

En vigtig konklusion i arbejdsgruppens rapport er, at der på grund af den særlige monopolstilling, som lufthavnene indtager, fortsat er behov for regulering af de 8 store og mellemstore offentlige lufthavnes takster. Der er i alt 34 offentlige lufthavne i Danmark.

Arbejdsgruppen foreslår derfor *en deregulering i relation til de mindre lufthavne* – dvs. at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende taksterne for de mindre lufthavne – eksempelvis Thisted Lufthavn, Sydfyn Flyveplads og Aars Flyveplads. I dag er alle lufthavne omfattet af reguleringen – også de mindre lufthavne.

Arbejdsgruppen peger også på, at den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (bagagesortering, last og losning, brændstofpåfyldning m.v.), i et vist omfang er blevet liberaliseret, og at der derfor ikke i alle tilfælde vil være behov for regulering på dette område. Det er således hensigten, at takstreguleringen kun kommer til at omfatte *ground handling* i situationer, hvor der ikke er mulighed for konkurrence i en lufthavn.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der skabes klarhed over, i hvilket omfang den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (f.eks. passagerbetjening, bagagehåndtering og brændstofpåfyldning), skal indgå i takstreguleringen. Arbejdsgruppen anbefaler, at de generelle konkurrenceregler alene skal anvendes i situationer, hvor der er mulighed for konkurrence, mens den sektorspecifikke takstregulering i luftfartsloven (§ 71) alene gælder, hvor der ikke er konkurrence. Lufthavnene skal efter forslaget have mulighed for at vælge, om de ønsker at konkurrenceudsætte forskellige typer *ground handling*-ydelser, eller om betalingen for disse ydelser skal underlægges takstregulering.

Konkret anbefaler arbejdsgruppen, at der fremlægges forslag til ændring af luftfartslovens § 71, således at det præciseres, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om takster også omfatter *ground handling*, jf. ovenfor. Herefter foreslår arbejdsgruppen, at Statens Luftfartsvæsen efter vedtagelsen af lovforslaget udsteder en ny bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart) om lufthavnstakster, hvor de forskellige forslag i relation til takstreguleringen udmøntes.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at lufthavnene får *større frihed i takstfastsættelsen*, hvis de kan blive enige med deres brugere (dvs. luftfartsselskaberne). En mulighed kunne eksempelvis være at opkræve en større del af de samlede takster via passagertaksten, således at luftfartsselskaberne betaler relativt mere,

når de har mange passagerer med og relativt mindre, når de har færre med.

Lufthavnene bør endvidere ifølge arbejdsgruppen have mulighed for at vælge *reguleringsmodel*, dvs. om taksterne skal baseres på en sammenhæng mellem indtægter og udgifter (en omkostningsrelateret model) eller en *incitamentsskabende model*, som i dag i princippet benyttes i Københavns Lufthavn, Kastrup. En incitamentsskabende model sigter bl.a. mod at give lufthavnene incitament til at være så effektive som muligt. Valgfriheden med hensyn til reguleringsmodel gælder dog kun de mindre lufthavne. For lufthavne med en stor samfundsmæssig betydning (mere end 10 mio. passagerer årligt, hvilket i dag kun gælder Københavns Lufthavn, Kastrup) skal myndighederne kunne anvende den af de to typer reguleringsmodeller, som vurderes at være mest hensigtsmæssig.

Herudover anbefales det at indføre bødestraf for lufthavne, der opkræver takster i strid med reglerne. Hvis lufthavne i dag opkræver takster i strid med reglerne, kan Statens Luftfartsvæsen kun reagere ved at lukke lufthavnen.

Endelig foreslår arbejdsgruppen, at det skal være obligatorisk for lufthavne at gennemføre *konsultationer* med deres faste brugere om takstfastsættelsen.

#### 2.1.4. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Transport- og Energiministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefalinger i rapporten, og lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse hermed.

For at skabe klarhed over reguleringen af *ground handling* foreslås det derfor – i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger – at det i luftfartslovens § 71, stk. 1, præciseres, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for *ground handling*.

*Ground handling* skal dog kun reguleres i den udstrækning, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ydelserne er nødvendige for benyttelse af lufthavnen.

Der er eksempelvis mulighed for konkurrence i de lufthavne, som er omfattet af pligten til at åbne markedet for levering af *ground handling*-ydelser til tredjemand efter bekendtgørelsen om adgang til *ground handling*-markedet (bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til *ground handling*-markedet i danske lufthavne). Formålet med *ground handling*-bekendtgørelsen, der gennemfører et EU-direktiv (Rådets direktiv nr. 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til *ground handling*-markedet i Fællesskabets lufthavne), er at åbne markedet for levering af *ground*