

## NOTAT OM KOLDING LUFTHAVN

### 1. INDLEDNING

Kolding Kommune (herefter "kommunen") undersøger rammerne for kommunens fremtidige engagement i Fonden Den Selvejende Institution Koldingegnens Lufthavn, Vamdrup (herefter "fonden") og Kolding Lufthavn ApS (herefter "selskabet"). Selskabet er 100 % ejet af fonden.

Kommunen giver årligt driftsstøtte på ca. 2,5 mio. kr. til lufthavnen. Dette ønsker kommunen ikke at give i fremtiden.

Kommunen har derfor bedt Horten undersøge den juridiske konstruktion af Kolding Lufthavn med henblik på at vurdere og beskrive kommunens muligheder for:

- 1) At afvikle sit engagement i lufthavnen ved, at kommunen ophører med at støtte lufthavnen og udtræder af fonden og selskabet, alternativt at lufthavnen sælges til tredjemand. Vi beskriver også mulighederne for i den forbindelse at overdrage lufthavnen til en privat aktør. Se afsnit 4.
- 2) Fortsat at støtte lufthavnen, herunder om det er muligt indenfor kommunalfuldmagtsreglerne og statsstøttereglerne i øvrigt. Se afsnit 4.4.

### 2. SAMMENFATNING

#### 2.1 Afvikling af kommunens engagement i lufthavnen

Hvis kommunen skal afvikle sit engagement, kræver det, at:

- 1) kommunen udtræder af fondens bestyrelse og fundatsen ændres (se afsnit 4.2), og
- 2) kommunen opsiger sine aftaler med fonden og selskabet (se afsnit 4.3)

Begge dele gøres konkret ved, at kommunen ensidigt sender en meddelelse til fonden om, at kommunen vil udtræde samt meddelelser om opsigelser af aftalerne til fonden og selskabet. Det medfører ikke noget ansvar for kommunen.

Herefter skal bestyrelsen i fonden indsende en anmodning til kommunen og Civilstyrelsen om tilladelse til at ændre fundatsen. Særligt i forhold til anmodningen til Civilstyrelsen, er vi i tvivl om fondens retlige status. Se nærmere herom i afsnit 4.2.1. Det har betydning for tilsynet med fonden efter kommunens afvikling af sit engagement i fonden. Vi anbefaler derfor – særligt af hensyn til sagsbehandlingstiden - at kommunen foreslår fondens bestyrelse, at Civilstyrelsen høres om fondens retlige status, herunder om fonden er en erhvervsdrivende fond, og om fonden er undtaget fra fondslovene. Det kan ske i forbindelse med anmodningen om tilladelse til ændring af fundatsen. Formålet med dette er at afklare, hvilke regler og hvilket tilsyn fonden vil være underlagt, efter kommunens afvikling af sit engagement i fonden.

Kommunen er stifter af fonden, og fonden har modtaget kommunale midler. Fondens kan derfor også efter kommunen er udtrådt kun varetage aktiviteter, som kommunen lovligt kan varetage. Kommunen skal derfor fortsat føre tilsyn med, at fonden kun varetager lovlige kommunale aktiviteter. Det kan fx gøres ved at kræve, at kommunen fremadrettet skal godkende visse ændringer af fundatsen, herunder fondens formål og bestemmelser om anvendelse af formuen ved ophør.

Kommunen har følgende aftaler, som skal opsiges i forbindelse med en udtræden:

| Oversigt over Aftaler                               |  |             |
|---|--|-------------|
| Dokument  | Opsigelsesvarsel                         | Punkt       |
| Lejeaftalen mellem fonden og kommunen               | 6 måneders varsel til ophør en 1. januar | § 12        |
| Driftskontrakt mellem kommunen, fonden og selskabet | 12 måneders varsel                       | § 18        |
| Forretningsføreraftale mellem fonden og selskabet   | Intet opsigelsesvarsel aftalt            |             |
| Samarbejdsaftale mellem kommunen og lufthavnen      | 3 måneders varsel                        | "Ikrafttræ- |

Der er derudover et gældsbevis af 10. juni 1991 mellem fonden og kommunen, hvorefter fonden skylder kommunen 500.000 kr. Gældsbevis forældes som udgangspunkt efter 10 år, men forældelse kan efter omstændighederne være afbrudt. Vi vurderer, at hvis gældsbeviset er optaget i samtlige fondens regnskaber, er gældsbeviset ikke forældet. Se nærmere herom i afsnit 4.3.

Hvis hele lufthavnen skal sælges til tredjemand, vil det som udgangspunkt kræve en ændring af fondens formålsbestemmelse, da fonden efter et salg ikke

vil kunne efterleve sit formål om at eje og drive de ejendomme, som lufthavnen drives på. Det kræver tilladelse fra Civil- og/eller Erhvervsstyrelsen. Der stilles generelt meget strenge krav til at en fonds formål tillades ændret.

Fonden kan dog sælge kapitalandelene i selskabet uden en formålsændring. Den mulighed er nærmere beskrevet i afsnit 4.4.3. Et sådant salg vil også kunne kræve godkendelse af Civilstyrelsen. Fonden vil efter et salg kun være udlejer af sine ejendomme og kommunens engagement i fonden kan afvikles som beskrevet ovenfor. Herefter fører kommunen kun tilsyn med, at fonden anvender sine midler til lovlige kommunale opgaver.

Fondens bestyrelse kan også undersøge, om fundatsen kan ændres, så fondens midler kan uddeles til tredjemand. Dog kun i det omfang, kommunen også ville kunne støtte tredjemand.

## 2.2 **Kommunens mulighed for fortsat at støtte lufthavnen**

Vi vurderer, at kommunen har hjemmel i luftfartslovens § 52 a til at støtte lufthavnen. Se nærmere herom i afsnit 5.1.

Vi vurderer imidlertid også, at støtten er omfattet af EU's statsstøtteregler. Fordi støtten er omfattet af EU-statsstøttereglerne, er den som udgangspunkt ulovlig. Det gælder dog ikke, hvis støtten godkendes af Kommissionen eller kan gives i overensstemmelse med en fritagelse, fx de minimis-forordningen eller den generelle gruppefritagelsesforordning.

Se nærmere i afsnit 5.2.3.2 om mulighederne for at give de minimis-støtte eller gruppefritage støtte til lufthavnen.

Det er vores vurdering, at kommunen efter en konkret vurdering vil kunne gruppefritage den kontante støtte på ca. 2,5 mio. kr. om året.

## 3. **HVIS KOMMUNEN FORTSAT SKAL LEVERE TJENESTEYDELSER VEDERLAGSFRIT TIL LUFTHAVNEN KRÆVER DET, AT VÆRDIEN HERAF KAN FORUDBEREGNES PRÆCIST. SÅ KAN STØTTEN ENTEN GIVES SOM DE MINIMIS-STØTTE ELLER GRUPPEFRITAGES.BAGGRUND**

Til brug for vores vurdering har vi modtaget følgende materiale:

- 1) Lejeaftale af 15. marts 1995 mellem fonden og kommunen, hvori fonden udlejer ejendommene matr.nr. 4 R, 4 AP, 4 AS, 4 AV, 4 AÆ, 5C og 6A, Bønstrup By til kommunen. Dvs. de arealer, som lufthavnen ligger på. Kommunen forpligter sig i aftalen til at stille arealet vederlagsfrit til rådighed for foreningen Koldingegnens Lufthavn – dvs. i dag Selskabet.
- 2) Udkast til regnskab for fonden for 2023.
- 3) Driftskontrakt (forretningsførerftale) mellem kommunen (forretningsføreren), selskabet og fonden om drift af fonden og selskabet. Aftalen

er ikke dateret eller underskrevet. Kommunens bistand med driften af fonden og selskabet sker vederlagsfrit.

- 4) Forretningsføreraftale mellem selskabet og fonden af 23. december 2020 om et årligt tilskud fra selskabet til fonden til det arbejde, der udføres i fonden i forhold til strategisk rådgivning, administrativ assistance og udarbejdelse af regnskab for fonden. Dokumentet er dog bilagsstemplet, og datoen er så vidt vi kan læse 16. oktober 2001.
- 5) Gældsbrief af 10. juni 1991 mellem fonden og kommunen, hvorefter fonden skylder kommunen 500.000 kr. Beløbet er rente og afdragsfrit så længe, fonden ejer matr.nr. 4 R, 4 AP, 4 AS, 4 AV, 4 AÆ, 5C og 6A, Bønstrup By, og der drives flyveplads fra ejendommen.
- 6) Fundats (vedtægter) for fonden, hvorefter kommunen udpeger hele bestyrelsen i fonden. Fondens formål er at eje og drive ejendommen matr.nr. 4 R, 4 AP, 4 AS, 4 AV, 4 AÆ, 5C6A, Bønstrup By på en sådan måde, at der fra ejendommen vedvarende kan drives flyveplads med tilhørende faciliteter.
- 7) Samarbejdsaftale mellem kommunen og lufthavnen (det fremgår ikke klart om aftalen er indgået med fonden eller selskabet) af 1. juni 2016, hvorefter kommunen vederlagsfrit påtager sig at yde generel rådgivning og administrativ bistand i det omfang, at der er overskudskapacitet. Kommunen påtager sig endvidere at varetage personaleadministrative opgaver, herunder lønudbetaling.
- 8) Vedtægter for Koldingegnens Lufthavn ApS. Selskabets formål er at drive Koldingegnens lufthavn på et solidt økonomisk grundlag, så pladsen fortsat kan fastholdes som en tidssvarende flyveplads til generel aviation, herunder så den kan betjene faldskærmssporten, og at pladsen til enhver tid kan være i pagt med brugernes behov vurderet ud fra såvel sikkerhedsmæssige, som teknologiske, økonomiske og servicemæssige forhold.
- 9) Udkast til intern årsrapport for selskabet for 2023.
- 10) Fondsregistrets brev af 2. april 1990 til advokat Jens Laursen, vedrørende: Den selvejende institution Koldingegnens Lufthavn, Vamdrup. (Brevet er i sin helhed modtaget fra Civilstyrelsen efter anmodning om aktindsigt).
- 11) Kopi af Civilretsdirektoratets skrivelser om fonden af 8. oktober 2001, 20. juli 2001 og 10. september 2001.
- 12) Forretningsplan fra advokaterne Fønss og Hove for Koldingegnens Lufthavn (dokumentet er udateret men fremstår af form og indhold som om, at det er fra 2001).

- 13) Notat fra advokaterne Fønss og Hove angående Koldingegens Lufthavn. Dokumentet er udateret men fremstår af form og indhold, som om, at det er fra 2001.

#### **4. AFVIKLING AF KOMMUNENS ENGAGEMENT I LUFTHAVNEN**

##### **4.1 Indledende om afvikling af kommunens engagement**

Hvis kommunen skal afvikle sit engagement, kræver det, at:

- 1) kommunen udtræder af fondens bestyrelse og fundatsen ændres (se afsnit 4.2), og
- 2) kommunen opsiger sine aftaler med fonden og selskabet (se afsnit 4.3)

Begge dele gøres konkret ved, at kommunen sender en meddelelse til fonden om, at kommunen vil udtræde. Samtidig kan kommunen opsige sine aftaler med henholdsvis fonden og selskabet.

##### **4.2 Udtræden af fonden og ændring af fundatsen**

###### *4.2.1 Om udtræden af fonden*

Det er principielt fondens bestyrelse, som er ansvarlig for at foretage de nødvendige ændringer af fondens fundats, når kommunen har meddelt fonden, at kommunen vil udtræde. Vi har dog i afsnit 4.2.2, 4.2.3 og 4.2.4 beskrevet, hvordan de nødvendige ændringer af fundatsen skal gennemføres.

###### *4.2.2 Fonden og dens retlige status*

"Fonde" er omfattet af lov om fonde og visse foreninger ("fondsloven") eller, hvis "fonden" udøver visse former for erhvervsaktivitet, lov om erhvervsdrivende fonde ("erhvervsfondsloven").

Vi vurderer, at det er tvivlsomt, om fonden, kan anses for at være en "fond" i fondslovens forstand. Det skyldes at stifter af fonden, kommunen, er tillagt rådgighedsbeføjelser i fonden, herunder godkendelse af fondens budgetter samt krav om kommunens samtykke til rådgighed over fondens ejendom, sammenlægning og opløsning, ændring af fondens formål og mere betydelige ændringer af vedtægterne. Det medfører en risiko for, at fondens bestyrelse ikke anses for en "en i forhold til stifter selvstændig ledelse". Fonden opfylder i så fald ikke betingelserne for at være en fond.

Civilstyrelsen har ved brev af 20. juli 2001 rejst samme spørgsmål.

Den fremsendte korrespondance indeholder imidlertid ikke Civilstyrelsens endelige udtalelse. En eventuel udtalelse fra Civilstyrelsen kan søges fremskaffet ved anmodning om aktindsigt.

Erhvervsdrift

En "fond" anses for erhvervsdrivende, hvis den:

- 1) udøver virksomhed med salg eller udlejning af fast ejendom, eller
- 2) har den i selskabslovens § 7 anførte forbindelse med et aktie- eller anpartsselskab eller med en anden virksomhed. Fx når fonden ejer mere end halvdelen af stemmerettighederne i en virksomhed.

En fond anses dog ikke for erhvervsdrivende, hvis den virksomhed, fonden udøver eller har den i 2), anførte forbindelse med, er af begrænset omfang eller kun omfatter en uvæsentlig del af fondens samlede formue. Fra Erhvervsstyrelsens praksis kan udledes en formodningsregel, hvorefter en fond, der har den i 2) anførte forbindelse med et selskab, ikke anses for erhvervsdrivende, hvis de erhvervsmæssige aktiver (kapitalandele) udgør mindre end 10 pct. af fondens samlede aktiver.

Efter det oplyste benyttes lufthavnen til erhvervsmæssig/kommerciel flytrafik. Selskabet udgør en erhvervsvirksomhed i anpartsselskabsform. Fonden ejer 100 pct. af anparterne og stemmerettighederne i selskabet. Værdien af disse anparter udgjorde ifølge fondens regnskab for 2023 350.000 kr. ud af en samlet aktivmasse på 1.078.510 kr.

Vi vurderer, at hvis fonden kan anses for at være en fond i fondslovens forstand, er den erhvervsdrivende. Fonden skal som følge heraf registreres som en erhvervsdrivende fond i CVR-registret, ligesom fondens vedtægter må ændres til at opfylde kravene for erhvervsdrivende fonde.

#### Tilsyn

Civilstyrelsen fører tilsyn med ikke-erhvervsdrivende fonde og Erhvervsstyrelsen fører tilsyn med erhvervsdrivende fonde.

Fondsmyndigheden kan dog bestemme, at en fond henholdsvis en erhvervsdrivende fond, som på anden måde end efter fondsloven er undergivet et vist statsligt, regionalt eller kommunalt tilsyn, helt eller delvist skal være undtaget fra fondsloven, jf. fondslovens § 1, stk. 5. Reglen gælder ikke, hvis tilsynsmyndigheden tillige er fondens stifter eller væsentlige gavegiver.

Fondsregisteret (i dag Civilstyrelsen) meddelte den 2. april 1990, at fonden er undtaget fra fondsloven i medfør af § 1, stk. 3 i lov nr. 300 af 6. juni 1987 om fonde og visse foreninger (i dag § 1, stk. 5). Civilstyrelsen forelagde i forbindelse med sin afgørelse sagen for Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (i dag Erhvervsstyrelsen), der den 30. januar 1990 meddelte, at fonden heller ikke ansås for at være omfattet af lov om erhvervsdrivende fonde.

Afgørelserne er i strid med den nugældende fondslov. Afgørelserne var formentlig også på tidspunktet i strid med den fondsretlige grundsætning om stifters uafhængighed, der var gældende som en del af Erhvervsstyrelsens praksis

på tidspunktet for afgørelsen, dvs. før kravet blev indskrevet som en del af lovteksten i fondslovene i 2014 på baggrund af Erhvervsfondsudvalgets rapport fra december 2012).

Det følger i den forbindelse af fondens fundats, at ændringer af fondens formål og lignende mere betydelige ændringer af vedtægterne desuden skal godkendes af Justitsministeren (i praksis Civilstyrelsen). Det er vores vurdering, at hvis bestyrelsen ændrer tilsynsbeføjelserne, er det en betydelig ændring af vedtægterne, der vil kræve godkendelse fra Civilstyrelsen. Fondens retlige status og tilsynsmyndighed ændrer derfor efter vores vurdering heller ikke på, at en vedtægtsændring som følge af kommunens afvikling af sit engagement lufthavnen vil kræve Civilstyrelsens godkendelse.

#### 4.2.3 *Ændring af fondens fundats*

Fondens bestyrelse består af tre medlemmer, hvoraf et udpeges af og blandt Kolding Byråds medlemmer, et udpeges af Kolding Erhvervsråd og et medlem, der skal være flyvekyndig og i øvrigt repræsentere erhvervslivet.

Beslutning om ændring af fundatsen kan kun træffes, hvis to bestyrelsesmedlemmer stemmer for. Ændring af fondens formål og lignende mere betydelige ændringer af fundatsen skal desuden godkendes af justitsministeren og kommunen. Det er som nævnt vores vurdering, at en ændring af tilsynsbeføjelserne er en betydelig ændring af vedtægterne, der vil kræve godkendelse fra Civilstyrelsen.

Hvis kommunen skal afvikle sit engagement i fonden, vil det derfor kræve en ændring af fundatsen samt både kommunens og Justitsministerens (dvs. Civilstyrelsens) godkendelse. Bestyrelsen skal i den forbindelse indsende en anmodning til Civilstyrelsen om tilladelse til at ændre fundatsen.

Der er som beskrevet ovenfor i afsnit 4.2.1 uklarhed omkring fondens retlige status, hvilket har betydning for tilsynet med fonden efter kommunens afvikling af sit engagement i fonden. Det bør derfor henstilles til fondens bestyrelse, at Civilstyrelsen i forbindelse med anmodning om tilladelse til ændring af fundatsen høres om fondens retlige status, herunder om fonden er en erhvervsdrivende fond, samt hvorvidt fonden er undtaget fra fondslovene. Dette er med henblik på at afklare, hvilke regler og hvilket tilsyn fonden vil være underlagt, efter kommunens afvikling af sit engagement i fonden.

#### 4.2.4 *Håndtering af indskudskapitalen*

Fonden er stiftet med en egenkapital på 300.000 kr., der er indbetalt fra Kolding Kommune, Vamdrup Kommune og Lunderskov Kommune. I det udkast til årsregnskab for 2023, som vi har modtaget, fremgår de 300.000 stadigvæk som en underpost til egenkapitalen med titlen "fondskapital, bunden".

Fonden kan selv efter kommunen er udtrådt kun varetage aktiviteter, som kommunen kan varetage, fordi kommunen er stifter, og fonden har modtaget kommunale midler. Kommunen skal derfor føre tilsyn med, at fonden kun varetager lovlige kommunale aktiviteter. Det kan fx gøres ved at kræve, at kommunen skal godkende visse ændringer af fundatsen, herunder formål og anvendelse af formuen ved ophør samt ved en løbende opfølgning, fx modtagelse af årsrapport.

#### 4.2.5 *Udtræden af selskabet*

Selskabet er ejet af fonden. Fonden er derfor nødt til enten at afhænde selskabet eller at opløse det inden, at selve fonden kan opløses.

Kommunen kan således ikke som sådan udtræde af selskabet.

#### 4.3 **Håndtering af aftaler i forbindelse med udtræden:**

Kommunen har følgende aftaler, som skal opsiges i forbindelse med en afvikling af kommunens engagement:

| Oversigt over Aftaler                               |  |             |
|---|--|-------------|
| Dokument  | Opsigelsesvarsel                         | Punkt       |
| Lejeaftalen mellem fonden og kommunen               | 6 måneders varsel til ophør en 1. januar | § 12        |
| Driftskontrakt mellem kommunen, fonden og selskabet | 12 måneders varsel                       | § 18        |
| Forretningsføreraftale mellem fonden og selskabet   | Intet opsigelsesvarsel aftalt            |             |
| Samarbejdsaftale mellem kommunen og lufthavnen      | 3 måneders varsel                        | "Ikrafttræ- |

Der er derudover udarbejdet et gældsbevis af 10. juni 1991 mellem fonden og kommunen, hvorefter fonden skylder kommunen 500.000 kr. Beløbet er rente og afdragsfrit så længe, fonden ejer matr.nr. 4 R, 4 AP, 4 AS, 4 AV, 4 AÆ, 5C og 6A, Bønstrup By, og der drives flyveplads fra ejendommen. Vi kan ved opslag i tingbogen ikke konstatere, at gældsbeviset er tinglyst.

Gældsbeviset forfalder således ikke til betaling i forbindelse med, at kommunen ophører med at støtte selskabet. Det forfalder først, hvis der ikke længere drives flyveplads fra ejendommen.

Det følger af forældelseslovens § 5, stk. 1, nr. 1, at en fordring er forældet 10 år efter, den er opstået, når der er udstedt et gældsbevis for fordringen. Forældelse afbrydes dog, hvis skyldneren overfor fordringshaveren udtrykkeligt eller ved sin handlemåde erkender sin forpligtelse.

Efter Højesterets dom i U 1963/87 H kan det være tilstrækkeligt, at fonden har anerkendt at skyldte kommunen de 500.000 kr. på gældsbeviset i sit regnskab. Vi



har kun modtaget et udkast til regnskab for 2023, og vi har derfor ikke grundlag for at vurdere, om gældsrevet er forældet. Vi vurderer, at hvis gældsrevet er optaget i samtlige regnskaber, er gældsrevet ikke forældet.

#### 4.4 **Fondens mulighed for at afvikle sine aktiviteter ved et salg af lufthavnen til tredjemand**

##### 4.4.1 *Indledning*

Et salg af lufthavnen kan enten ske, ved at alle aktiviteterne (både ejendomme og selskabet) sælges og fonden afvikles, eller ved at fonden sælger kapitalandele i selskabet og fortsat udlejer ejendommene til lufthavnen.

##### 4.4.2 *Salg af ejendommene*

Det følger af fundatsens § 2, at fondens formål er at eje og drive ejendommene matr.nr. 4 r, 4 ap, 4 as, 4 av, 4 aæ, 5 c og 6 a, Bønstrup By, Vamdrup.

Fondens stifter har i fundatsen bestemt, at fondens midler skal være anbragt i de nævnte ejendomme. Denne bestemmelse skal respekteres. Afhændelse af ejendommene vil derfor efter vores vurdering forudsætte en ændring af fundatsen. Dette kræver tilladelse fra Civil- og/eller Erhvervsstyrelsen. Vi vurderer, at det kræver godkendelse både før og efter, at kommunen har afviklet sit engagement i fonden, og uanset om fonden skal anses for en erhvervsdrivende eller ikke-erhvervsdrivende fond. Der stilles generelt meget strenge krav til at en fonds formål tillades ændret.

##### 4.4.3 *Salg af kapitalandele i selskabet*

Fondens fundats kræver ikke, at fonden skal eje anparter i et datterselskab. Fundatsen tillader også, at driften af lufthavnen efter bestyrelsens bestemmelse overlades til andre, herunder på anden måde end til fondens datterselskab, og at dette sker vederlagsfrit eller mod betaling.

En mulighed er derfor at sælge kapitalandelene i selskabet til tredjemand. Det vil i et sådant tilfælde skulle overvejes, hvordan et eventuelt samarbejde om driften af flyvepladsen skal organiseres samt om fonden herved bevarer sin status af en erhvervsdrivende fond, jf. nærmere ovenfor under afsnit 4.2.1.

Der er som nærmere beskrevet ovenfor under afsnit 4.2.1 uklarhed om, hvorvidt fonden er en erhvervsdrivende eller ikke-erhvervsdrivende fond. Dette har også betydning for fondens mulighed for at overdrage kapitalandelene i datterselskabet, idet ikke-erhvervsdrivende fonde alene kan overdrage eller pantsætte visse aktiver, der forelå ved fondens stiftelse eller som træder i stedet herfor, herunder anparter og fast ejendom, med Civilstyrelsens godkendelse.

Der gælder ikke en tilsvarende begrænsning for erhvervsdrivende fonde, hvor bestyrelsen kan disponere over fondens aktiver inden for grænserne af vedtægterne, herunder fondens formål, og erhvervsfondslovens bestemmelser om kapitalafgang.

Hvis fonden fortsætter som ejer af ejendommene efter et salg af selskabet til tredjemand, kan kommunen afvikle sit engagement i fonden som ellers beskrevet i dette notat. Kommunen vil dog fortsat skulle føre tilsyn med fonden som beskrevet i afsnit 4.2.4.

#### 4.4.4 *Videre drift hvis kun kapitalandelene i Selskabet sælges*

Hvis fonden sælger kapitalandelene i selskabet, vil fonden fortsat eksistere og være udlejer af ejendommene til selskabet. Et salg af kapitalandelene kan kombineres med, at kommunen opsigter alle sine aftaler med fonden og selskabet.

Et salg skal ske til markedspris for at undgå, at der ydes statsstøtte til køber. Det samme gælder for en fremtidig lejeaftale om ejendommene.

Fundatsen vil skulle ændres som beskrevet ovenfor i afsnit 4.2.3, hvis kommunen fortsat vil afvikle sit engagement i fonden fuldstændigt. Kommunen vil dog stadigvæk skulle føre tilsyn med fonden, som beskrevet i afsnit 4.2.4.

Fonden vil som led i salget modtage midler. Fondens vil derfor være i besiddelse af en formue, der vil gøre det vanskeligt at opløse fonden. Samtidig har fonden ikke i dag til formål for at uddele midler til tredjemand, jf. fundatsen § 2. Midlerne vil derfor være bundet i fonden. Fondens bestyrelse kan på den baggrund afsøge mulighederne for at få ændret fondens formål, så det fx bliver muligt at uddele fondens midler.

Fonden kan dog kun komme til at uddele midler til formål, som kommunen også ville kunne støtte.

#### 4.4.5 *Opløsning af fonden efter et salg af hele lufthavnen*

##### 4.4.5.1 Opløsning af fonden

Hvis kommunens engagement afvikles ved, at lufthavnen inklusive arealer sælges, og fonden derfor efter bestyrelsens skøn skal afvikles, kræver dette tilladelse fra Civilstyrelsen og/eller Erhvervsstyrelsen. Det er efter vores vurdering uden betydning herfor, om kommunen har afviklet sit engagement i fonden, og om fonden skal anses for en erhvervsdrivende eller ikke-erhvervsdrivende fond.

Der stilles imidlertid strenge krav til, at en fond tillades opløst. Erhvervsstyrelsens og Civilstyrelsens administrative praksis stiller herunder krav om, at fondens formål ikke længere eller kun vanskeligt kan opfyldes, og det er således ikke tilstrækkeligt, at fondens bestyrelse vurderer, at det er hensigtsmæssigt at opløse fonden. Efter Erhvervsstyrelsens praksis kan en fond likvideres, hvis det kan godtgøres, at fonden ikke de kommende år vil kunne skaffe fornødne midler

til fondens drift, og at en videreførelse af fondens aktiviteter derfor vil medføre økonomisk tab for fonden til skade for formålet. Civilstyrelsen vil formentligt stille krav om, at bestyrelsen efter kommunens ophør med støtte til fonden har afsøgt mulighederne for en alternativ indtægtskilde samt overvejet om formålet kan tilgodeses ved omdannelse til en ikke-erhvervsdrivende fond.

Civilstyrelsen tillader som udgangspunkt ikke opløsning af fonde, hvis samlede midler overstiger 3-4 mio. kr.

Bestyrelsen skal ved anmodning om tilladelse til likvidation udforme og indsende en uddybende redegørelse for baggrunden for bestyrelsens beslutning om at lade fonden træde i likvidation. Likvidationsprocessen varetages af en af bestyrelsen indstillet, og af Erhvervsstyrelsen godkendt, likvidator.

#### 4.4.5.2 Særligt om likvidationsprovenuet ved ophør

Likvidationsprovenu skal ifølge fondens fundats anvendes efter bestyrelsens skøn til støtte til den af fonden hidtil drevne flyveplads. Hvis dette ikke lader sig realisere, til støtte til anden lokal luftfart i kommunen, fortrinsvis til flyvepladsformål. Den påtænkte uddeling af et eventuelt likvidationsprovenu skal godkendes af fondsmyndigheden.

Uddeling af et eventuelt likvidationsprovenu i fonden til en erhverver af fondens ejendom og anparterne i selskabet, vil efter vores vurdering kunne vise sig problematisk, såfremt erhververen ikke er eller er ejet af en selvejende institution med et tilsvarende eller lignende formål som fondens. Det skyldes, at der er risiko for, at provenuet, fx gennem udlodning er videresalg, reelt kommer erhververen og ikke flyvepladsen til gode. Det vil formentlig heller ikke ved opstilling af bevillingsbetingelser for udlodningen være muligt at sikre, at et likvidationsprovenu alene kommer flyvepladsen til gode. Hertil bør også de skattemæssige konsekvenser for modtagerselskabet overvejes, ligesom det bør overvejes om udlodning i stedet bør ske til støtte til anden lokal luftfart i kommunen, fortrinsvis til flyvepladsformål, i overensstemmelse med fundatsens sekundære uddelingsformål ved opløsning.

Såfremt bestyrelsen ønsker at uddele et eventuelt likvidationsprovenu i fonden til en erhverver af fondens ejendom og anparterne i driftsselskabet, der ikke er eller er ejet af en selvejende institution med et tilsvarende eller lignende formål som fondens, bør Erhvervs- eller Civilstyrelsen i forbindelse med en anmodning om tilladelse til ændring af fundatsen eller opløsning af fonden høres om en sådan udlodning.

## 5. KOMMUNENS MULIGHED FOR FORTSAT AT STØTTE LUFTHAVNEN

### 5.1 Generelt om kommunens mulighed for at give støtte til lufthavnen

#### 5.1.1 Indledende om kommunal støtte til lufthavnen

Det er kommunen, der beslutter, om kommunen vil yde støtte til fonden eller lufthavnen. Der er således ingen forpligtelse til at yde støtte. Eventuel støtte skal have hjemmel i enten skreven lovgivning eller i kommunalfuldmagtsreglerne og være i overensstemmelse med statsstøttereglerne.

#### 5.1.2 Kommunens hjemmel i luftfartslovens § 52 a til at give støtte

Det følger af § 52 a i lovebekendtgørelse 2024-01-31 nr. 118 om luftfart (herefter "luftfartsloven"), at:

*"Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag og kan i den forbindelse fastsætte betaling for benyttelse af flyvepladsen.*

*Stk. 2. En kommune kan alene eller sammen med andre varetage aktiviteter efter stk. 1 i selskabsform."*

Trafikstyrelsen har tidligere i anden sammenhæng til Horten udtalt:

*"Ved en umiddelbar ordlydsfortolkning, er det styrelsens vurdering, at der med bestemmelsen i § 52 a er tilvejebragt hjemmel til at en kommune eller et kommunalt fællesskab kan eje og drive en flyveplads og dertil knyttet virksomhed. Der er således ikke forhold, der umiddelbart støtter en fortolkning af bestemmelsen således, at bestemmelsen kan udgøre en hjemmel til at en kommune kan yde støtte til en lufthavn, uden i øvrigt helt eller delvist at eje eller drive lufthavnen eller det selskab, der driver lufthavnen.*

[...]

*Det er på den baggrund styrelsens umiddelbare vurdering, at der ved ikke specifikt at nævne muligheden for at en kommune eller et kommunalt fællesskab kan yde støtte til et selskab, der ikke er ejet af kommunen eller et kommunalt fællesskab, er gjort op rækkevidden af § 52 a, således at den kun udtrykkeligt beskriver mulighederne for at eje og drive en lufthavn.*

[...]"

Fonden og selskabet er ikke ejet af kommunen. Ovenstående udtalelse indikerer således, at kommunen ikke med hjemmel i luftfartslovens § 52 a, kan støtte lufthavnen.

Vi har derfor i forbindelse med vores arbejde i denne sag indhentet en vejledende udtalelse fra Trafikstyrelsen om hvilke organisationsformer en kommune kan drive lufthavn i. Trafikstyrelsen skrev:

*"Ved en umiddelbar ordlydsfortolkning er det styrelsens vurdering, at der med § 52 a er tilvejebragt generel hjemmel til at kommuner og kommunale fællesskaber på samme måde som private og staten kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg på forretningsmæssige vilkår. Der er med bestemmelsen endvidere skabt hjemmel til, at kommuner og kommunale fællesskaber alene, eller sammen med andre, f.eks. andre kommuner, staten eller private kan varetage driften af en flyveplads, direkte eller at dette kan ske i selskabsform, og at en kommune i den forbindelse kan have bestemmende indflydelse i et selskab, der ejer og driver en flyveplads. Dette fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, der er indføjjet i luftfartsloven med lov 470 af 18. maj 2011 (lovforslag nr. L 152 fremsat 23. februar 2011).*

*Det anføres ikke præcist i bestemmelsen, eller bemærkningerne hertil, under hvilke retlige organisationsformer kommuner og kommunale fællesskaber kan, eller skal, indrette sig ved ejerskab og drift af en flyveplads.*

*Efter styrelsens vurdering medfører luftfartslovens § 52 a, stk. 2 ikke en forpligtelse for en kommune eller et kommunalt fællesskab til at drive en flyveplads i et aktie- eller anpartsselskab. Bestemmelsen forholder sig ikke i sig selv til selskabskonstruktionen som sådan, men er alene udtryk for at en kommune eller et kommunalt fællesskab alene, eller sammen med andre, f.eks. andre kommuner, staten eller private kan varetage driften af en flyveplads, direkte eller at dette kan ske i selskabsform, og at en kommune i den forbindelse kan have bestemmende indflydelse i et selskab, der ejer og driver en flyveplads.*

*Det er umiddelbart styrelsens vurdering, at der i begrebet "eje og drive" i § 52 a, også ligger mulighed for, at en kommune, (alene eller sammen med andre), som en del af det at eje og drive en flyveplads, og som det mindre i det mere, kan indrette sig med den/de retlige organisationsform(er) som denne finder hensigtsmæssig indenfor de rammer, der ligger indenfor kommunalfuldmagten, og som i øvrigt ligger indenfor rammerne af selskabslovgivningen, konkurrencelovgivningen, herunder statsstøttereglerne, m.v." (vores fremhævning)*

Vi vurderer på den baggrund, at kommunen som den del af det at eje og drive en flyveplads kan varetage lufthavnsaktiviteten i en fondskonstruktion som fonden og selskabet indenfor de rammer, der ligger indenfor kommunalfuldmagten, og som i øvrigt ligger indenfor rammerne af selskabslovgivningen, konkurrencelovgivningen, herunder statsstøttereglerne, m.v.

Vi vurderer på den baggrund, at Kommunen har hjemmel til at støtte fonden og selskabet i medfør af luftfartslovens § 52 a.

## 5.2 De statsstøtteretlige rammer for støtte til lufthavnen

### 5.2.1 EU-statsstøttereglerne

Statsstøtte er reguleret i TEUF artikel 107, stk. 1, og konkurrencelovens § 11 a, der gælder parallelt, og begge indeholder et forbud mod ulovlig statsstøtte.

Der er tale om statsstøtte, når (i) støtte, (ii) ydes med offentlige midler, (iii) modtager af støtten er en virksomhed (økonomisk aktivitet), (iv) støtten giver modtageren en fordel for støttemodtageren, (v) støtten er selektiv, og (vi) støtten kan forvride konkurrencen.

Efter EU-statsstøttereglerne er det også en betingelse, at (vii) støtten påvirker samhandlen mellem EU-lande. Støtte omfattet af EU-statsstøttereglerne er ulovlig, medmindre støtten godkendes af Kommissionen eller gives i overensstemmelse med en fritagelse, fx de minimis-reglerne eller gruppefritagelsesforordningen.

Nedenfor vurderes først om kommunen lovligt kan give støtte til fonden og selskabet efter de danske statsstøtteregler (afsnit 5.2.2). Derefter vurderes mulighederne for at give støtte til lufthavnen efter EU-statsstøttereglerne (afsnit **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**).

### 5.2.2 De danske statsstøtteregler

Statsstøtte er lovligt efter de danske statsstøtteregler i konkurrencelovens § 11 a, hvis støtten har hjemmel i den skrevne lovgivning eller i kommunalfuldmagtsreglerne.

Det er vores vurdering, jf. afsnit 5.1.2 ovenfor, at kommunen har hjemmel til at støtte fonden og selskabet i medfør af luftfartslovens § 52 a. Kommunen kan derfor lovligt give støtte til fonden og selskabet efter de danske statsstøtteregler.

### 5.2.3 Støtte efter EU-statsstøttereglerne

#### 5.2.3.1 Hvornår er støtte omfattet af EU-statsstøttereglerne?

Støtte til lufthavnen er omfattet af EU-statsstøttereglerne, hvis statsstøttebetingelserne er opfyldt.

Støtte vil blive ydet fra kommunen, der er en offentlig myndighed, og vil kun blive givet kun til fonden og/eller selskabet. Statsstøttebetingelsernes punkt (i), (ii), (iv) og (v) er derfor opfyldt. Det afgørende bliver derfor, om støtten gives til en virksomhed (økonomisk aktivitet), jf. betingelse (iii). Er det tilfældet, er betingelse (vi) om, at støtten skal være konkurrenceforvridende også opfyldt.

Derudover skal det vurderes, om støtten påvirker samhandlen mellem medlemsstater, jf. betingelse (vii).

