



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 24. april 2017
J. nr. 2017-1605

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 28. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lea Wermelin (S).

Spørgsmål nr. 378:

Ministeren bedes redegøre for, hvilke muligheder den danske stat – medejer af Københavns Lufthavne A/S – har for at påvirke de afgifter/takster, som Københavns Lufthavn pålægger flyselskaber, der benytter lufthavnen, herunder hvordan og hvor ofte taksterne fastlægges.

Svar:

Københavns Lufthavn er omfattet af lov om luftfart, som blandt andet muliggør, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads.

Sammen med EU-direktivet om lufthavnsafgifter, er luftfartslovens bestemmelse udmøntet i praksis igennem en reguleringsmodel, som er fastlagt i BL 9-15 ”Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)”.

Reguleringsmodellen tilsiger, at takstniveauet for luftfartsselskaber i videst muligt omfang skal fastsættes i samarbejde mellem Københavns Lufthavne A/S og luftfartsselskaberne gennem en forhandling. Her indgår ligeledes en forhandling om service- og kapacitetsniveau. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen deltager som observatør i disse forhandlinger.

Hvis det ikke er muligt at opnå enighed gennem forhandling, indtræder en ”fall-back”. Her fastsætter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en aeronautisk indtægtsramme for Københavns Lufthavn, som udgør det maksimale samlede beløb, som Københavns Lufthavn kan anvende som grundlag for fastsættelsen af de individuelle takster for landing, bagage mv. Denne indtægtsramme gælder i fire år, mens længden i en forhandlet løsning aftales imellem parterne.

Den aeronautiske indtægtsramme indeholder foruden omkostningselementer også et bidrag fra den kommercielle forretning, som kaldes for krydssubsidiering. Dette muliggør, at takstniveauet for luftfartsselskaberne i ”fall-back” skal sættes lavere end de aeronautiske omkostninger. I den gældende reguleringsmodel kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætte dette bidrag fra den kommercielle indtjening i et interval af 10-50 pct. af det forventede merafkast



fra den kommercielle forretning, dvs. af det afkast, som ligger over et rimeligt afkast.

Side 2/2

Rammerne for "fall-back" er til en vis grad determinerende for forhandlingsresultatet mellem Københavns Lufthavn og luftfartsselskaberne, fordi parterne løbende kan vurdere om en "fall-back" kan forventes at give et bedre resultat.

Københavns Lufthavns endelige forslag til takstregulativ skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen både ved en forhandlet løsning og i en "fall-back". Det er en forudsætning for godkendelsen, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

Det er en regulering af Københavns Lufthavn, som gennem en incitamentsstruktur skal sikre et konkurrencedygtigt takstniveau og investeringer i lufthavnens infrastruktur. Det er afgørende, at reguleringsmodellen har den nødvendige balance mellem, at Københavns Lufthavn A/S både har det nødvendige økonomiske incitament til at foretage langsigtede investeringer, og at lufthavnen varetager samfundets interesser i højest mulig tilgængelighed.

Hvorvidt reguleringen sikrer den rette balance mellem de to førnævnte hensyn, er regeringen i gang med at undersøge i det igangværende arbejde med en luftfartspolitisk strategi for Danmark, som skal sikre grundlaget for den højst mulige nationale og internationale tilgængelighed i Danmark.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen