



Besvarelse af trafikudvalgsspørgsmål nr. 925 stillet af folketingsmedlem Jonas Dahl, SF.

Spørgsmål nr. 925:

Hvad agter ministeren at gøre for at rette op på den ulige statsstøtte til provinslufthavnene, som transportministeren har henvist til forsvarsministeren, jf. transportministerens svar på L 152 – spm. 2, og finder ministeren den skævhed rimelig?

Svar:

Jeg forudsætter, at spørgsmålet tager udgangspunkt i "Rapport om de større danske provinslufthavne", som blev udgivet af Statens Luftfartsvæsen i maj 2010. Af rapporten fremgår det, at der finder indirekte statsstøtte sted, men ikke at denne er hverken ulige eller urimelig.

Overordnet finder jeg, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning giver god mening at udnytte landets infrastruktur ved at lade både militære og civile parter benytte de eksisterende lufthavne. Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning giver det også god mening, at en civil aktør deler placering med forsvaret, da det i dette tilfælde giver mulighed for at dele udgifterne til en række driftsopgaver.

Forsvarskommandoen er herudover anmodet om en udtalelse til brug for Forsvarsministeriets besvarelse.

Forsvarskommandoen har i den anledning oplyst følgende:

"Forsvaret har i dag tre flyvestationer i henholdsvis Aalborg, Karup og Skrydstrup. Fra disse lufthavne drives flyvevåbnets operationer med transportfly, helikoptere og jagerfly. Forsvaret afholder i den forbindelse en række udgifter til vedligeholdelse af landingsbaner, bemanning af kontrolltårn, snerydning, tekniske landingshjælpemidler, banelys med videre. På disse tre flyvestationer er der desuden placeret civile lufthavne, der i henhold til særlige aftaler anvender flyvestationernes faciliteter.

Grundlaget for indgåelse af aftaler med civile lufthavne på forsvarets flyvestationer er forskelligt fra sted til sted. De civile lufthavne betaler enten en fast procentuel del af

omkostningerne forbundet med drift af lufthavnene eller afregner i henhold til det aktuelle forbrug.

Flyvestation Aalborg:

Forsvarsministeriet ejer den største del af Flyvestation Aalborg. Aalborg Lufthavn "ejer" således kun arealerne, som ligger tæt omkring den civile lufthavn og er del af et defineret fællesareal på flyfeltet. Siden Forsvarsministeriets overtagelse af områderne er der løbende foretaget ændringer i aftalen med Aalborg Lufthavn. Den nuværende aftale omhandler en byrdedeling (procentuelt udregnet), hvor Aalborg Lufthavn betaler en procentdel af driftsudgifterne.

Flyvestation Karup:

Flyvestation Karup støtter Karup lufthavn med lufttrafiktjeneste, brand- og redningsberedskab og banerydningsaktiviteter, som enhederne på flyvestationen alligevel i en vis udstrækning skulle gennemføre af hensyn til forsvarets aktiviteter.

Karup Lufthavn registrerer alle civile flyvninger og opkræver afgifter. Efter aftale med forsvaret overfører Karup Lufthavn månedligt alle start- og landingsafgifter til forsvaret. Afgifterne opkræves af etableringsstjenesten på Flyvestation Karup. Karup Lufthavn betaler ud over start- og landingsafgifter også alle omkostninger til tekniske landingshjælpemidler.

Flyvestation Skrydstrup:

Fra Vojens Lufthavn er der ikke regelmæssig ruteflyvning. Dog betaler Vojens lufthavn civil certificering af tekniske landingshjælpemidler samt én årlig kontrolflyvning af anlæg forbundet hermed. Lufthavnens civile trafik består hovedsageligt af skole- og civil beflyvning med små luftfartøjer. Alle start- og landingsafgifter afregnes direkte med den stedlige etableringsstjeneste."

Jeg kan hertil tilføje, at placeringen af forsvarets etableringer fastlægges i forbindelse med de politiske aftaler om forsvaret. Eksempelvis blev flyvestationen i Værløse nedlagt som operativ flyvestation i forbindelse med forliget 2000-2004, og flyvestationerne i Tirstrup og Vandel blev nedlagt som deployeringsflyvestationer i forbindelse med forliget 1995-1999. Det er således politisk besluttet, hvor forsvarets etableringer er placeret.