni 2010 kan vi meddele, at Aalborg Kommune **er enige** i arbejdsgruppens to anbefalinger:

Sagsnr.: 2010-410
Dok.nr.:
2010-214886

1. - at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.
2. - at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse.

PBS nr.: 44199

Åbningstider
Man-ons 8-15
Tor 8-17
Fre 8-15

Arbejdsgruppen anbefaler således, at hjemlen i luftfartslovens § 71 til at regulere provinslufthavnenes fastsættelse af takster for benyttelse af lufthavne ikke udnyttes bortset fra, at der alene fastsættes en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.

Aalborg Kommune ønsker samtidig at tilkendegive, at vi bakker op om Aalborg Lufthavns kommentar som er anført herunder:

Vi er **uenige** i udlægningen under punkt 1.4.1. side 10 samt sammenfatningen punkt 2.4 side 36 (og dermed også tabel 2.2. på side 37) hvor man skriver, at provinslufthavne der er placerede på eller sammen med militære flyvestationer ikke betaler samtlige omkostninger. Vores opfattelse er, at der i disse lufthavne er tale om et forbilledligt samarbejde mellem to parter, der hver især betaler egne omkostninger fuldt ud. Den opnåede synergieffekt er til begge parter fordel og en betydelig samfundsmæssig gevinst.

Venlig hilsen

Henning G. Jensen
borgmester

Jens Kristian Munk
kommunaldirektør

Borgmesterens Forvaltning

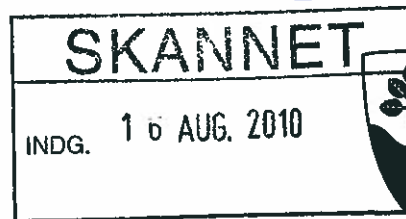
BORGMESTEREN
Postboks 462

Boulevarden 13
9100 Aalborg

Tlf. 9931 3131

www.aalborgkommune.dk

Aalborg Lufthavn



Rebild
KOMMUNE

Statens Lufthavsvæsen - CAA-Denmark
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
2450 Kbh. SV

Hobrovej 88
9530 Støvring
99 88 99 88

raadhus@rebild.dk
www.rebild.dk

Høring vedr. de større, danske provinslufthavne

DATE:
12. august 2010

Rebild Kommune har med interesse læst rapporten om de større, danske provinslufthavne, som Statens Lufthavsvæsen har sendt i høring frem til den 16. august 2010.

SAGSNR.:
10/11782

Rebild Kommune bakker op om rapportens anbefaling om at tilvejebringe en generel hjemmel for kommunalt ejerskab og drift af en provinslufthavn, samt om ikke at indføre et system, hvor Statens Lufthavsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takster

SAGSBEHANDLER:
Bo Lodbjerg

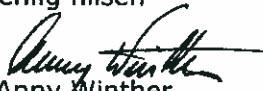
Rebild Kommune bemærker, at det af rapporten fremgår, at Aalborg Lufthavn skulle modtage indirekte, offentlig støtte, idet der også er tale om en militær lufthavn.

DIREKTE TLF.:
99 88 76 31

Den civile og militære del af Aalborg Lufthavn deles i sagens natur om visse opgaver og udgifter. Den civile (kommunalt ejede) del af Aalborg Lufthavn betaler dog fuldt ud sin andel af disse udgifter.

Rebild Kommune anser det derfor for en misforståelse, at betragte denne deling af opgaver og udgifter som indirekte, offentlig støtte.

Med venlig hilsen


Anny Winther
Borgmester


Erik Odder
Kommunaldirektør



JAMMERBUGT
KOMMUNE

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Ellebjergervej 50
2450 København SV

dcaa@slv.dk
kopi til: supo@slv.dk hekr@slv.dk

Rådhus
Toftevej 43, 9440 Aabybro
Tlf.: 7257 7777 Fax: 7257 8888
raadhus@jammerbugt.dk
www.jammerbugt.dk

Henrik Hartmann Jensen
Direkte 7257 7002
hhj@jammerbugt.dk

04-08-2010
Sagsnr.: 2010-14299

Høringsvar fra Jammerbugt Kommune til `Rapport om de større danske provinslufthavne`

Jammerbugt Kommune er medejer af Aalborg Lufthavn. Borgerne, erhvervslivet og gæster har stor gavn af en driftig og konkurrencedygtig Aalborg Lufthavn, og vi ser derfor med stor tilfredshed på hovedkonklusionerne i `Rapporten om de større danske provinslufthavne`.

Vi kan således tilslutte os, at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed så som parkeringsanlæg og cafeteria på et forretningsmæssigt grundlag.

Samtidig vil vi påpege, at vi som medejer og engageret i lufthavnens fortsatte udvikling ikke kan genkende det billede der tegnes i sammenfatningen 2.4 side 36-37, hvoraf det fremgår, at lufthavnen "ikke betaler de fulde omkostninger for infrastruktur og visse ydelser, idet lufthaven er placeret på en militær flyvestation".

Som det er SLV bekendt blev der i forbindelse med etableringen af det kommunale andelsselskab "Aalborg Lufthavn" indgået en samdriftsaftale mellem forsvaret og lufthavnen. Der er et fortrinligt samarbejde mellem de to parter, der hver især betaler egne omkostninger. Der er naturligvis en synergieffekt der kommer begge parter til gode, og dermed en betydelig samfundsmæssig gevinst – hvilket er nok så væsentligt i disse år, hvor såvel private virksomheder, kommuner og stat har fokus på effektiviseringsgevinster. På det grundlag skal vi således tilkendegive, at vi er uenige i ovennævnte udlægning i rapportens afsnit 2.4.

Venlig hilsen

Mogens Gade
Borgmester

Henrik Hartmann Jensen
Kommunaldirektør

Fra: Lis Jensen [Lis.Jensen@99454545.dk]
Sendt: 5. august 2010 15:42
Til: dcaa ELBV50
Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Kristensen, Henning L. ØØE
Emne: Høringssvar vedr. provinslufthavne
 Statens Luftfartsvæsen
 Luftfartshuset
 Ellebjergvej 50
 2450 København SV
dcaa@slv.dk
supo@slv.dk hekr@slv.dk

Høringssvar fra Brønderslev Kommune til `Rapport om de større danske provinslufthavne`
 Brønderslev Kommune er medejer af Aalborg Lufthavn. Borgerne, erhvervslivet og gæster har stor gavn af en driftig og konkurrencedygtig Aalborg Lufthavn, og vi ser derfor med stor tilfredshed på hovedkonklusionerne i `Rapporten om de større danske provinslufthavne`.

Vi kan således tilslutte os, at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed så som parkeringsanlæg og cafeteria på et forretningsmæssigt grundlag.

Samtidig vil vi påpege, at vi som medejer og engageret i lufthavnens fortsatte udvikling ikke kan genkende det billede der tegnes i sammenfatningen 2.4 side 36-37, hvoraf det fremgår, at lufthavnen "ikke betaler de fulde omkostninger for infrastruktur og visse ydelser, idet lufthavnen er placeret på en militær flyvestation". Som det er Statens Luftfartsvæsen bekendt blev der i forbindelse med etableringen af det kommunale andelsselskab "Aalborg Lufthavn" indgået en samdriftsaftale mellem forsvaret og lufthavnen. Der er et fortrinligt samarbejde mellem de to parter, der hver især betaler egne omkostninger. Der er naturligvis en synergieffekt, der kommer begge parter til gode, og dermed en betydelig samfundsmæssig gevinst – hvilket er nok så væsentligt i disse år, hvor såvel private virksomheder, kommuner og stat har fokus på effektiviseringsgevinster. På det grundlag skal vi således tilkendegive, at vi er uenige i ovennævnte udlægning i rapportens afsnit 2.4.

Med venlig hilsen

Lene Hansen
 Borgmester – Brønderslev kommune

☎ Telefon +45 9945 4400
 ✉ e-mail lene.hansen@99454545.dk
 🌐 Web www.lenehansen.dk
 📍 Adresse Ny Rådhus Plads 1, DK-9700 Brønderslev

FORTROLIG MEDDELELSE

Denne meddelelse kan indeholde fortrolige oplysninger. Skulle du ikke være den retmæssige modtager af ovenstående, bedes du venligst give afsenderen besked herom snarest muligt. Samtidig beder vi dig om ikke at afsløre, kopiere eller på anden måde misbruge indholdet af ovenstående

Høringssvar til rapport om "De større danske provinslufthavne"

Århus, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Favrskov kommuner har med interesse læst rapporten "De større danske provinslufthavne". Rapporten er en længe ventet analyse af provinslufthavnernes konkurrenceforhold, og vi er glade for, at den nu er offentliggjort.

Ejerkredsen støtter Aarhus Lufthavns høringssvar. Herudover har de fem kommuner følgende anbefalinger som følge af rapportens konklusioner.

Aarhus Lufthavn er en vigtig del af infrastrukturen i Østjylland og afgørende for områdets vækstbetingelser. Den giver fleksibel, hurtig og højklasset fly-transport med let adgang til oplandet.

Rapporten dokumenterer, at de danske provinslufthavne ikke konkurrerer på lige vilkår. Af rapportens side 10 fremgår det, at flere danske lufthavne subsidieres i vid udstrækning "...en række provinslufthavne modtager direkte tilskud til dækning af regnskabsmæssige underskud og investeringer", samt "at andre provinslufthavne placeret på militære flyvestationer ikke afholder samtlige omkostninger til infrastruktur mv."

Aarhus Lufthavn konkurrerer med de øvrige provinslufthavne. Det er en konkurrence, der burde være til gavn for det samlede transporttilbud i Jylland. Desværre undermineres Aarhus Lufthavns konkurrencekraft især af den massive indirekte statsstøtte til lufthavne på militære anlæg.

I Aarhus Lufthavn udgør de årlige udgifter til drift og vedligehold af flyfeltet (landingsbane og taxi-område) ca. 30 mio. kr. Dette ligger betydeligt over udgifterne for lufthavnene placeret på militære anlæg. Vi anslår værdien af de "statslige rabatter" på en militær flyveplads til ca. 15 mio. kr.

Da Aarhus Lufthavn skal bære de fulde driftsomkostninger for anlægget, kan lufthavnen - alt andet lige - ikke tilbyde samme prisaftaler til luftfartsselskaberne som statsstøttede lufthavne, hvilket medfører et ringere tilbud til passagererne. Dermed kommer der mindre aktivitet i lufthavnen, og færre passagerer til at bære omkostningerne.

Rapportens konklusioner bør give anledning til, at der nu tages hånd om at skabe lige konkurrencevilkår for de danske provinslufthavne, for at skabe det bedst mulige tilbud til borgere og erhvervsliv. Der er også behov for at skabe fuld gennemskuelse i kommuners økonomiske engagement i lufthavne.

Kommunerne mener, at der er 2 nødvendige tiltag:

1. Hvor lufthavnen er placeret på militære flyvestationer forpligtes Forsvaret til at opkræve en startafgift, der svarer til det naturlige markedsniveau.
2. Større lufthavne omdannes til aktieselskaber. Således kan kapitaltilførsel ske gennem aktieudvidelser.

Med venlig hilsen



Nicolai Wammen
Århus Kommune



Henning Jensen Nyhuus
Randers Kommune



Jan Petersen
Norddjurs Kommune



Kirstine Bille
Syddjurs Kommune



Nils Borring
Favrskov Kommune



Billund

Statens Lufthavsvæsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Høringssvar vedrørende Rapport om De større danske provinslufthavne, maj 2010.

16. august 2010

Ved skrivelse af 17. juni 2010 har Statens Lufthavsvæsen fremsendt Rapport om De større danske provinslufthavne i høring. Rapporten fremkommer med en række anbefalinger for administrationsgrundlaget for provinslufthavnene vedrørende luftfartslovens § 71 om lufthavnstakster.

Side: 1/2

Kontaktperson:
Borgmesterens Kontor
Lokaltlf.: 76 811012

Vejle Kommune er som aktionær i Billund Lufthavn blevet anmodet om at fremkomme med sine bemærkninger. Vi skal derfor anføre følgende:

E-post:

borgmesteren@vejle.dk

Vejle Kommune finder, at takstområdet er reguleret på tilstrækkelig vis. Vi er derfor enige i rapportens anbefaling om, at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse.

Vejle Kommune bemærker, at rapporten fremhæver, at kommunalfuldmagtsreglerne ikke indeholder en præcis og klar regulering, som tager sigte på de særlige forhold vedrørende lufthavne. Vejle Kommune er derfor enig i forslaget om at tilvejebringe en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af provinslufthavne.

Endelig konstaterer Vejle Kommune, at rapporten konkluderer, at provinslufthavnene ikke har ensartede driftsvilkår. Dette foreslås imidlertid ikke reguleret, med den virkning, at der fortsat vil ske forskellig offentlig subsidiering af området. Vejle Kommune anbefaler, at der snarest tages skridt til at bringe disse ulige konkurrencevilkår til ophør.

Vejle Kommune skal endelig henvise til høringssvar afgivet af Billund Lufthavn A/S.

Venlig hilsen



Arne Sigterbjerggaard
Borgmester



Niels Ågesen
Kommunaldirektør

Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Dato: 13. august 2010

Sagsnr.: Nr. 10/63109

Høringssvar til rapport om de større danske provinslufthavne

I egenskab af aktionær i Billund Lufthavn A/S skal Skanderborg Kommune hermed afgive høringssvar til ovennævnte rapport.

Skanderborg Kommune er enig i rapportens anbefaling om, at der tilvejebringes en generel hjemmel for kommunalt ejerskab og drift af lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Ligeledes bifalder Skanderborg Kommune rapportens anbefaling om, at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes taksfastsættelse.

Skanderborg Kommune har ingen bemærkninger til rapportens gennemgang af de forskelligartede driftsforhold for provinslufthavnene.

Skanderborg Kommune
Adelgade 44
8660 Skanderborg
Tlf. 8794 7000
www.skanderborg.dk

Byråds- og Direktionssekretariatet

Med venlig hilsen



Jørgen Gaarde
Borgmester



Jens Kaptain
Kommunaldirektør



Statens Lufthavsvæsen

Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Att.: dcaa@slv.dk

cc.: supo@slv.dk og hekr@slv.dk

12. august 2010

**Høringssvar fra Ikast-Brande Kommune vedrørende rapporten:
"De større danske provinslufthavne"**

Statens Luftfartsvæsen har ved brev af 17-06-2010 udsendt rapporten "De større danske provinslufthavne" i høring.

Vi har i Ikast-Brande Kommune med interesse læst rapporten, der fastlægger grundlaget for en række lovgivningsmæssige forhold for provinslufthavnene. Til orientering kan oplyses, at Ikast-Brande Kommune er medejer af såvel Billund Lufthavn som Karup Lufthavn.

Ikast-Brande Kommune har følgende bemærkninger til rapporten:

- Ikast-Brande Kommune kan bakke op om anbefalingen om, at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.
- Ikast-Brande Kommune bakker ligeledes op om anbefalingen om, at der *ikke* indføres et system, hvorefter Statens Lufthavsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse, jf. Luftfartslovens § 71, men at der alene fastsættes en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.
- Det fremgår af rapportens sider 10 og 11, at provinslufthavne som er placeret på eller sammen med militære flyvestationer ikke afholder samtlige omkostninger til infrastruktur m.v.

For så vidt angår Karup Lufthavn, så betaler den de afgifter, der er fastsat i aftalen med Forsvaret - svarende til lufthavnens andel af udgifterne. Disse udgifter må formodes at indeholde såvel udgifter til

Ledelsessekretariatet
Rådhusstrædet 6
7430 Ikast
Tlf.: 9960 4000
Fax: 9960 4040
E-mail:
lonel@ikast-brande.dk


Sagsbehandler:
Lone Jager Neldeberg
Direkte telefon:
9960 4152
Sags ID:
2010/21120



Ikast-Brande
Kommune

drift at infrastrukturen som genetableringen. Derfor mener vi ikke, at rapportens formulering omkring infrastruktur, er korrekt.

Med venlig hilsen



Carsten Kjesmeyer
borgmester



Henning Hansen
kommunaldirektør

Karup

ØKONOMI- OG ERHVERVSUDVALGET



Herning
Kommune

Statens Luftfartsvæsen
Box 744
Ellebjergrvej 50
2450 København SV

Staben - Jura
Rådhuset • Torvet • 7400 Herning
Tlf. 96 28 23 16 • Fax
opb@herning.dk www.herning.dk

Att.. Suzan Pødenphant

Dato:

17. august 2010

Deres ref. 07-7001-0001 – Høring vedr. rapport om de større danske provinslufthavne

Sagsbehandler: Mogens Petersen

Sagsnr.: 2010060477E
(bedes anvendt ved henvendelse)

Tak for høringsbrev af 17. juni 2010 med tilhørende rapport fra den tværministerielle arbejdsgruppe.

Deres høring er behandlet i Herning Byråds Økonomi- og Erhvervsudvalg den 16. august 2010. Udvalget har herved tilsluttet sig arbejdsgruppens anbefaling om, at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne og tilknyttet virksomhed, herunder p-anlæg og cafeteria, på et forretningsmæssigt grundlag. Endvidere tilslutter udvalget sig anbefalingen om, at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse, men at taksterne blot skal offentliggøres.

Med venlig hilsen

Lars Krarup

Ole Jespersen

Herning Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk. Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre. Du kan også læse mere om dine rettigheder på www.datatilsynet.dk.



Statens Lufthavsvæsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Vedr. rapporten om de større danske provinslufthavne

Struer Kommune har fra Statens Luftfartsvæsen modtaget rapporten om de større danske provinslufthavne og fremsender hermed sine bemærkninger.

Struer Kommune finder, at rapporten på god og grundig vis belyser de betingelser der ligger til grund for driften af de større danske provinslufthavne.

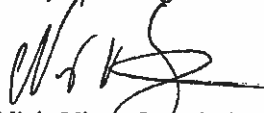
For Struer Kommune er Karup Lufthavn af særlig betydning - både i forhold til borgerne - men også i forhold til kommunens virksomheder hvor adgang til en lufthavn i nærområdet har indflydelse på erhvervslivets vækst og konkurrencevilkår.

Struer Kommune støtter derfor op om arbejdsgruppens anbefalinger herunder, at der tilvejebringes en hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske lufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Derudover støtter Struer Kommune også op om rapportens anbefalinger omkring § 71 i luftfartsloven. Struer Kommune er således enig med arbejdsgruppen i, at der ikke bør indføres et system hvor det bliver Statens Luftfartsvæsen der fremover skal godkende lufthavnenes takstfastsættelse, men at lufthavnene alene skal offentliggøre deres takster.

Struer Kommune tilslutter sig dermed rapportens to anbefalinger.

På byrådets vegne


Niels Viggo Lynghøj
Borgmester


Claus Damgaard
Kommunaldirektør

DATO
13-08-2010

JOURNALNUMMER
08.00.00-K04-1-10

RÅDHUSET, PLANAFDELINGEN
ØSTERGADE 13, 1. SAL
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
F: 96 84 84 09

SAGSBEHANDLER:
CLAUS FALK PETERSEN

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Dato: 16-08-2010
Sagsnr.: 044672-2009
Henv. til: Lars Møller
Tlf.: 9611 7500

Høringssvar vedr. "De større danske provinslufthavne"

Statens Luftfartsvæsen har sendt rapporten "De større danske provinslufthavne" i høring.

Overordnet finder Holstebro Kommune det meget vigtigt, både ud fra et erhvervsmæssigt perspektiv og ud fra et generelt udviklingsmæssigt perspektiv, at det midtjyske område har en god lufthavn.

Holstebro Kommune er enig i rapporten og kan støtte rapportens anbefalinger omkring § 71 i luftfartsloven omkring takstfastsættelse m.v.

I øvrigt kan kommunen fuldt ud tilslutte sig det høringssvar, der er fremsendt fra Karup Lufthavn.

Med venlig hilsen


H.C. Østerby
Borgmester

Lars Møller
Kommunaldirektør

HOLSTEBRO KOMMUNE

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 96117500 - Fax: 96117602
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: Borgmesterkontoret@Holstebro.dk
CVR: 29189927

16. august 2010


Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV



TEKNIK & MILJØ
Rådhusgade 2, 7620 Lemvig

T: 9663 1200
T: Direkte 9663 1100
E: teknik@lemvig.dk

J: 08.20.00K04-0001

Høringssvar vedr. rapport om de større danske provinslufthavne

Lemvig Kommune vil gerne støtte op om Karup Lufthavns høringssvar af 14. juli 2010 hvad angår både afsnit 1.4.1; Provinshavnene og deres organisering samt lovgivning omkring drift af lufthavne.

Venlig hilsen

Annette Johansen
Leder af fagsekretariat



Pødenphant, Suzan LJ

Fra: Karen Inge Kristensen [kik@viborg.dk]
Sendt: 13. august 2010 13:11
Til: dcaa ELBV50
Cc: Pødenphant, Suzan LJ; hekr@slv.dk)

Til Statens Luftfartsvæsen

Statens Luftfartsvæsen har med brev af 17. juni 2010 anmodet Viborg Kommune om høringssvar til rapport og anbefalinger udarbejdet af tværministeriel arbejdsgruppe om bl. a. lovhjemmel for kommunal drift og ejerskab af de større provinslufthavne og om lufthavnstakster.

Viborg Kommune er enig i arbejdsgruppens betragtninger og anbefaler dermed:

1. At der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

2. At der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse, men at provinslufthavnene alene har pligt til at offentliggøre deres takster.

Med venlig hilsen

Søren Pape Poulsen
Borgmester

Lasse Jacobsen
Kommunaldirektør

Sikker e-mail sikkerpost@viborg.dk
<http://www.viborg.dk>



Esbjerg
Kommune

Esbjerg

Borgmesteren
Rådhuset

Torvegade 74. 6700 Esbjerg

Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergrvej 50
2450 København SV

Dato

19. august 2010

Høringssvar vedrørende rapport om større danske provinslufthavne

Vi takker for ovennævnte rapport, som vi har gennemgået med interesse. Efter vores opfattelse kommer den fint og grundigt rundt om alle væsentlige problemstillinger i dansk luftfart, specielt provinslufthavnernes vilkår.

Rapporten lægger op til tilvejebringelse af klarhed om kommuners hjemmel til at eje og drive lufthavn, herunder at drive de relaterede aktiviteter (restaurant, p-plads etc.), som det er naturligt for en lufthavn at tilbyde. Esbjerg Kommune kan helt tilslutte sig dette vigtige punkt.

Desuden hilser vi med tilfredshed, at hjemlen i luftfartslovens § 71, som omhandler regulering af lufthavnsafgifter, ikke udnyttes. Vi er således enige i, at lufthavne bør kunne fastsætte deres takster ud fra de gældende nationale og europæiske regler om konkurrence og statsstøtte.

Venlig hilsen

Johnny Søtrup



Telefon 76 16 16 16

Telefax 76 16 16 17

f-f@esbjergkommune.dk

www.esbjergkommune.dk

12-august-10
10/46982



Statens Luftfartsvæsen
Ellehjergvej 50
2450 København SV

Høringssvar vedrørende rapport om større danske provinslufthavne

Tak for tilsendte rapport og muligheden for at afgive høringssvar.

Sønderborg Kommune finder rapporten fyldestgørende på alle væsentlige områder. Kommunen har endvidere noteret, at arbejdsgruppens billede af virkeligheden er sammenfaldende med kommunens.

Blandt arbejdsgruppens anbefalinger har vi hæftet os ved følgende:

- at der tilvejebringes hjemmel for kommuner til at drive lufthavn
- at luftfartslovens § 71 ikke udnyttes, men at lufthavnen frit kan fastsætte deres takster
- at det bliver tilladt at drive accessorisk virksomhed

Sønderborg Kommune har i øvrigt bemærket at der i rapporten nævnes, at nogle store og stærkt ekspanderede provinslufthavne har samdrift med forsvaret. Vi skønner at de pågældende lufthavnes fordel herved beløber sig til mellem 10 og 20 millioner kroner årligt. Beløbet må betegnes som en statsstøtte, idet der kun i begrænset omfang opkræves betaling for de tjenester, som staten leverer til de pågældende lufthavne. Der lægges i rapporten imidlertid ikke op til nogen form for udligning i forhold til de lufthavne, som selv må afholde de udgifter som forsvaret varetager der hvor der er samdrift.

Det er naturligvis særdeles fornuftigt at drive en civil lufthavn på forsvarets område, hvor staten således betaler helt eller delvist for al drift på airside, men konstruktionen medfører en konkurrenceforvridning mellem lufthavnene. Staten favoriserer således

Sekretariatet

Sønderborg Kommune

Rådhusstrøvet 10

6400 Sønderborg

8872 6400 T

8872 6402 F

sekretariatet@sonderborg.dk

www.sonderborgkommune.dk

∞

de lufthavne der har samdrift med forsvaret, og diskriminerer i princippet de øvrige lufthavne og deres ejere.

2/2

Vi ville finde det rimeligt, om Sønderborg Kommune modtog et årligt beløb fra staten til hel eller delvis udligning af den fordel, som de nævnte lufthavne har af samdriften med forsvaret.

Venlig hilsen



Inge Olsen

Direktør

Teknik og Miljø

SLV
Luftfartshuset
Ellebjergervej 50
2450 København



13. AUGUST 2010

Høringssvar vedr. Rapport om de større danske provinslufthavne

Billund Lufthavn A/S har med interesse læst ovennævnte rapport, der fastlægger grundlaget for en række lovgivningsmæssige forhold for provinslufthavnene.

Overordnet set er Billund Lufthavn A/S tilfreds med, at der med rapporten er sket en opfølgning på 2. behandlingen af L 36 i Folketingssamlingen 2006 – 2007.

Billund Lufthavn A/S har følgende bemærkninger til rapporten:

1. Billund Lufthavn A/S er **enig** i rapportens anbefaling om, at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse. Som det tidligere er fremført, er området allerede i dag reguleret på tilstrækkelig vis.
2. Billund Lufthavn A/S er **enig** i rapportens anbefaling om, at kommunerne skaffes hjemmel til at drive lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.
3. Billund Lufthavn A/S konstaterer, at der i rapporten er redegjort for, at en række provinslufthavne modtager direkte offentlige tilskud til dækning af regnskabsmæssige underskud og investeringer, samt at andre provinslufthavne placeret på militære flyvestationer ikke afholder samtlige omkostninger til infrastruktur m.v.
Med andre ord konkluderes det i rapporten, at provinslufthavnene ikke har ensartede driftsvilkår, hvilket Billund Lufthavn A/S har fremført flere gange gennem de seneste år. Imidlertid lægges der i rappor-

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

TLF 76 50 50 50
FAX 76 50 50 76

KZJ@BLL.DK
DIREKTE 76 50 51 00

WWW.BLL.DK

tens anbefaling op til, at der ikke sker en regulering af dette, men at den hidtidige praksis kan fortsætte. Formuleringerne i rapporten om EU's statsstøtteregler er for generelle og tager ikke hånd om de konkrete konsekvenser, de ulige vilkår har. Såfremt denne anbefaling følges, vil der fortsat ske offentlig subsidiering af et område, der sagtens kan fungere på almindelige, private konkurrencevilkår.

Billund Lufthavn A/S er **ikke enig** i denne anbefaling, og anbefaler i stedet, at der snarest tages skridt til at bringe de ulige konkurrencevilkår til ophør, således at der fremover konkurreres på lige vilkår.

Det kunne eksempelvis ske ved, at lufthavne, der modtager offentlig støtte, anmelder dette til EU-Kommissionen for at opnå godkendelse heraf.

SIDE 2

Med disse bemærkninger håber Billund Lufthavn A/S at have bidraget til, at den fremtidige regulering af lufthavnenes virksomhed kan ske efter almindelige konkurrencebetingede vilkår.

Med venlig hilsen



Kjeld Zacho Jørgensen

Adm. direktør



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.

SLV
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
2450 København SV

dcaa@slv.dk
cc. supo@slv.dk – hekr@slv.dk

Organisation:

Enhedsenhed:

Dato/tidspunkt:

OP/km

den 12.8.2010

Deres ref. 07-7001-0001

Høringssvar til Rapport om "De større danske provinslufthavne"

Indledningsvist er der følgende faktuelle rettelser til forhold vedr. Aarhus Lufthavn, som vi gerne ser indarbejdet i rapporten:

Side 22 nederst:

"De danske provinslufthavne stiller infrastrukturanlæg...". Teksten bør rettelig lyde:
"De danske provinslufthavne og Forsvaret (Karup og Aalborg) stiller infrastrukturanlæg..."

Side 26 næstsidste afsnit:

Aarhus Lufthavn betalte i 2009 et vederlag på 6,7 mio. kr. til Naviair for flyvekontrol – ikke 1,6 mio. kr. som det fremgår af rapporten.

Side 40, fjerde afsnit:

Det kan oplyses at Aarhus Lufthavn gennem de seneste år regelmæssigt har givet SAS (SGS Ground Handling) adgang til 3. parts handling, og at lufthavnen principielt ser positivt på anmodninger herom.

Side 48, grafik.

Siden september 2008, hvor Djurslands Motorvejen åbnede, har billedet ændret sig. Bilag 1 viser vores bud på den nye konkurrencesituation.

Overordnede bemærkninger

Bestyrelsen for Aarhus Lufthavn hilser velkomment at det arbejde der blev sat i værk som følge af behandlingen af lov 36 i folketingssamlingen 2006/2007, nu har fundet sin foreløbige afslutning.

Som vi læser rapporten har den 3 hovedkonklusioner, som vi har valgt at forholde os til i dette svar.

Sektorspecifik offentlig regulering af lufthavnstakster:

Arbejdsgruppen bag rapporten når frem til den konklusion, at området allerede er tilstrækkeligt reguleret med udgangspunkt i national og EU lovgivning, og at der derfor ikke er behov for yderligere regulering på området.



Aarhus Lufthavn er enig i konklusionen.

Kommuners adgang til at eje og drive lufthavne:

Vi konstaterer at samtlige danske provinslufthavne siden 2007 er drevet i strid med gældende lovgivning, men at der vil blive taget de nødvendige initiativer til at lovliggøre den nuværende tilstand på området. Dette hilser vi velkommen, hvilket også fremgår af vores anbefalinger til fremtidige tiltag.

Provinslufthavnernes konkurrencesituation ud fra konkurrenceretlige synspunkter:

På side 10-11 konstaterer rapporten, at *"en række provinslufthavne modtager direkte tilskud til dækning af regnskabsmæssige underskud og investeringer"*, samt *"at andre provinslufthavne placeret på militære flyvestationer ikke afholder samtlige omkostninger til infrastruktur mv."*

Rapporten konkluderer på den baggrund, at *"Provinslufthavnene har således forskellige driftsvilkår"*.

Aarhus Lufthavn har jævnligt fremført ovennævnte synspunkt. De ulige vilkår for lufthavnernes drift stiller Aarhus Lufthavn i en forringet konkurrencesituation. Vi mener, at rapporten bør give anledning til, at der tages de fornødne skridt til at ligestille lufthavnene.

Anbefalinger til fremtidige tiltag

Iflg. f.eks. Esbjerg og Sønderborg kommuners hjemmesider, er kommunernes tilskud til de respektive lufthavne betydeligt større end de i rapporten anførte. Vi anbefaler, at det tydeliggøres, hvad forskellene på rapportens og kommunernes offentligt tilgængelige oplysninger dækker over.

På baggrund af rapportens konklusioner anbefaler Aarhus Lufthavn, at de relevante myndigheder tager skridt til, at bringe de ulige og muligvis ulovlige konkurrenceforhold mellem provinslufthavnene til ophør, således at danske provinslufthavne fremover kan konkurrere på lige vilkår. Vi ser i den forbindelse 2 mulige løsninger, der supplerer hinanden.

- A. Hvor lufthavnen er placeret på militære flyvestationer forpligtes Forsvaret til at opkræve de med luftfartøjets bevægelse og ophold på flyfeltet forbundne afgifter (startafgiften) direkte hos luftfartsselskaberne, til en pris der svarer til det naturlige markedsniveau. En beregningsmodel kunne f.eks. være gennemsnittet af startafgifterne i de lufthavne der ikke modtager offentlig støtte til driften.
- B. Større lufthavne omdannes til aktieselskaber. Således kan kapitaltilførsel ske gennem aktieudvidelser, og der opnås fuld gennemsækelighed.

Aarhus Lufthavn venter at rapportens anbefalinger giver anledning til at skabe lige konkurrence mellem lufthavnene. Bestyrelsen vil dog gøre opmærksom på, at Aarhus Lufthavn overvejer at indsende et klageskrift til EU kommissionen, med påstand om ulovlig statsstøtte til Aalborg og Karup lufthavne.



AARHUS LUFTHAVN A/S – AARHUS AIRPORT LTD.
DENMARK

Hvis arbejdsgruppen ønsker en mere grundig orientering om vores synspunkter og argumenter i den aktuelle sammenhæng, stiller vi gerne materialet til rådighed.

Med venlig hilsen
Århus Lufthavn A/S

Øle Paaske
Direktør

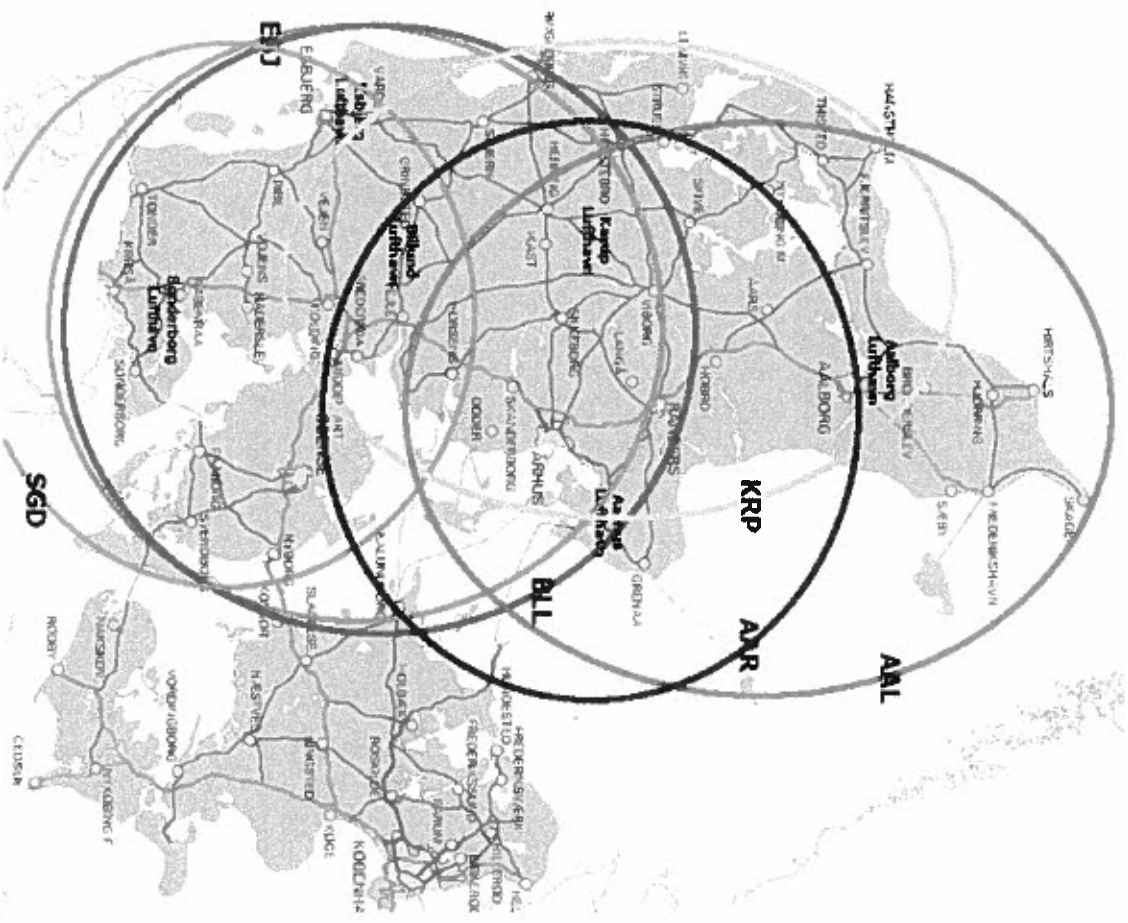
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Øle Paaske', written over the printed name.

Ango Winther
Formand

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ango Winther', written over the printed name.

Beliggenhed i forhold til outbound markedet

(Charter, udenrigs, One stop udenrigs)



- Aarhus Lufthavn (AAR)
1.350.000
- Aalborg Lufthavn (AAL)
1.480.000
- Karup Lufthavn (KRP)
2.100.000
- Billund Lufthavn (BLL)
2.300.000
- Esbjerg Lufthavn (EBJ)
1.970.800
- Sønderborg Lufthavn (SGD)
1.200.000



Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Aalborg, 14. juli 2010

Vedr. Rapport om de større danske provinslufthavne.

Aalborg Lufthavn ønsker at knytte følgende bemærkninger til rapporten og anbefalingerne heri.

Aalborg Lufthavn ønsker at udtrykke tilfredshed med arbejdsgruppens arbejde generelt. Det er vores opfattelse at et godt og grundigt arbejde har dannet grundlag for de to anbefalinger arbejdsgruppen præsenterer.

Vi er *enige* i de to anbefalinger:

1. Arbejdsgruppen anbefaler, at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne og tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.
2. Arbejdsgruppen anbefaler, at der *ikke* indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse.

Arbejdsgruppen anbefaler således, at hjemlen i luftfartslovens § 71 til at regulere provinslufthavnenes fastsættelse af takster for benyttelse af lufthavne *ikke* udnyttes bortset fra, at der alene fastsættes en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.

Vi er *u enige* i udlægningen under punkt 1.4.1. side 10 samt sammenfatningen punkt 2.4 side 36 (og dermed også tabel 2.2. på side 37) hvor man skriver, at provinslufthavne der er placerede på eller sammen med militære flyvestationer ikke betaler samtlige omkostninger. Vores opfattelse er, at der i disse lufthavne er tale om et forbilledligt samarbejde mellem to parter, der hver især betaler egne omkostninger fuldt ud. Den opnåede synergieffekt er til begge parter fordel og en betydelig samfundsmæssig gevinst.

Med venlig hilsen

Søren Svendsen
Direktør
Aalborg Lufthavn

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergervej 50
2450 København SV

Dato: 14. juli 2010.

Vor ref.: 2010_0018

Deres ref.: 07- 7001-0001

Emne: Høringssvar De Større Danske Provinslufthavne.

Indledning.

Statens Luftfartsvæsen har med brev af 17. juni 2010 fremsendt til høring : Rapport om De Større Danske Provinslufthavne.

Karup Lufthavn finder, at rapporten på en god måde belyser de problemstillinger som knytter sig til driften af de større danske provinslufthavne, herunder deres forskellige muligheder med baggrund i deres beliggenhed på egen - /lejet grund.

Bemærkninger.

Afsnit 1.4.1.: Provinslufthavnene og deres organisering.

Det fremføres i afsnit 2, side 11, at civile lufthavne placeret på militære anlæg ikke afholder samtlige udgifter til infrastruktur m.v.

Karup Lufthavn vil hertil bemærke, at lufthavnen gennem de ca. 45 år den har eksisteret har betalt de afgifter, der er fastsat i aftalen med Forsvaret svarende til lufthavnens andel af udgifterne. Disse afgifter må formodes, at indeholde såvel udgifter til drift af infrastrukturen som genetableringen.

Herudover har lufthavnen bekostet specielle investeringer som ikke har været nødvendige for Forsvarets benyttelse, f.eks. belægninger på baneanlæg som følge af andre flytyper og ILS anlæg. Det bør endvidere medtages i vurderingen, at der er et loft på antallet af civile operationer på Flyvestation Karup hvilket giver begrænsninger i lufthavnens indtjeningsmuligheder.

Karup Lufthavn finder i øvrigt, at placeringen af den civile lufthavn på Flyvestation Karups arealer er et godt eksempel på et samarbejde mellem to offentlige myndigheder med henblik på at løse en opgave til gavn for såvel erhvervslivet samt den øvrige befolkning i Midt- og Vestjylland samt Forsvaret.

Lovgivning omkring drift af lufthavne.

Lufthavnen ser frem til, at der skabes lovhjemmel for kommunerne til såvel ejerskab – direkte eller organiseret som fællesskaber i form af andels - / aktieselskaber – som drift af lufthavne på kommercielt grundlag.

Lufthavnen finder det endvidere positivt, at arbejdsgruppen anbefaler, at der ikke indføres et system, jf. luftfartslovens § 71, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende takster, men lufthavnene alene skal offentliggøre deres takster.

På denne baggrund er Karup Lufthavn enig i arbejdsgruppens to anbefalinger.

Med venlig hilsen
Karup Lufthavn A.m.b.a.

_____/_____
Arne Lægaard / Erik Jakobsen
Formand for bestyrelsen Lufthavnschef

Fra: Anders Sørensen (SOR) [sor@sonderborg-lufthavn.dk]

Sendt: 14. juli 2010 15:22

Til: dcaa ELBV50

Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Kristensen, Henning L. ØØE

Emne: Rapport om de større danske provinslufthavne

Rapport om de større danske provinslufthavne

Sønderborg Lufthavn er meget tilfredse med rapporten og finder den særdeles fyldestgørende. Jeg kan således konstatere at rapporten fint afspejler virkeligheden.

Sønderborg Lufthavn har noteret følgende:

- at der bør tilvejebringes hjemmel for Sønderborg Kommune – og andre kommuner - til at drive lufthavn
- at luftfartslovens § 71 ikke udnyttes, men at lufthavne frit kan fastsætte deres takster med respekt for konkurrence- og statsstøttereglerne. Det har i øvrigt allerede været praksis i nogen tid.
- at provinslufthavnenes accessorisk virksomhed lovliggøres. Her tænkes eksempelvis på Cafe drift og P-pladser.

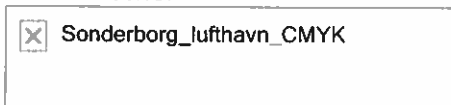
Sønderborg Lufthavn kan således tilslutte sig rapportens centrale punkter og har ingen indsigelser mod den øvrige del af rapporten i øvrigt.

P.S. Sønderborg Kommune er ikke blevet bedt om et høringssvar – det må være en fejl.

Med venlig hilsen / Kind regards / Mit freundlichen Grüßen

Anders Sørensen

Lufthavnschef



Lufthavnsvej 1

6400 Sønderborg . Denmark

✉ E-mail: sor@sonderborg-lufthavn.dk

🌐 web: www.sonderborg-lufthavn.dk

☎ Phone: 0045 74 42 21 30

📠 Fax: 0045 74 42 11 21



Scandinavian Airlines

Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergrvej 50
2450 København SV

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax +45 32 32 66 07

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars.andersen3@sas.dk

CPHAZ/LA

12 august 2010

Rapport om de større danske provinslufthavne

Der henvises til SLVs mail af 17. juni d.å. vedr. anmodning om eventuelle bemærkninger til ovennævnte rapport.

1. Sammenfatning

Hovedproblemstillingen for SAS er, at visse provinslufthavnes indtjening på deres geografiske monopoler på indenrigsruter bruges til at finansiere rabatterede takster for og andre tilskud til udenrigsruter. Dette er også et problem i lufthavnenes indbyrdes konkurrence. Ligeledes er der vel også tale om en samfundsøkonomisk u hensigtsmæssighed. Denne problemstilling er ikke identificeret i rapporten, som således heller ikke anviser en løsning herpå.

En historisk forholdsvis simpel og velfungerende regulering af provinslufthavnenes takster er efter SAS' opfattelse afløst af en tæt på uigennemskuelig anbefaling af en unødvendigt kompliceret fremtidig regulering. Anbefalingen baserer sig på en ufuldstændig rapport, som tilsyneladende indebærer en forringelse af retsstillingen for både lufthavnene og luftfartsselskaberne.

SAS kan acceptere, at SLVs godkendelseskompetence afskaffes. Denne bør imidlertid erstattes af en tilsynsforpligtelse, som bør bestå i et tilsyn med provinslufthavnenes overholdelse af et fælles sæt regler/principper for opkrævning af lufthavnsafgifter for infrastrukturfaciliteter, herunder infrastruktur, som anvendes af handlingselskaberne. Principperne for afgiftsopkrævning bør svare til ICAOs rekommandationer. Det skal sikre ens behandling af danske og udenlandske selskaber, når de opererer på ens vilkår. Tilsynet skal ligge hos én myndighed, som også skal fungere som klageinstans, og som skal kunne foretage en hurtig sagsbehandling. Herudover bør der nationalt fastsættes regler, som sikrer, at procedurerne for statsstøtte overholdes.

Det er umiddelbart uforståeligt, at der ikke er gennemført en analyse af provinslufthavnenes gældende takster, rabatter m.v. i lyset af det faktum, at der ydes eller er blevet ydet særskilte rabatter i Aarhus og Esbjerg Lufthavne og særlige tilskud i Ålborg Lufthavn til udenrigsruter. Det kan ikke afvises, at noget lignende gør sig gældende i andre lufthavne.

Der har for SLV været adskillige klagesager og afgørelser om provinslufthavnenes takstfastsættelse. Der er også ifølge det for SAS oplyste klaget over takstfastsættelse til Konkurrencestyrelsen. SAS har klaget over ulovlig statsstøtte til EU-Kommissionen, som har indledt procedure mod Danmark. Alle sagerne tjener til belysning af området og tjener tillige som skræmmeksempler, men er ikke beskrevet i rapporten.

Analyserne af de relevante markeder, herunder konkurrenceforholdene ikke mindst for indenrigsluftfarten, hviler ensidigt på udsagn fra lufthavnene. Luftfartsselskabernes synspunkter er ikke reflekteret. Konklusionerne desangående bliver derfor forkerte, hvilket er essentielt for rapportens anbefalinger.

Rapportens anbefalinger er svært forståelige og munder ud i et tilsyneladende stærkt kompliceret regelsæt med uklare roller og ansvar for flere myndigheder i nationalt og i EU-regi. Samspillet mellem de forskellige regelsæt står hen i det uvisse, hvilket ikke mindst gælder i forhold til de internationale forpligtelser, som Danmark har påtaget sig i forhold til ICAOs rekommandationer.

Alt i alt synes anbefalingen at indebære en forringelse af luftfartsselskabernes og formentlig lufthavnenes retsstilling. Som SAS forstår det, overlades det i vidt omfang til selskaberne selv at identificere eventuelle problemstillinger og klage til flere myndigheder over manglende overholdelse i forhold til et kompliceret regelsæt med i mange tilfælde urimeligt lange sagsbehandlingstider. Det er meget omkostnings- og ressourcekrævende for dem, som måtte have anledning til at klage.

2. Markedsforholdene

Det hedder på rapportens side 47, at lufthavnene har oplyst, at lufthavne og luftfartsselskaber anvender en tommelfingerregel vedrørende det danske marked, hvorefter passagerer er villige til at rejse ca. 1,5 time for at nå en lufthavn til indenrigstransport. SAS er ikke bekendt med, at dette synspunkt er fremført af alle provinslufthavne og i øvrigt ikke med, at det på nogen måde er dokumenteret. SAS kender ikke til og anvender ikke denne regel. SAS har over for arbejdsgruppen anført, at der er monopol på visse indenrigsruter helt eller delvist.

Hvis lufthavnenes påståede tommelfingerregel skulle stå til troende, ville det betyde, at eksempelvis Århus' befolkning ville være villig til at køre i bil/tog til enten Ålborg, Billund eller Karup i 1,5 time for herefter at flyve ca. en halv time til København. Eller omvendt, at Aalborgs befolkning kørte til Århus eller Karup for at flyve til København. Det giver sig selv, at dette ikke er tilfældet. Det bemærkes, at bilisten i eksemplet, hvor han alligevel er i bilen, lige så godt kan køre hele vejen til København med sammenlagt nogenlunde den samme rejsetid.

Omvendt for rejsende fra København til eksempelvis Århus eller Aalborg giver det ikke mening at tale om optageområder for provinslufthavnene. Ingen passagerer med ærinde i Århus kunne drømme om at flyve via Aalborg for herefter at tage en taxi, leje en bil eller tage toget til Århus, lige så lidt som en passager med ærinde i Aalborg ville flyve via Karup. Dette marked er ikke behandlet i rapporten.

Ingen danske provinslufthavne har således fælles optageområde for indenrigstransport. Derimod er det oplagt, at der er tale om overlappende optageområder i det omfang, hvor der ikke er stor forskel mellem afstanden til to lufthavne eller i den samlede rejsetid uanset valg af lufthavn. Omvendt er der klart tale om en monopolstilling for alle danske provinslufthavne for indenrigstransport inden for visse geografiske områder. SAS vil særligt fremholde, at Aalborg og Århus lufthavne (og Københavns Lufthavn) har monopol på indenrigstrafik mellem henholdsvis Aalborg og omegn og Århus og omegn på den ene side og som minimum Storkøbenhavn på den anden.

I sammenfatningen i rapportens pkt. 3.6 synes tommelfingerreglen om 1,5 time at være lagt til grund, idet det dog bemærkes, at der altid vil skulle foretages en konkret markedsafgrænsning. I givet fald baserer det sig efter SAS' opfattelse ikke på en nærmere analyse, men på et postulat fra lufthavnenes side, som ikke har hold i virkeligheden, og på en manglende inddragelse af indenrigsrejsestrømme fra Københavnsområdet til provinslufthavnene. Efter SAS' opfattelse bør rapporten konkludere, at alle provinslufthavne har monopol på indenrigstransport, og at dets geografiske udstrækning må bero på en konkret analyse af markedet for den enkelte lufthavn.

SAS bestrider ikke, at der i vidt omfang er konkurrence mellem provinslufthavnene, for så vidt angår visse udenrigsruter, men at dette som nævnt også må bero på en konkret vurdering. Her må det særligt tages i betragtning, at der er betydelig forskel på, om et luftfartsselskab er hjemmehørende i Danmark med sin hovedvirksomhed på en eller flere danske lufthavne, eller om man er et udenlandsk baseret selskab, som kun har en mindre operation i danske lufthavne. Udenlandsk baserede selskaber har en langt lavere exitbarriere. Der er derfor betydelig forskel på mulighederne for at udsætte lufthavnene for et konkurrencepres.

3. Taksterne i de enkelte lufthavne

Rapporten udspringer af et ønske om at belyse behovet for en regulering af provinslufthavnens takster. Dette behov materialiserede sig med Aarhus Lufthavns afvisning af at efterkomme SLVs afgørelse om, at Aarhus Lufthavns takster var i strid med gældende regler, herunder ICAOs retningslinier.

Arbejdsgruppen har rettet forespørgsel til provinslufthavnene om en række forhold, men har undladt at spørge til taksterne, deres struktur og udvikling. Rapporten giver derfor ikke noget billede af tingenes tilstand på takstområdet, som er rapportens hovedgenstand.

Taksterne for Esbjerg Lufthavn er ikke tilgængelige på lufthavnens hjemmeside. SAS er bekendt med, at Esbjerg Lufthavn i en periode ydede særlige rabatter til Ryanair, som det eneste selskab, der opererede på Esbjerg Lufthavn. Dette er SAS bekendt ikke fremgået af et takstregulativ, ligesom det heraf næppe heller er fremgået, at der var mulighed for opnåelse af særrabatter, eventuelt under visse nærmere opregnede objektive kriterier.

Efter klage fra Billund Lufthavn traf SLV med brev af 22. juni 2004 afgørelse om, at Esbjerg Lufthavns takster var i strid med gældende regler. Essensen af reglerne blev i brevet beskrevet som ICAOs principper. Esbjerg afviste at efterkomme afgørelsen. Billund Lufthavn klagede ifølge det for SAS oplyste efterfølgende til Konkurrencestyrelsen. SAS er ikke bekendt med resultatet heraf.

Aarhus Lufthavn yder en særlig rabat til Ryanair, som opererer fem udenrigsruter på årsbasis med p.t. 18 ugentlige frekvenser. Det fremgår ikke af Aarhus Lufthavns takstregulativ, at der kan ydes sådanne rabatter. SAS har ikke kunnet få oplyst, hvor stor rabatten er, og på hvilket grundlag den beregnes. SAS er heller ikke vidende om, hvorvidt Aarhus Lufthavn giver særskilt rabatterede priser på sine groundhandlingsydelser, og i givet fald på hvilket grundlag.

SAS har klaget over afgiftsfastsættelsen til SLV i december 2002. Med brev af 28. februar 2003 pålagde SLV Aarhus Lufthavn at ophøre med ordningen. Grundlaget for SLV's afgørelse var ICAOs principper. Der henvises til SLVs vedlagte notat i sagen af 9. september 2003 (uden bilag). Aarhus Lufthavn afviste at efterkomme SLVs afgørelse. SAS klagede den 8. februar 2005 til EU-Kommissionen over ulovlig statsstøtte. Kommissionen har indledt procedure mod Danmark i sagen, som 5,5 år efter klagens indgivelse endnu ikke er afsluttet.

SLVs prøvelser af sager i henhold til ICAOs principper har altså medført afgørelser, som pålægger provinslufthavnene at ophøre med eksisterende rabatordninger. Ligeledes finder Kommissionen som udgangspunkt, at der er problemer i Aarhus Lufthavn i relation til statsstøttereglerne.

Ryanair opererer også på Billund Lufthavn. Ryanairs forretningsmodel har hidtil indebåret, at man ikke opererer på lufthavne uden aftale om særlige økonomiske forhold, herunder på afgiftsområdet og for handlingsydelser. SAS er ikke bekendt med, om det er tilfældet i Billund Lufthavn. SAS er bekendt med, at Cimber Air i august 2006 har anmodet SLV om nærmere at undersøge eventuelle rabatordninger m.v. i Billund Lufthavn. SAS er ikke bekendt med sagens status.

Desuden tilbød Aalborg Lufthavn i 2006 rabatterede passagerafgifter til i første omgang visse nye operatører og siden hen efter henvendelse fra SAS også til SAS, dog efter SAS' opfattelse

på konkurrenceforvridende vilkår. SAS – og også Cimber Air - klagede til SLV, som henvendte sig til Aalborg Lufthavn, som nu oplyste, at der ikke længere var tale om rabatterede afgifter, men markedsføringsbidrag, som finansieredes af lufthavnens kommercielle aktiviteter.

I brev af 14. august 2006 orienterede SLV herefter Aalborg Lufthavn som offentligt ejet lufthavn om Kommissionens retningslinjer for offentlig startstøtte, idet man samtidig gjorde opmærksom på, at SLV ikke var i stand til at foretage en vurdering på grundlag af statsstøttereglerne. SAS bekendt er en sådan anmeldelse ikke foretaget. Efter SAS' vurdering var ordningen i Aalborg Lufthavn i strid med statsstøttereglerne, men SAS har ikke overkommet at forfølge sagen. SAS er ikke bekendt med, om ordningen stadig gælder.

Det kan af ovennævnte konkluderes, at takstfastsættelsen m.v. i danske lufthavne er stærkt problematisk. Provinslufthavnene overholder ikke de af Danmark tiltrådte ICAO-principper, som ligger til grund for SLVs afgørelser. Der er ingen gennemsigtighed, ingen omkostningsrelation, og der diskrimineres. Kunderne inddrages ikke i en dialog om takstfastsættelsen af det produkt, man betaler for. Statsstøttereglerne er også i spil. Det er overladt til klagerne at forfølge sagerne, som for SAS' vedkommende i sagen om Aarhus Lufthavn efter snart 8 år ikke er afsluttet. Ligeledes fremgår det, at klagerne har måttet rette henvendelse til tre forskellige myndigheder.

Det må derfor anses som en mangel i rapporten, at disse forhold ikke er belyst, og at den ikke forholder sig til disse løjnefaldende problemstillinger.

4. Regelsættene

Reguleringen af takster og tilsyn hermed omfatter efter rapportens anbefaling en række regelsæt:

- Luftfartsloven,
- EUs forordning om den fælles ordning for lufttrafiktjenester,
- Bekendtgørelse om groundhandling,
- EU's konkurrenceregler,
- Den danske konkurrencelov,
- EU's statsstøtteregler,
- Tilsyneladende endnu ikke fastsatte nationale bestemmelser om gennemsigtighed samt
- Muligvis ICAOs rekommandationer.

Den anbefalede model vedr. en fremtidig regulering på rapportens side 105 synes noget uklar. SAS forstår den således:

- Hjemlen i § 71 udnyttes ikke
- SLV påser lige behandling i henhold til luftfartslovens § 72, jfr. § 150 e.
- Der fastsættes en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.
- Øvrig sektorspecifik regulering skal overholdes (ICAOs regler nævnes ikke)
- Konkurrencestyrelsen påser lufthavnenes efterlevelse af konkurrencereglerne
- Myndighederne anmelder statsstøtteforanstaltninger i provinslufthavnene
- EU-Kommissionen påser overholdelse af statsstøttereglerne

Grundpillerne for fastsættelse af takster findes som nævnt i rapporten i ICAOs regelsæt og er

- omkostningsrelation,
- ikke-diskrimination og
- gennemsigtighed

Rapporten nævner imidlertid ikke det lige så vigtige ICAO-princip om, at lufthavnene skal konsultere kunderne/brugerne forud for takstreguleringer. Selv om det normalt er en selvfølge for en leverandør at inddrage kunderne i en fastsættelse af prisen for den leverede ydelse, er fastlæggelsen af princippet om konsultation velbegrunderet, da det i udstrakt grad ikke efterleves af lufthavnene i praksis, jfr. ovenfor under 3.

Dertil kommer en lang række andre anbefalinger m.v., som giver særdeles god vejledning for lufthavnens takstfastsættelse. Sammenlagt udgør ICAOs bestemmelser fundamentet for international regulering og i øvrigt også for reguleringen af Københavns Lufthavn, jfr. BL 9-15.

Det er imidlertid for SAS uklart, på hvilket retsgrundlag og af hvilken myndighed ICAOs bestemmelser skal håndhæves i henhold til rapportens anbefaling, idet konkurrencereglerne, herunder statsstøttereglerne, ikke direkte hjemler dette, jfr. også rapportens afsnit 6.2.7. Praksis er, at danske myndigheder har lagt ICAOs rekommandationer til grund i afgørelser om takster, jfr. ovenfor under pkt. 3. Dette er SAS bekendt dansk praksis, også for så vidt angår ICAOs rekommandationer på andre områder inden for luftfarten. Medmindre man aktivt ønsker at ændre praksis, har myndighederne altså umiddelbart en forpligtelse til at efterleve ICAOs bestemmelser.

På rapportens side 56 hedder det med henvisning til bemærkningerne, at luftfartslovens § 72 selvstændigt hjemler ens behandling af udenlandske og danske luftfartsselskaber. Bestemmelsens forståelse præciseres flere steder i rapporten således, at taksterne, når de er fastsat, skal gælde for både danske og udenlandske selskaber, der benytter en lufthavn på samme vilkår. SLV fører tilsyn med bestemmelsens overholdelse i henhold til luftfartslovens § 150 e.

SAS byder det velkommen, hvis § 72 sikrer, at fastsatte takster gælder for danske og udenlandske luftfartsselskaber på samme vilkår. SAS konstaterer imidlertid, at SLV har truffet afgørelser om diskriminerende vilkår i bl.a. Aarhus og Esbjerg lufthavne uden at have bragt bestemmelserne i § 72 i anvendelse. Dette rejser tvivl om rapportens udlægning af § 72. Tvivlen underbygges af formuleringerne i anbefalingen i pkt. 8.1 og 8.2.1. Bestemmelsen og dens forarbejder tager under alle omstændigheder sit udgangspunkt i Chicago-konventionen og synes ikke fuldt ud at tilgodese de danske forpligtelser i henhold til ICAOs bestemmelser.

Det synes at efterlade tvivl om, hvorvidt ligebehandlingsreglen i § 72 kun gælder udenlandske selskaber, eller den tillige gælder, således at danske selskaber takstmæssigt skal behandles på lige fod med udenlandske selskaber, når de opererer på samme vilkår.

Det er ikke oplyst, i hvilket regi pligten til gennemsigtighed fastsættes, og hvem der fører tilsyn med efterlevelsen. SAS formoder, at der bliver tale om en sektorspecifik regulering, og at SLV påser overholdelsen. Hvis det er tilfældet, synes resultatet at blive, at SLV påser overholdelse af ICAOs principper om ikke-diskrimination og gennemsigtighed, mens princippet om omkostningsrelation ikke direkte håndteres. Princippet om omkostningsrelation synes herefter at skulle bedømmes særskilt af Konkurrencestyrelsen som led i den konkurrenceretlige bedømmelse.

Hvis det er rigtigt, indebærer det, at der skal indgives klage til to myndigheder om det samme forhold, idet klagesager som oftest og som illustreret ovenfor under pkt. 3 berører alle tre principper.

Alt i alt bør der efter SAS' opfattelse etableres en direkte lovhjemmel for én dansk myndighed til at påse, at alle de relevante ICAO-bestemmelser, herunder ikke mindst de tre grundpiller og princippet om konsultation, efterleves af lufthavnene. Når en sådan forpligtelse er fastsat, har konkurrencereglerne næppe en væsentlig selvstændig betydning.

Ifølge anbefalingen skal konkurrencereglerne imidlertid spille en selvstændig rolle. Konkurrencereglerne kan isoleret set et stykke ad vejen imødekomme behovet for en regulering af de danske provinslufthavne. Det er dog en mangel, at ICAOs principper ikke følger

direkte af konkurrencelovgivningen. Det er som hovedregel overladt til luftfartsselskaberne at klage over takstfastsættelse eller andre forhold, som kan udgøre en overtrædelse af konkurrencereglerne. Dette kan være en særdeles ressourcerelevende proces. Ifølge det oplyste er Konkurrencestyrelsens gennemsnitlige sagsbehandlingstid på over et år, hvilket er en betydelig forringelse i forhold til den hidtidige sektorspecifikke regulering.

Heller ikke for betalingen for adgangen til lufthavnenes groundhandling-anlæg synes der at bestå et klart samspil mellem regelsættene og en entydig fordeling af rollerne mellem myndighederne. Rapporten behandler spørgsmålet på side 64 ff. Det hedder her, at SLV påser, at betalingen for handling-anlæggene fastsættes korrekt i overensstemmelse med handling-bekendtgørelsens § 21, mens Konkurrencestyrelsen er klageinstans for konkrete afgørelser om betaling truffet af lufthavnene.

I § 21 kræves det, at betalingen fastsættes på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. I bedømmelsen af om et kriterium er relevant formodes at indgå bl.a., om betalingen er omkostningsrelateret. Det står hen i det uvisse, hvori Konkurrencestyrelsens kompetence består herefter, og hvad der menes med konkrete afgørelser truffet af lufthavnen. I værste fald skal der også i denne situation klages til to myndigheder over det samme forhold.

Det kan nævnes, at i forhold til Københavns Lufthavn og i henhold til BL 9-15 er lufthavnstakster og betaling for lufthavnens centraliserede handling-anlæg reguleret efter de samme bestemmelser i BL 9-15, herunder ICAOs bestemmelser.

Det er i rapporten uklart, hvorledes man fra statsligt hold vil sikre anmeldelse af statsstøtteordninger i provinslufthavnene. Det bemærkes, at det er statens ansvar at anmelde støtteordninger. Erfaringen i Kommissionens verserende sag i relation til Aarhus Lufthavn og SLVs sag i forhold til Aalborg Lufthavn viser, at eventuelle statsstøtteordninger ikke anmeldes.

Desuden kan en lufthavn med held afvise SLVs anmodning om fuld indsigt i afgiftsforholdene og andre relevante forhold, selv om der er tale om en anmodning fra EU-Kommissionen, som kan udmunde i en procedure mod den danske stat. Der bør således etableres en bestemmelse om lufthavnenes anmeldelsespligt og hjemmel for SLV eller anden myndighed til at sikre dens overholdelse og mulighed for indsigt i lufthavnenes forhold. SAS' klage vedr. ulovlig statsstøtte i Aarhus Lufthavn har indtil videre taget 5,5 år, hvilket til dels skyldes de utilstrækkelige danske regler.

Konklusion

Efter SAS' opfattelse har provinslufthavne med indenrigstrafik geografisk monopol herpå. De verserende sager har med al tydelighed vist, at lufthavnene på det nærmeste systematisk ikke efterlever helt basale og rimelige principper om takstfastsættelse. Dette er skadeligt for dansk indenrigsluftfart og skaber ulige konkurrence mellem lufthavnene om udenrigsruterne.

Der er således uomtvisteligt et behov for regulering. Reguleringen skal være enkel og let forståelig, og så vidt muligt samles hos én myndighed, som fører tilsyn med efterlevelsen og fungerer som klageinstans samt sørger for hurtig sagsbehandling.

Reguleringen bør baseres på ICAOs principper om omkostningsrelation, ikke-diskrimination, gennemsigtighed og konsultation. Den bør også omfatte lufthavnenes handlingydelse, i det omfang de har monopol herpå. Reguleringen bør suppleres med en pligt for lufthavnene til at anmelde statsstøtteforanstaltninger til EU-Kommissionen via central dansk myndighed og i den sammenhæng stille de af myndigheden efterspurgte oplysninger til rådighed.

---oOo---

Som det fremgår af ovennævnte, finder SAS, at rapporten ikke er fuldt dækkende for tingenes tilstand, er svært tilgængelig og derfor også rejser en række tvivlsspørgsmål. SAS er derfor

også usikker på, om man har forstået rapporten og dens anbefalinger fuldt ud. På den baggrund vil SAS gerne anmode om et møde for en nærmere drøftelse af rapportens indhold og anbefalinger. SAS står derudover selvfølgelig til rådighed, såfremt der måtte være behov for det.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure



Lars Andersen
Direktør

Den 9. september 2003

NOTAT om afgifter i Århus Lufthavn

Trafikministeriet har i e-mail af 9. september 2003 anmodet om en kort status i sagen. I den anledning kan vi oplyse følgende:

I forbindelse med Statens Luftfartsvæsens (SLV) godkendelse af takstregulativet for Århus Lufthavn efter luftfartsloven § 71, stk. 1, blev SLV opmærksom på, at der var indbygget en rabatordning i passagerafgiften, som favoriserede de selskaber, der opererede med de billigste billetpriser. SLV fik samtidigt en henvendelse fra SAS, der gjorde opmærksom på, at Århus Lufthavns prispolitik, for så vidt angår passagerafgifter, indeholdt ikke-offentliggjorte og ikke-godkendte rabatordninger.

SLV finder denne ordning i strid med ICAO's retningslinier for fastsættelse af lufthavnsafgifter, og der har i den anledning været ført korrespondance mellem SLV og lufthavnen. SLV pålagde i februar 2003 lufthavnen at ophøre med ordningen med virkning fra udgangen af september 2003. Århus Lufthavn meddelte den 14. august 2003, at de ikke agter at følge påbuddet.

Vi vedhæfter det seneste brev fra Århus Lufthavn af 14. august 2003 og SLV's brev af 4. september 2003.

SLV's fastsættelse af regler (takstregulativet) for benyttelse af offentlige lufthavne efter § 71 i luftfartsloven (LL) baserer sig på princippet om, at der tilbydes ensartede vilkår for alle luftfartøjer, jf. forarbejderne til luftfartsloven, hvorefter en offentlig lufthavn er en plads, hvis beflyvning under ensartede vilkår står åben for alle luftfartøjer (LL §§ 55 og 56). Dette princip er grundlæggende i Artikel 15 i Chicago-konventionen og i ICAO's retningslinier for fastsættelse af lufthavnsafgifter, hvorefter lufthavnsafgifterne skal være: 1) omkostningsrelaterede (d.v.s. der skal være sammenhæng mellem ydelse og pris), 2) ikke-diskriminerende og 3) gennemskuelig.

Det er SLV's opfattelse, at den tilbudte rabatordning ikke lever op til disse krav. Primært er rabatordningen ikke omkostningsrelateret, idet der ikke er nogen sammenhæng mellem den billetpris, som luftfartsselskaber udbyder deres billetter til og den ydelse, som lufthavnen leverer til luftfartsselskaberne og passagererne, og som dækkes af passagerafgiften. Den foreslåede rabatordning risikerer desuden at betyde udækkede omkostninger, som i sidste ende skal bæres af lufthavnens øvrige brugere. Ordningen er desuden diskriminerende, da brugerne skal betale en forskellig pris for i princippet nøjagtigt den samme ydelse, og den er ikke gennemskuelig, fordi det er vanskeligt at vurdere grundlaget for selve rabatberegningen, der - går vi ud fra - ensidigt er fastsat af lufthavnen.

Århus Lufthavn har på et tidspunkt fremført, at Trafikministeriet tidligere har accepteret en lignende ordning for det gamle Danair. Den omhandlede rabatordning for luftfartsselskaber på Århus Lufthavn kan efter vores opfattelse ikke sammenlignes med de tidligere "Eventyrkampagner" fra sidst i 1980'erne til 1995, idet de dagældende ordninger blev gennemført på et tids-

Side 1

punkt, hvor der var monopol på indenrigsflyvningen (Danair-perioden), således at der ikke var tale om at fastsætte ulige vilkår for de forskellige konkurrerende luftfartsselskabers brug af lufthavnen. Hertil kommer, at ordningen hvert enkelt år blev særskilt godkendt af Trafikministeriet, herunder også de enkelte billetpriser, og kun for en kortvarig periode (skolernes sommerferie).

Hvad angår forholdet mellem reglerne i takstregulativet og konkurrenceretten, er vi ikke bekendt med, at konkurrencemyndighederne fører tilsyn med prisfastsættelsen for benyttelse af lufthavnene for så vidt angår passagerafgiften.

Konkurrencemyndighederne fører ud fra vores umiddelbare kendskab alene tilsyn med overholdelse af visse bestemmelser i Groundhandlingbekendtgørelsen (Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997), jf. §§ 8, stk. 3, 9 - 11 og 23. Formålet med Groundhandlingbekendtgørelsen er at sikre den fri adgang til groundhandlingmarkedet. Konkurrencestyrelsen påser i den forbindelse bl.a., at der ikke foregår krydssubsidiering mellem de aktiviteter, der er forbundet med levering af ground handling-ydelser og lufthavnens øvrige aktiviteter.

- slut -

Århus Lufthavn
Stabrandvej 24
8560 Kolind

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
4. september 2003	06-7001/EKAH-1	Keld Ludvigsen
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
14. august 2003	OP/km	3618 6160

Emne: Takster for Århus Lufthavn A/S

Ved brev af 14. august 2003 har lufthavnen gjort gældende, at Statens Luffartsvæsen ikke har hjemmel til at kræve forhåndsgodkendelse af lufthavnens takster, og at lufthavnen derfor ikke vil følge Statens Luffartsvæsens påbud om at ophøre med at anvende de nuværende rabatordninger.

Statens Luffartsvæsen står uforstående over for lufthavnens ubegrundede påstand om manglende hjemmel. Hjemlen findes i luffartslovens § 71, stk. 1, der lyder således: *"For benyttelsen af en offentlig flyveplads kan der opkræves afgifter efter regler, der fastsættes af trafikministeren"*. I bemærkningerne fra 1960 til bestemmelse oplyses bl. a. følgende: *"Disse regler tænkes som hidtil udfærdiget som et almindeligt takstregulativ for alle flyvepladser"* og *"I det nugældende takstregulativ er flyvepladserne inddelt i flere kategorier efter deres størrelse og udstyr, og taksterne varierer herefter"*.

På et senere tidspunkt er man overgået til at de enkelte lufthavne udsteder et individuelt takstregulativ, som oprindeligt skulle godkendes af trafikministeren, der nu har delegeret denne opgave til Statens Luffartsvæsen. Hvis Deres indsigelse om manglende hjemmel bygger på, at De mener, at takstregulativet for Århus Lufthavn A/S skal udstedes af Statens Luffartsvæsen i stedet for godkendes, har SLV intet imod at udstede det takstregulativ, som vi i øvrigt vil kunne godkende.

§ 71, stk. 1 fastslår udtømmende under hvilke betingelser, der kan opkræves afgifter for benyttelse af en offentlig flyveplads. Hvis afgifterne ikke opkræves efter regler, der udstedes/godkendes af Statens Luffartsvæsen, kan der ikke opkræves nogen afgifter.

Hvis Århus Lufthavn A/S fortsat nægter at følge de gældende regler for opkrævelse af afgifter, må Statens Luftfartsvæsen overveje, om lufthavnen fortsat kan have status som offentlig lufthavn eller om der bør tages skridt til at inddrage tilladelsen, jf. luftfartslovens § 58.

Med venlig hilsen

Keld Ludvigsen
Økonomichef

Statens Luftfartsvæsen
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV.

- sendt pr. e-mail til dcaa@slv.dk,
supo@slv.dk og hekr@slv.dk

Høring over rapport om de større danske provinslufthavne

Statens Luftfartsvæsen har ved e-mail af 17. juni 2010 sendt rapport om de større danske lufthavne i høring.

1. Baggrund for analyserapporten

Analyserapportens tilblivelse tager afsæt i et forslag til lov om ændring af lov om luftfart (L36) i relation til lufthavnstakster, tilsyn, forsikring, tavshedspligt mv., som blev fremsat i efteråret 2006.

Ved behandlingen af lovforslaget og i særdeleshed forslaget om ændring af luftfartslovens § 71 om takstfastsættelse blev der rejst spørgsmål om konkurrencesituationen i de større danske provinslufthavne.

Ved lovforslagets vedtagelse i februar 2007 blev det tilkendegivet i et notat fra transport- og energiministeren til Folketingets Trafikudvalg, at udmøntningen af administrationsgrundlaget i luftfartslovens § 71 først ville finde sted, når de rejste spørgsmål var blevet yderligere belyst.

Videre blev det tilkendegivet, at der ville blive iværksat "et tværministerielt analysearbejde med inddragelse af lufthavne og luftfartsselskaber, der skal se på de samlede konkurrenceforhold i de større danske provinslufthavne, herunder spørgsmålet om offentlig støtte til de forskellige typer af lufthavne".

På den baggrund har den tværministerielle arbejdsgruppe i maj 2010 afsluttet sit analysearbejde, der (som det fremgår af rapporten) tager afsæt i to overordnede formål

- afklaring af de retlige problemstillinger i relation til henholdsvis EU's statsstøtteregler og kommunalfuldmagten
- en hensigtsmæssig regulering af og tilsyn med lufthavnstaksterne i de større danske lufthavne.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 transport@di.dk
Danmark transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogsvej 20
København V København Ø

2. Hjemmel for kommunalt ejerskab og drift

Arbejdsgruppen anbefaler, at der udformes "en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af lufthavne", og at det herunder præciseres, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne samt forestå kommercielle aktiviteter som fx parkeringsanlæg.

Brancheforeningen Dansk Luftfart bifalder anbefalingen om at få bragt klarhed over hjemmelsgrundlaget for kommuners ejerskab og drift af lufthavne og dertil knyttet virksomhed.

Der er med anbefalingen tale om at tilvejebringe den nødvendige hjemmelsadgang til kommunalt ejerskab og drift af lufthavne samt kommercielle aktiviteter i tilknytning hertil. Ejerskabet til størstedelen af de danske provinslufthavne har i en årrække ligget i kommunalt regi.

Anbefalingen understøttes af det forhold, at hjemmelsgrundlaget antages at have været indeholdt i lov om kommuners og amtskommuners erhvervsudviklingsaktiviteter, indtil loven blev ophævet i forbindelse med kommunalreformen i januar 2007.

3. Ingen godkendelse af takstfastsættelse

Arbejdsgruppen anbefaler, at "der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse".

Anbefalingen indebærer, at hjemlen i luftfartslovens § 71 til at regulere provinslufthavnens takstfastsættelse opretholdes uændret, men ikke udnyttes bortset fra en pligt for provinslufthavnene til at offentliggøre deres takster.

Det lægges til grund, at provinslufthavnens takstfastsættelse i denne situation kan ske frit inden for rammerne af konkurrence- og statsstøttere reglerne samt de sektorspecifikke regler for fastsættelse af takster i lufthavne, herunder bestemmelsen i luftfartslovens § 72 om ligebehandling for danske og udenlandske luftfartøjer ved betaling for ydelser i den enkelte lufthavn.

Det lægges endvidere til grund, at de sektorspecifikke regler og de konkurrencemæssige forhold for provinslufthavnene vil sikre, at lufthavnene generelt set ikke prisfastsætter taksterne for lufthavnsydelser uhensigtsmæssigt.

Brancheforeningen Dansk Luftfart noterer sig rapportens anbefaling om, at der ikke indføres et system, hvorefter Statens Luftfartsvæsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse.

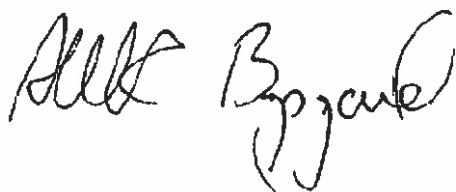
Brancheforeningen har grundet hensynet til sammensætningen af foreningens medlemskreds ikke yderligere kommentarer til denne del af analyserapporten.

4. Den videre proces

Brancheforeningen Dansk Luftfart skal anmode om at blive holdt orienteret om den videre proces med behandling af rapporten og dens anbefalinger, herunder den politiske behandling.

Vi stiller os naturligvis til rådighed for spørgsmål eller yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anne Mette Koch Bangsgaard'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Anne Mette Koch Bangsgaard

DANSAM

c/o Esbjerg Lufthavn, John Tranums Vej, DK-6705 Esbjerg Ø
telefon/phone: + 45 76 12 14 00 fax: +45 75 16 09 07
e-mail: ptb@esbkomm.dk

23. juli 2010

Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergervej 50
2450 København SV

Rapport om de større danske provinslufthavne

DANSAM finder, at rapporten kommer fint og fyldestgørende rundt om alle væsentlige problemstillinger. Vi noterer os endvidere, at arbejdsgruppens billede af virkeligheden er meget sammenfaldende med vores.

Blandt arbejdsgruppens anbefalinger har vi hæftet os ved følgende:

- at der tilvejebringes hjemmel for kommuner til at drive lufthavn
- at luftfartslovens § 71 ikke udnyttes, men at lufthavne frit kan fastsætte deres takster med respekt for konkurrence- og statsstøttereglerne
- at det bliver tilladt at drive accessorisk virksomhed

DANSAM kan tilslutte sig disse helt centrale punkter og har ingen indsigelser mod den øvrige del af rapporten.

Med venlig hilsen
DANSAM


Peter Bay
formand

Fra: Anja Skibsted Thomsen [ath@danskerhverv.dk]

Sendt: 16. juli 2010 10:42

Til: dcaa ELBV50

Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Kristensen, Henning L. ØØE; Helle Houth

Emne: Rapport om de større danske lufthavne

Hej

Vi har nu gennemgået ovennævnte rapport og kan informere, at Dansk Erhverv ikke har nogle kommentarer.

Med venlig hilsen

Anja Skibsted Thomsen
Sekretær

DIREKTE: +45 3374 6718
ATH@DANSKERHVERV.DK

**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 20.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. —
—
INFO@DANSKERHVERV.DK

Pødenphant, Suzan LJ

Fra: Ole Ravnholt Sørensen, ORS [ORS@regioner.dk]
Sendt: 16. august 2010 12:27
Til: dcaa ELBV50
Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Kristensen, Henning L. ØØE; Lotte Holten-Møller, LHM
Emne: VS: Høring: Rapport om de større danske provinslufthavne
Vedhæftede filer: Rapport om større danske provinslufthavne.pdf; Høringsbrev lufthavnsrapport.pdf; høringsliste rapport.doc
docId: <http://slv.fsd.csc.dk/slvkoncp/DOK408606>
SJ: -1
Att.: SLV

Danske Regioner har modtaget høringsmaterialet omkring "rapport om de større danske provinslufthavne".

Danske Regioner har ikke bemærkninger til hverken rapporten eller anbefalingerne fra arbejdsgruppen bag rapporten.

Med venlig hilsen

Ole Ravnholt Sørensen
Seniorkonsulent
Regional Udvikling

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 81 72
F 35 29 83 00
E ors@regioner.dk

Officiel post bedes sendt til
regioner@regioner.dk

www.regioner.dk

Fra: Pødenphant, Suzan LJ [mailto:supo@slv.dk]

Sendt: 17. juni 2010 10:38

Til: Claus Bak Petersen - Docushare; Billund Kommune; Billund Lufthavn; Bornholms Regionskommune; Brønderslev Kommune; Cimber Sterling; Dansam; Dansk Erhverv; Dansk Industri; Danske Regioner; Erhvervsflyvningens Sammenslutning; Esbjerg Kommune; Favrskov Kommune; Fredericia Kommune; Frederikshavn; Hedensted Kommune; Herning Kommune; Holstebro Kommune; Horsens Kommune; Hviid, Peter R; Ikast-Brande Kommune; Jammerbugt Kommune; jkj@billund.dk; Karup Lufthavn; Kolding Kommune; Kommunernes Landsforening; Københavns Lufthavne A/S; Lemvig Kommune; michael.loeve@cph.dk; Norddjurs Kommune; Primera Air; Randers Kommune; Rebild Kommune; Ringkjøbing-Skjern Kommune; SAS; Silkeborg Kommune; Skanderborg Kommune; Skive Kommune; Starair; Struer Kommune; Sun Air; Syddjurs Kommune; Sønderborg Lufthavn; Thomas Cook; Transavia; Vejle Kommune; Vesterhimmerland Kommune; Viborg Kommune; Aalborg Kommune; Aalborg Lufthavn; Aarhus; Aarhus Lufthavn
Cc: Kristensen, Henning L. T; Skovsted, Hanne LJ; Larsen, Kurt Lykstoft D; Remmer, Niels L; Ludvigsen, Keld Ø

02-09-2010

Pødenphant, Suzan LJ

Fra: Marianne Stage Elmvang [MSE@kl.dk]
Sendt: 18. august 2010 17:20
Til: dcaa ELBV50
Cc: Pødenphant, Suzan LJ; Kristensen, Henning L. ØØE
Emne: VS: Høring: Rapport om de større danske provinslufthavne
Vedhæftede filer: Rapport om større danske provinslufthavne.pdf; Høringsbrev lufthavnsrapport.pdf; høringsliste rapport.doc
docId: http://slv.fsd.csc.dk/slvkoncp/DOK408576
SJ: -1

KL har ingen bemærkninger til anbefalingerne i rapporten.

KL skal bede om at få evt. opfølgende forslag til lovgivning i høring.

KL beklager forsinkelsen.

Mvh

Marianne Stage Elmvang
 Konsulent

Veje og Trafik
 Teknik og Miljø
 KL
 E: mse@kl.dk
 T: 33 70 33 76

Fra: Pødenphant, Suzan LJ [mailto:supo@slv.dk]

Sendt: 17. juni 2010 10:38

Til: Claus Bak Petersen - Docushare; Billund Kommune; Billund Lufthavn; Bornholms Regionskommune; Brønderslev Kommune; Cimber Sterling; Dansam; Dansk Erhverv; Dansk Industri; Danske Regioner; Erhvervsflyvningens Sammenslutning; Esbjerg Kommune; Favrskov Kommune; Fredericia Kommune; Frederikshavn; Hedensted Kommune; Herning Kommune; Holstebro Kommune; Horsens Kommune; Hviid, Peter R; Ikast-Brande Kommune; Jammerbugt Kommune; jkj@billund.dk; Karup Lufthavn; Kolding Kommune; KL; Københavns Lufthavne A/S; Lemvig Kommune; michael.loeve@cph.dk; Norddjurs Kommune; Primera Air; Randers Kommune; Rebild Kommune; Ringkjøbing-Skjern Kommune; SAS; Silkeborg Kommune; Skanderborg Kommune; Skive Kommune; Starair; Struer Kommune; Sun Air; Syddjurs Kommune; Sønderborg Lufthavn; Thomas Cook; Transavia; Vejle Kommune; Vesterhimmerland Kommune; Viborg Kommune; Aalborg Kommune; Aalborg Lufthavn; Aarhus; Aarhus Lufthavn
Cc: Kristensen, Henning L. T; Skovsted, Hanne LJ; Larsen, Kurt Lykstoft D; Remmer, Niels L; Ludvigsen, Keld Ø

Emne: Høring: Rapport om de større danske provinslufthavne

Der vedlægges høringsbrev vedr. Rapport om de større danske provinslufthavne med høringsliste. Frist for eventuelle bemærkninger er **16. august 2010** til dcaa@slv.dk, gerne med kopi til supo@slv.dk og hekr@slv.dk.

Med venlig hilsen

Suzan Pødenphant

02-09-2010