

Trafikudvalget

L 36 - Bilag 2

TRU alm. del – bilag 529 (FT 2005-06)

Offentligt

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1260 København K.

OP/km

den 29.08.2006

Vedrørende: Anmodning om foretræde i forbindelse med behandlingen af "udkast til forslag til ændring af lov om luftfart" – herunder specielt "lufthavnstakster".

Bestyrelsen og direktionen i Aarhus Lufthavn A/S, til anledningen suppleret med amtsborgmester Johannes Flensted Jensen, Århus Amt (amtet har en ejerandel på 10,9 % af Aarhus Lufthavn A/S), skal hermed anmode om foretræde for Trafikudvalget snarest muligt.

Baggrunden for vor anmodning er et ønske om, at redegøre for lufthavnens syn på konkurrencevilkårene mellem danske provinslufthavne. Vi henviser i den forbindelse til vedlagte (80 eksemplarer) høringssvar af 22.08.2006.

Eventuelle spørgsmål bedes rettet til undertegnede på tlf. 8775 7002.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S

Ole Paaske
Direktør

Bilag.



AARHUS LUFTHAVN A/S - AARHUS AIRPORT LTD.

1111 1111 1111

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1260 København K

Modtaget

Indkommet

Dato/dage

OP/km

den 30.08.2006

Vedr. Tillæg til tidligere skrivelse af 29.08.2006

I tillæg til tidligere fremsendte skrivelse vedrørende ønske om foretræde for Folketingets Trafikudvalg kan det oplyses, at formanden for det Midtjyske Regionsråd Bent Hansen også deltager.

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ole Paaske', written over a circular stamp or seal.

Ole Paaske
Direktør

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

OP/km

den 22.08.2006

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

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

Herudover skal vi tilføje:

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

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

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

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

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

2. Ad. Konkurrencen mellem lufthavnene.

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

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

1: Aktieselskaberne:

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

2: De kommunale lufthavne:

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

3: Lufthavne på militære flyvestationer:

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

4: Statslufthavne:

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

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

3. Ad. Konsekvenser for erhvervslivet.

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

4. Ad: De-facto nationalisering:

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

henvises til både Norge og Sverige hvor mere end 90 % af de regionale lufthavne ejes og drives af statslige lufthavnsselskaber.

Aarhus Lufthavn A/S anbefaler:

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

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

Med venlig hilsen
Aarhus Lufthavn A/S

Ole Paaske
Direktør