### Økonomisk aktivitet

Efter statsstøttereglerne er betingelsen om, at støtten skal gives til en virksomhed opfyldt, hvis støtten gives til en økonomisk aktivitet. Efter EU-Domstolens og EU-Kommissionens praksis er det tilfældet, når en aktivitet består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et marked<sup>1</sup>. Støttemodtagerens retlige form og finansiering er derimod uden betydning. Det vil sige, at det er uden betydning, om støttemodtageren er en forening, et selskab eller andet<sup>2</sup> samt om aktiviteten udøves med et profitformål.<sup>3</sup>

I Paris Airport- og Leipzig/Halle Airport-sagerne<sup>4</sup>, fandt EU-Domstolen, at lufthavnsdrift med salg af ydelser til flyselskaber udgør en økonomisk aktivitet. EU-Domstolen fandt derudover, at etablering af lufthavnsinfrastruktur er en uadskillelig del af lufthavnsdriften og derfor også skal betragtes som en økonomisk aktivitet. Derimod skulle lufthavnsydelser som flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling og brandberedskab sædvanligvis anses for ikke-økonomiske aktiviteter.

Hvis en støttemodtager både udøver kommercielle og ikke-økonomiske aktiviteter, er det kun de økonomiske aktiviteter, som er omfattet af statsstøttereglerne. Der kan derfor lovligt gives støtte til de ikke-økonomiske aktiviteter, hvis disse holdes regnskabsmæssigt adskilt fra de økonomiske aktiviteter.<sup>5</sup>

Kommunen har hidtil givet støtte til lufthavnen, herunder blandt andet støtte til husleje (vederlagsfri leje af arealer) samt gratis bistand til administrative opgaver. Disse aktiviteter varetages normalvis som led i virksomhedsdriften og udgør derfor en integreret del af selve lufthavnsdriften. Hvis kommunen fortsat giver støtte til lufthavnen, vil disse aktiviteter anses for kommercielle og dermed som økonomiske aktiviteter. Betingelsen om økonomisk aktivitet vil for disse aktiviteter derfor være opfyldt.

### Samhandelspåvirkning

Støtte kan påvirke samhandlen mellem EU-lande, hvis støtten styrker en virksomheds mulighed for at konkurrere på tværs af EU-lande sammenlignet med andre virksomheder. Det kræver således et grænseoverskridende element, fx at der er konkurrenter eller kunder fra andre EU-lande. Er der derimod tale om en rent lokal aktivitet, vil der ikke være samhandelspåvirkning.

---

<sup>1</sup> Blandt andet Domstolens dom af 12. september 2020, Pavlov m.fl., C-180/98-C-184/98, præmis 74, og Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte, punkt 7.

<sup>2</sup> Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte (2016/C 262/01), punkt 7 og 12, og Domstolens dom af 12. september 2000 i forenede sager C-180/98-C-184/98, Pavlov m.fl.

<sup>3</sup> Domstolens dom af 29. oktober 1980 i forenede sager 209/78-215/78 og 218/78, Van Landewyck, Domstolens dom af 16. november 1995 i C-244/94, FFSA m.fl., Domstolens dom af 1. juli 2008 i C-49/07, MOTOE.

<sup>4</sup> Rettens dom af 12. december 2000 i sag T-128/98, *Aéroports de Paris mod Kommissionen*, og Domstolens dom af 19. december 2012 i sag C-288/11 P, *Leipzig/Halle Airport*.

<sup>5</sup> Meddelelsen om statsstøttebegrebet, punkt 10, Rettens dom af 12. december 2000 i T-128/98, *Aéroports de Paris mod Kommissionen*.

Efter Kommissionens praksis er det klare udgangspunkt, at støtte til en lufthavn har samhandelspåvirkning. Kommissionen har blandt andet vurderet, at støtte til Aarhus Airport og Bornholms Lufthavn kunne påvirke samhandlen.

Kommissionen har dog samtidig vurderet, at støtte til en lokal lufthavn beliggende i en mindre, britisk øgruppe (St Mary's Airport) ikke kunne påvirke samhandlen mellem EU-medlemsstater. Begrundelsen herfor var, at lufthavnen kun betjente mindre indenrigsfly og ikke kunne udvides til at operere internationalt.<sup>6</sup> Denne sag må ses som en undtagelse til udgangspunktet om, at støtte til en lufthavn kan påvirke samhandlen mellem medlemsstater grundet lufthavnens lokale islæt.

Det afgørende i vurderingen af, om kommunens støtte til driften af Kolding Lufthavn kan påvirke samhandlen mellem EU-lande er, om Kolding Lufthavns lufthavsaktiviteter angår lokale eller regionale aktiviteter.

Efter det oplyste, kan det ikke udelukkes, at lufthavnen betjener eller kan betjene udenlandske brugere, herunder at lufthavnen ikke kan udvides sådan, at dette bliver muligt fremadrettet. Ligeledes er det vores vurdering, at lufthavnen ikke kun retter sig mod lokale brugere. Vi har her tillagt det vægt, at lufthavnens hjemmeside både tilbydes på dansk, tysk og engelsk.

På den baggrund er det vores vurdering, at det er overvejende sandsynligt, at støtte til lufthavnen vil kunne påvirke samhandlen. Mest taler derfor for, at betingelsen om, at støtten skal have samhandelspåvirkning er opfyldt.

#### Delkonklusion

Det er på baggrund af ovenstående forhold vores vurdering, at støtte fra kommunen til lufthavnen vil være omfattet af EU-statsstøttereglerne.

#### 5.2.3.2 Fritagelsesmuligheder

Da støtten er omfattet af EU-statsstøttereglerne, er den som udgangspunkt ulovlig. Det gælder dog ikke, hvis støtten godkendes af Kommissionen eller kan gives i overensstemmelse med en fritagelse, fx de minimis-forordningen eller den generelle gruppefritagelsesforordning.

#### De minimis-støtte

Efter de minimis-forordningen<sup>7</sup> kan medlemsstater under visse betingelser tildele støtte til en virksomhed på op til 300.000 EUR over en periode på tre år uden krav om godkendelse fra Kommissionen eller indberetning af støtten til Kommissionen.

---

<sup>6</sup> Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark*, Kommissionens beslutning af 9. august 2017 i sag SA.44377, *Aarhus Airport*, Kommissionens beslutning af 14. februar 2018 i sag SA.49331, *Bornholms Lufthavn*, Kommissionens beslutning af 7. maj 2014 i sag SA.38441, *Isles of Scilly Air links*.

<sup>7</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 2831/2023 af 13. december 2023 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte.



De minimis-støtten anses for ydet på det tidspunkt, hvor virksomheden opnår ret til støtten, og skal kunne forudberegnes præcist

For at der kan ydes de minimis-støtte, kræver det, at betingelserne i de minimis-forordningen er opfyldt, herunder blandt andet, at:

- a) Den offentlige myndighed skal oplyse virksomheden om, at støtten ydes som de minimis-støtte,
- b) Inden den offentlige myndighed kan yde støtten, skal støttemodtageren afgive en tro- og loveerklæring om anden de minimis-støtte, som virksomheden har modtaget i en periode på tre år.
- c) Den samlede de minimis-støtte, som virksomheden har modtaget inden for den treårige-periode, må ikke overstige støtteloftet på 300.000 EUR.

Kravet om, at støtten skal kunne forudberegnes præcist indebærer, at værdien af levering af vederlagsfrie tjenesteydelser (fx medarbejder til at håndtere lufthavnens regnskab) skal kunne forudberegnes præcist for at kunne gives til lufthavnen som de minimis-støtte. Kan kommunen på tidspunktet for afgivelsen af tilsagnet om støtten i form af den vederlagsfrie tjenesteydelse, ikke præcist beregne værdien heraf, vil støtten ikke kunne gives som de minimis-støtte.

#### Gruppefritagelsesforordningen

Den generelle gruppefritagelsesforordning<sup>8</sup> giver mulighed for at give lovlig statsstøtte inden for en række områder. Gruppefritagelsesforordningen indeholder både generelle betingelser, som alle støtteinitiativer skal opfylde, og specifikke betingelser, som afhænger af sektor-området. Det er ikke muligt at fritage støtte efter Gruppefritagelsesforordningen, når først støtten er givet. Det er derfor vigtigt, at betingelserne og formkravene efterleves fra start.

Hvis støtteinitiativet er fritaget, skal det ikke anmeldes til og godkendes af Kommissionen for at være lovlig støtte. Støtten skal dog indberettes til Kommissionen, og registreres i Kommissionens EU-statsstøtteregister. Indberetningen til Kommissionen skal ske senest 20 arbejdsdage efter at beslutningen om at give støtten er truffet. Det sker i praksis via Kommissionens elektroniske indberetningssystemer.<sup>9</sup> Som udgangspunkt gælder der en forpligtelse om, at alle statsstøttebeløb på over 100.000 euro skal registreres. Herudover skal der til Kommissionen årligt indberettes den udbetalte støtte fra den pågældende støtteordning.

#### *Generelle betingelser*

---

<sup>8</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108.

<sup>9</sup> Se nærmere i Erhvervsstyrelsens vejledning her: <https://erhvervsstyrelsen.dk/vejledning-registrering-af-statsstotte-i-eus-statsstotteregister>.

De generelle betingelser i gruppefritagelsesforordningen, der gælder for alle støttekategorier, indebærer blandt andet, at støtten skal være gennemsigtig (dvs. støtten skal kunne beregnes præcist), støtten skal have tilskyndelsesvirkning, er relateret til støtteberettigede omkostninger, og støtten skal registreres i statsstøtterejestret, jf. ovenfor.

Betingelsen om, at støtten skal være gennemsigtig indebærer, at levering af vederlagsfrie tjenesteydelser (fx medarbejder til at håndtere lufthavnens regnskab) skal kunne beregnes præcist for at kunne gives til lufthavnen i medfør af gruppefritagelsesforordningen. Kan Kommunen på tidspunktet for afgivelsen af tilsagnet om støtten i form af vederlagsfri tjenesteydelser (fx sekretariatsbetjening), ikke præcist beregne værdien heraf, vil støtten ikke kunne gives efter gruppefritagelsesforordningen.

#### *Driftsstøtte til lufthavne*

Det følger af gruppefritagelsesforordningens afdeling 14, at der kan gives støtte til regionale lufthavne (lufthavn med en årlig passagertrafik på op til 3 mio. passagerer). Der kan gives drifts- og investeringsstøtte til en regional lufthavn, hvis de nærmere betingelser i gruppefritagelsesforordningen er opfyldt.

Særligt for driftsstøtte til lufthavne gælder der blandt andet, at:

- a) Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere (hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten skal den fordeles på relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier),
- b) Støtten må ikke angå flytning af eksisterende lufthavne eller etablering af en ny passagerlufthavn,
- c) Støtten må ikke ydes til lufthavne med gennemsnitlig årlig fragttarif på over 200.000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten gives,
- d) Driftsstøttebeløbet må højst dække driftsunderskuddene og en rimelige fortjeneste,
- e) Driftsstøtten må ikke ydes på betingelse af, der indgås aftaler med specifikke luftfartsselskaber vedrørende lufthavnsafgifter, markedsføringstilskud og andre økonomiske aspekter.

Når samtlig af de generelle betingelser i gruppefritagelsesforordningen og betingelserne i gruppefritagelsesforordningens afdeling 14 for driftsstøtte til regionale lufthavne er opfyldt, kan kommunen fortsætte med årligt at yde ca. 2,5 mio. kr. i støtte til lufthavnen. En endelig stillingtagen hertil vil kræve en konkret vurdering af forholdene i sagen.

Særligt for investeringsstøtte gælder der blandt andet, at:

- a) Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere (hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten skal den fordeles på relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier),
- b) Støtten må ikke angå flytning af eksisterende lufthavne eller etablering af en ny passagerlufthavn,
- c) Investeringsstøtten må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsresultatet af investeringen.

#### 5.2.4 *Konsekvenser ved ulovlig statsstøtte*

Konsekvensen ved ulovlig EU-statsstøtte er, at støttegiver – af egen drift – skal tilbagesøge støtten med renter, medmindre tilbagebetalingskravet er forældet.<sup>10</sup> Tilbagesøgningen skal ske hos de støttemodtagere, der reelt har gavn af støtten.<sup>11</sup> Tilbagebetaling skal ske til støtteyder, dvs. kommunen.

\*\*\*

Horten

Line Markert

Mads Olsen

---

<sup>10</sup> Forældelsesfristen er 10 år.

<sup>11</sup> Kommissionens meddelelse om tilbagebetaling af ulovlig og uforenelig statsstøtte (2019/C 247/01), punkt 83.