



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

Finansministeren

9. juni 2010

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 151 af 4. maj 2010 (Alm. del - § 7).

Spørgsmål:

”Ministeren bedes give en vurdering af DI’s analyse ”Gode flyforbindelser sikrer vækst i Danmark” udgivet i maj 2010.”

Svar:

Det fremgår af DI’s analyse ”Gode flyforbindelser sikrer vækst i Danmark”, at

- Internationale flyforbindelser øger produktiviteten, og at international tilgængelighed er en vigtig faktor, når internationale koncerner tager stilling til lokalisering.
- Transfertrafikken i Københavns Lufthavn fylder mindre end tidligere, og at Københavns Lufthavn har mistet betydning i Europa.
- Konsekvensen af konkurrencen fra udenlandske lufthavne kan blive færre direkte internationale ruter ud af Danmark, hvilket kan føre til et samfundsøkonomisk tab, dels fordi flytransport er vigtigt for eksporten, dels fordi erhvervs- og fritidsrejsende vil bruge mere tid på at rejse.

På den baggrund foreslår DI en række tiltag:

- Internationalt konkurrencedygtige rammebetingelser
- Luftfart indtænkes i transportaftaler, herunder infrastruktur til/fra lufthavne og opkobling til det europæiske højhastighedsnet
- En styrket og koordineret indsats for at brande et innovativt Danmark.

Hertil kan bemærkes, at regeringen er enig i, at luftfartssektoren har stor betydning for Danmark. Internationale flyforbindelser har ikke kun betydning for de passagerer, der benytter dem, eller for de virksomheder, der fragter varer med dem. Der er også positive afsmittende virkninger på resten af økonomien, herunder blandt andet turisme og erhvervsudvikling.

Regeringen fremlagde i 2005 en redegørelse til Folketinget og udgav efterfølgende en rapport ”Dansk Luftfart 2015 – muligheder og udfordringer”, hvor de overordnede målsætninger er:

1. Danskerne skal have direkte adgang til markant flere internationale destinationer over hele verden – med hyppige forbindelser til lave priser.
2. Københavns Lufthavn skal være et internationalt knudepunkt for flytrafikken i Norden og Østersøregionen, og lufthavnen skal være med til at sikre forsat vækst og dynamik i Øresundsregionen.
3. Der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart.
4. Dansk luftfart skal være sikker, og den danske luftfartssektor skal være innovativ og effektiv, og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi.

I dag er der internationale forbindelser fra en række danske lufthavne med Københavns Lufthavn, som den klart største.

Specifikt i forhold til Københavns Lufthavn har det danske samfund været begünstiget af flere ruter og højere frekvenser, end det lokale passagergrundlag skulle tilsige. Københavns Lufthavns position som knudepunkt for trafik mellem Skandinavien og resten af Europa har imidlertid i de seneste år været aftagende. Udviklingen sker som følge af en effektiv konkurrence i den skandinaviske luftfart kombineret med den generelle vækst i luftfarten. Som følge heraf tilbyder flyselskaberne i højere grad end tidligere direkte flyvninger fra Oslo og Stockholm, 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 har resulteret i et faldende antal transferpassagerer i Københavns Lufthavn. Dette pres må også forventes at være til stede fremover.

Det vurderes overvejende at være denne strukturelle udvikling, der har medført, at Københavns Lufthavn målt på antallet af passagerer har tabt terræn i forhold til sammenlignelige lufthavne, idet passagerantallet dog stadig er større, end det naturlige opland tilsiger.

Under alle omstændigheder er det grundlæggende en forretningsmæssig beslutning, hvorvidt flyselskaber åbner eller lukker ruter. Denne beslutning er i høj grad baseret på en vurdering af, hvorvidt der er tilstrækkeligt passagergrundlag til at understøtte den pågældende rute.

Det offentlige muligheder for at forbedre tilgængeligheden er gennem indretning af hensigtsmæssige rammevilkår.

Rammevilkårene for luftfarten i Danmark er gradvist blevet forbedret siden 2001. Passagerafgiften på 75 kr. pr. billet blev afskaffet i 2006-2007, og Naviairs flyveledelse er løbende blevet effektiviseret. Senest er regeringen i forlængelse af L 217

om midlertidig statsgaranti for udlån til visse rejseudbydere og rejseformidlere ved at etablere en garantiordning, der på kort sigt kan lette det likviditetspres, som luftfartsselskaber og rejsebureauer har oplevet som følge af lukningen af luftrummet over Danmark pga. vulkanudbruddet i Island i april 2010.

Disse forhold gør det mere attraktivt at opretholde ruter til og fra Danmark samt imellem landsdelene i Danmark.

Endvidere har Københavns Lufthavn og de flyselskaber, der benytter lufthavnen, gavn af markante forbedringer af infrastrukturen omkring lufthavnen. Eksempelvis har åbningen af metroen til lufthavnen øget tilgængeligheden til lufthavnen betydeligt, og åbningen af Øresundsbroen har øget oplandet til Københavns Lufthavn markant, idet store dele af Sydsverige bliver en del af lufthavnens naturlige optageområde.

Endelig har regeringen haft et stærkt fokus på den globale markedsføring af Danmark. I forlængelse af "Aftale om fremtidens velstand og velfærd og investeringer i fremtiden" (2006) mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre er der foretaget en styrket markedsføring af Danmark – bl.a. gennem en øget indsats over for investeringer, eksport, turisme og markedsføring af Danmark som kreativ nation. Denne indsats vil blandt andet bidrage til at øge kendskabet til Danmark i omverdenen og vil dermed også komme luftfarten til gavn.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen