



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

Finansministeren

1. juli 2010

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 148 af 4. maj 2010 (Alm. del - § 7).

Spørgsmål:

” Ministeren bedes redegøre for, hvilken overordnet strategi staten forfølger i sit medejerskab af Københavns Lufthavn for at fastholde Københavns Lufthavn som internationalt knudepunkt i flytrafikken.”

Svar:

Regeringen anser lufthavnen i København som en vital del af den danske infrastruktur. En velfungerende lufthavn er ikke blot en gevinst for de passagerer, der benytter den, men også for det omgivende samfund. En velfungerende lufthavn kan således have positive afsmittende virkninger på resten af økonomien, herunder blandt andet turisme og erhvervsudvikling.

Københavns Lufthavns position som knudepunkt for trafik mellem Skandinavien og resten af Europa har de seneste år været aftagende. Udviklingen sker som følge af udviklingen af en effektiv konkurrence i den skandinaviske luftfart kombineret med den generelle vækst i luftfarten, der betyder, at for eksempel nordmænd og svenskere i dag har bedre muligheder for at flyve direkte til mange europæiske destinationer, hvor de tidligere måtte skifte i for eksempel København. Dette pres må også forventes at være til stede fremover.

Københavns Lufthavn har i lyset af denne udvikling revideret sin strategi for at kunne styrke lufthavnens position i den internationale konkurrence mellem de europæiske lufthavne. For at styrke Københavns Lufthavns position som trafikknudepunkt er der indgået en takstafale, der fremmer transfertrafikken og den interkontinentale trafik. Herudover har lufthavnen indgået et strategisk samarbejde med SAS, der skal danne grundlag for fremtidig vækst blandt andet ved at skabe et bedre transferprodukt. Endvidere er Københavns Lufthavn ved at bygge en lavprismet, CPH Swift, der skal tiltrække mere lavpristrafik til lufthavnen.

Det skal endelig bemærkes, at det ikke kun er antallet af direkte forbindelser, der bestemmer tilgængeligheden til København og Danmark. Indirekte tilgængelighed – særligt via strategisk vigtige megahubs, spiller også en afgørende rolle for Danmarks internationale tilgængelighed. Eksempelvis blev den samlede tilgængelighed til Danmark forbedret ved det amerikanske flyselskab Deltas oprettelse af en di-

rette rute til verdens største lufthavn i Atlanta, USA, hvorfra der er en lang række forbindelsesmuligheder til Nord- og Sydamerika.

Lufthavnen er som bekendt ejet af det børsnoterede Københavns Lufthavne A/S, hvor den danske stats ejerandel udgør 39,2 pct. Aktiemajoriteten svarende til i alt 57,6 pct. er ejet af forskellige selskaber med relation til australske Macquarie Airports, som også varetager udøvelsen af majoritetsejerskabet. Den danske stat er således mindretalsaktionær i lufthavnen.

Det gælder endvidere, at de selskaber, som staten er medejer af, bør drives ud fra forretningsmæssige principper. Det bedste for lufthavnens udvikling er derfor, at Københavns Lufthavne A/S drives på et kommercielt grundlag. Da indtjeningen i en lufthavn i vidt omfang bestemmes af antallet af passagerer, er selskabets interesse altovervejende sammenfaldende med samfundets.

Såfremt der er særlige samfundsmæssige hensyn, bør disse varetages via den gældende sektorregulering og indretning af rammevilkårene. Det er regeringens vurdering, at netop denne kombination af regulering og forretningsmæssig drift er den tilgang, der bedst ruster Københavns Lufthavne A/S til klare sig i konkurrencen fremover.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen