



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 31. januar 2006
J.nr. : 004-380

Trafikudvalget har i brev af 16. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 235 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 235:

"Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel "SAS-chefen går til angreb på lufthavnens nye ejere" fra Berlingske Tidendes business sektion den 12. januar 2006 samt vedlagte kronik "Hold kamelen flyvende i Kastrup" fra Berlingske Tidendes magasin sektion den 12. januar 2006 for så vidt angår koncernchef i SAS Jørgen Lindegaards alvorlige kritik af Københavns Lufthavne A/S.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Walter Christophersen (DF) og spørgeren refererer i denne forbindelse endvidere til sin ordførertale onsdag den 7. december, 2005 ved 1. behandlingen af R 4: Transport- og energiministerens redegørelse af 9. november 2005 om dansk luftfart.

Svar:

I den omtalte kronik af Jørgen Lindegaard i Berlingske Tidende den 12. januar 2006, efterlyser Lindegaard blandt andet, at de offentlige myndigheder efter Macquaries køb sikrer en effektiv regulering Københavns Lufthavne A/S.

Jeg kan godt forstå, at Jørgen Lindegaard gør sig en række overvejelser om, hvad Macquaries køb af aktiemajoriteten i Københavns Lufthavn kan komme til at betyde. Som børsnoteret aktieselskab har Københavns Lufthavn et helt naturligt fokus på at sikre et højt afkast af lufthavnsdriften. Det gælder dogi princippet uanset om ejerkredsen er dansk eller australsk.

Som udgangspunkt fastsættes lufthavnstaksterne i Københavns Lufthavn af lufthavnen efter forhandling med luftfartsselskaberne. Hvis ikke parterne kan blive enige, er det Transport- og Energiministeriet som skal tage stilling til fastsættelsen af lufthavnstaksterne.

Det lykkedes i november 2005 for Københavns Lufthavn og luftfartsselskaberne at indgå en frivillig aftale om lufthavnsafgifterne i de næste tre år (2006-2008).

Jeg synes at det er glædeligt, at det er lykkedes parterne at indgå en frivillig aftale, som samlet set medfører et fald i de egentlige lufthavnsafgifter. Og jeg håber, at aftalen kan bidrage til vækst og fremgang for både luftfartsselskaberne og lufthavnen.

Den frivillige aftale udløber med udgangen af 2008. I god tid inden da skal der tages stilling til, hvordan afgifterne i Københavns Lufthavn skal reguleres fremover. I Transport- og Energiministeriet tager vi arbejdet med den fremtidige reguleringsmodel meget seriøst.

Ved behandlingen af redegørelsen om dansk luftfart 2015 sagde Walter Christophersen i sin ordførertale, at "Dansk Folkeparti ønsker at sikre væksten ved en regulering, der i langt højere grad varetager hensynet til den samfundsmæssige interesse, vi har i, at Københavns Lufthavn udvikler sig og også på sigt kan klare sig i den internationale konkurrence". Jeg er helt enig i, at det i høj grad er i samfundet interesse, at Københavns Lufthavn klarer sig godt i den internationale konkurrence, og jeg mener også, at det må være et vigtigt formål med reguleringen af taksterne i lufthavnen.

Transport- og Energiministeriet er sammen med Statens Luftfartsvæsen gået i gang med at analysere, hvordan reguleringen af Københavns Lufthavne A/S kan tilrettelægges, så reguleringen understøtter lufthavnens incitament til at arbejde for en positiv trafikal udvikling. Her vil vi naturligvis tale med både Københavns Lufthavn og luftfartsselskaberne. Vi vil også se på, hvilke erfaringer man har med regulering af afgiftsfastsættelsen i udenlandske lufthavne.

Københavns Lufthavn spiller en central rolle for dansk luftfart og som det fremgår af den redegørelse, som jeg som jeg gav Folketinget den 9. november 2005 om dansk luftfart, er det mit mål, at Københavns Lufthavn i 2015 er et internationalt knudepunkt for flytrafikken i hele Norden og Østersøregionen.

Hvis vi skal nå dette mål, skal vi sætte ind på flere fronter. Med afskaffelsen af den statslige passagerafgift (den såkaldte 75 kr's afgift) har vi taget et stort skridt i den rigtige retning.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen