



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 27. januar 2015  
J. nr. 2014-4314

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mads Rørvig (V):

**Spørgsmål 18:**

Ministeren bedes redegøre for, hvilke muligheder der findes for at understøtte Karup Lufthavn, således at lufthavnen fortsat vil have regelmæssig passagertrafik.

**Svar:**

I forlængelse af min foreløbige besvarelse den 10. november 2014 redegøres nedenfor for de støtteordninger, der anses for relevante i forhold til Karup Lufthavn. Det skal indledningsvist anføres, at støtte ydet til en lufthavn ydet af kommuner, kommunale fællesskaber eller kommunale selskaber i øvrigt er omfattet af EU's statsstøtteregler på lige fod med støtte ydet af staten. Staten fortolkes i denne sammenhæng bredt og omfatter både lokale, centrale og regionale myndigheder.

Reglerne for, på hvilket grundlag og under hvilke forudsætninger, der må ydes statsstøtte til Karup Lufthavn, fremgår af Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber af 4. april 2014 (2014/C 99/03).

Det fremgår bl.a. heraf, at støtte til lufthavne kan ydes enten som investeringsstøtte eller driftsstøtte.

Investeringsstøtte kan uden anmeldelse til Kommissionen ydes til lufthavne med under 3 mio. passagerer (ankommende + afrejsende) årligt. For lufthavne med under 1 mio. passagerer kan investeringsstøtten udgøre op til 75 % af lufthavnens kapitalomkostninger. Der skal forud for ydelse af støtte ske individuel anmeldelse til Kommissionen (notifikation), såfremt lufthavnen, der ønskes ydet investeringsstøtte til, ligger indenfor en afstand på 100 km eller 60 minutters rejsetid fra en anden lufthavn.

Driftsstøtte kan ydes til lufthavne med et passagertal på under 200.000 passagerer i en højest 10-årig periode årligt, uden at der skal ske anmeldelse til Kommissionen. Dog skal støtten ligeledes her forud anmeldes til Kommissio-



nen, såfremt den ønskes ydet til en lufthavn, hvis afstand til en anden lufthavn er under 100 km eller under 60 minutters rejsetid fra en anden lufthavn.

Side 2/2

Der er endvidere mulighed for at yde støtte efter det såkaldte investorprincip. Dette indebærer – kort fortalt – at Kommissionen tager stilling til, om finansieringen – f.eks. et kapitalindskud – udgør statsstøtte ud fra en vurdering af, om en privat investor ville have ydet den samme finansiering under tilsvarende omstændigheder, samt udsigterne til at opnå et, ud fra en markedsbetragtning, rimeligt afkast eller at begrænse/undgå et tab. Offentlig finansiering, der ydes under sådanne omstændigheder, betragtes ikke som statsstøtte. Den offentlige investor skal dog i givet fald overfor Kommissionen kunne dokumentere og sandsynliggøre, at ovennævnte betingelser er til stede.

Det kan endvidere oplyses, at Transportministeriet har indhentet en udtalelse fra Erhvervsstyrelsen, som for så vidt angår regionalstøtte oplyser at:

”Det fremgår af Kommissionens retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2014-2020 (2013/C 209/01), punkt 10 sammenholdt med fodnote 12, at disse ikke finder anvendelse i transportsektoren og at ”transport” her dækker over transport af passagerer via luftfart, søtransport, vejtransport, jernbanetransport og ad indre vandveje samt erhvervsmæssige fragttjenester. Der er ingen konkrete støtteordninger på Erhvervsstyrelsens område, som ville kunne anvendes til investeringsstøtte eller driftsstøtte til Karup Lufthavn. ”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke