

TALEMANUSKRIPT

Side 1 af 40

## **Samrådsspørgsmål BQ-BX vedr. luftfartspolitisk strategi og Københavns Lufthavn**

---

Tak for indkaldelsen til dette samråd om luftfartsområdet og Københavns Lufthavn.

Der er stillet i alt otte samrådsspørgsmål, som spænder relativt bredt. Jeg vil derfor besvare ét spørgsmål af gangen.



## Samrådsspørgsmål BQ

*Vil ministeren give en generel status på arbejdet med den nye nationale og europæiske luftfartsstrategi?*

---

***Den luftfartspolitiske strategi***

Arbejdet med den nationale luftfartspolitiske strategi blev igangsat i starten af sidste år under min forgænger Hans Christian Schmidt.

Det er et meget vigtigt arbejde, som jeg ligeledes prioriterer højt. Arbejdet kan deles op i to overordnede faser.

***Første fase om vidensopbygning***

Den første fase er gået med vidensopbygning i et tæt samarbejde med luftfartssektoren. Her er blandt andet betydningen af luftfartssektoren for den danske økonomi blevet undersøgt.

Denne analyse viser – måske ikke overraskende – at tilgængelighed i form af



den mobilitet som luftfartssektoren skaber, er ganske afgørende for dansk økonomi.

Indenrigsruterne forkorter rejsetiderne i Danmark og gør det for eksempel muligt at bo i Aalborg og arbejde i København.

Udenrigsruterne forbinder effektivt Danmark med omverdenen, hvilket har stor betydning for hele erhvervslivet, herunder ikke mindst turismesektoren.

Samtidig sikrer god tilgængelighed, at danskerne næsten altid har mulighed for at flyve direkte eller med kun et stop, når de skal rejse til udlandet.

Samlet set bidrager luftfartssektoren med op til omkring 100 mia. kr. i BNP.

*Danmark har været "overforsynet"*

Vores analyser viser også, at SAS' knudepunkt i Københavns Lufthavn historisk set har betydet, at Danmark i for-



hold til befolkningens størrelse har været ”overforsynet” med gode flyforbindelser.

Det er bestemt ikke noget, vi kan tage for givet, da vores knudepunkt er ganske udfordret, og Københavns Lufthavn har tabt terræn sammenlignet med andre europæiske knudepunkter.

*Værdien af knudepunktet*

Faktisk kan den aktuelle værdi af den ekstra tilgængelighed, som SAS skaber i Københavns Lufthavn gøres op til 3-5 mia. kr. i BNP. Der er med andre ord meget på spil, og konkurrencen fra de øvrige lufthavne er stigende.

I den forbindelse er det for mig afgørende, at vi fremadrettet sikrer de bedste betingelser for at SAS, Norwegian eller andre luftfartsselskaber etablerer trafik i København, som understøtter knude-



punktet. Det giver et passagergrundlag for særligt flere interkontinentale ruter, som vores erhvervsliv har stor gavn af.

***Stigende punkt-til-punkt trafik***

Vi skal samtidig ikke være blinde for, at markedet for punkt-til-punkt trafik er kraftigt voksende. Det giver mulighed for, at danske lufthavne kan få ruter til destinationer, som for få år siden ikke synes mulige.

Netop den stigende punkt-til-punkt trafik, men også netværkstrafikken, har de seneste år ligeledes bidraget til vækst i Billund Lufthavn og Aalborg Lufthavn.

Her viser vores analyser, at direkte ruter fra vores vstdanske lufthavne til europæiske knudepunkter i eksempelvis Amsterdam og London har stor betydning for både lokalområdet og for hele Danmark.



***Den anden fase  
om udarbejdelse  
af strategien***

Den anden og igangværende fase omhandler udarbejdelse af selve strategien og de tiltag, som skal understøtte en fortsat vækst i tilgængeligheden til gavn for den danske luftfartssektor og hele Danmark.

Desværre kommer dette samråd for tidligt til, at jeg kan løfte sløret for regeringens strategi og tiltag.

***Københavns  
Lufthavn har et  
særlig rolle***

Hovedparten af samrådet omhandler Københavns Lufthavn. Jeg vil derfor til en start gerne gøre det klart for udvalget, at Københavns Lufthavn efter min overbevisning har et helt særligt ansvar over for dansk luftfart og Danmark.

Det ansvar skyldes, at Københavns Lufthavn ikke er en virksomhed som alle andre. Det er en virksomhed, som har fået tildelt nogle privilegier af det danske



samfund og som håndterer omkring 80 pct. af det samlede antal flypassagerer i Danmark.

Et af privilegierne er, at lufthavnen har et regionalt monopol på luftfartstrafik.

Et andet privilegie følger af, at samfundet har investeret i en betydelig infrastruktur omkring lufthavnen i form af motorvej, tog, metro og en Øresundsforbindelse.

Vi kan derfor som samfund med rette forvente, at Københavns Lufthavn yder noget tilbage til det danske samfund. Det er derfor et naturligt fokuspunkt i strategiarbejdet og jeg er glad for, at samrådet giver os mulighed for at drøfte dette.

Spørgsmålet henviser også til den europæiske luftfartsstrategi.



Hertil kan jeg oplyse, at Europa-Kommissionen offentliggjorde en strategi i slutningen af 2015. Den indeholdte en række betragtninger om luftfarten i EU, herunder passagerrettigheder, lufthavne, lufttrafikstyring og sikkerhed mv. Den udgør naturligvis et input til det igangværende arbejde.

Europa-Kommissionen er nu ved at evaluere området og det er i denne forbindelse, at det var et godt tidspunkt at spille Lex Luftfart ind til Kommissionen for at løfte spørgsmålene om klarere regler for luftfartsselskabernes anvendelse af arbejdskraft på tværs af Europa, herunder særligt hjemmebase-begrebet og tilsynet med arbejdsmiljøreglerne. Dette drøftede vi på samrådet den 15. marts 2017.





## Samrådsspørgsmål BR

*Vil ministeren redegøre for og give sin vurdering af den kritik, der rejses mod Københavns Lufthavn, herunder kritikken af takstaftalen, hvor en sammenslutning af 265 flyselskaber bl.a. kritiserer, at Københavns Lufthavn har en monopollignende stilling, behandler de rejsende uretfærdigt og prioriterer kommercielle interesser frem for at investere i lufthavnens infrastruktur?*

### **Modtagelse af anmodningen**

Jeg kan oplyse, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 20. februar 2017 har modtaget en henvendelse fra den internationale sammenslutning af luftfartselskaber IATA og SAS.

IATA og SAS anmoder styrelsen om at tage stilling til om lufthavnsafgifterne i Københavns Lufthavn skal ændres, som



følge af væsentlige ændringer i de forudsætninger, som lå til grund for den takstaftale, der gælder for perioden 1. april 2015 til 30. marts 2019.

SAS og IATA argumenterer for, at Københavns Lufthavn samlet set opkræver 2,5 mia. kr. for meget over den samlede takstperiode.

*Københavns  
Lufthavn har an-  
fægtet anmod-  
ningen*

Københavns Lufthavn har tilkendegivet – både offentligt og til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der efter deres overbevisning er anvendt en forkert enhedstakst i beregningerne samt en urealistisk lav kapitalomkostning.

Dette medfører ifølge Københavns Lufthavn en overestimering på mellem 650 mio. kr. og 1,1 mia. kr. af det samlede krav på 2,5 mia. kr.

*Myndighedsbe-  
handling af sagen*



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandler nu sagen med udgangspunkt i de bestemmelser, der omhandler betaling for benyttelse af lufthavne.

Denne myndighedsbehandling omfatter blandt andet en nærmere høring af parterne.

Da sagen er under myndighedsbehandling, vil jeg ikke kommentere den yderligere, men jeg vil naturligvis gerne forholde mig til den overordnede kritik af Københavns Lufthavn, som også kom til udtryk ved høringen i udvalget tilbage i december.

*Tilgang til kritikken*

Jeg mener, at der grundlæggende bør være en sammenhæng mellem de forudsætninger, som lægges til grund for takstniveauet i Københavns Lufthavn, og



den faktiske udvikling. Det siger næsten sig selv.

***Bekymrende med uenigheden***

Derudover vil jeg gerne sige, at det er meget bekymrende, når to virksomheder – i dette tilfælde Københavns Lufthavn og SAS – der i fællesskab har afgørende betydning for Danmark, ikke kan opnå en enighed, som er til gavn for begge parter.

Det er tydeligt, at der ikke bare er uenighed om takstniveauet, men også om den langsigtede plan for lufthavnens udbygning, herunder om betydningen af den meget omtalte tværbane.

***Vigtigt med et stærkt samarbejde***

De kommende år vil utvivlsomt medføre en skærpet konkurrence mellem lufthavnene i Nordeuropa. Det er derfor helt afgørende for Danmark, at de centrale aktører i dansk luftfart har et stærkt og værdiskabende forhold. Der er ganske



enkelt for meget på spil til, at vi kan leve med det modsatte.

***Luftfartsområdet  
har høj prioritet***

Jeg vil afslutningsvis gerne understrege over for udvalget, at både Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen prioriterer denne sag og udbygningsplanen højt, samt forsøger at bidrage til et godt samarbejde mellem Københavns Lufthavn, SAS og de øvrige luftfartsselskaber.

Det seneste fokus på luftfartsområdet bekræfter mig i, at regeringens arbejde med at se på hele luftfartssektoren, herunder selvfølgelig forhold i og omkring Københavns Lufthavn, er meget vigtigt.



## Samrådsspørgsmål BS

*Vil ministeren redegøre for, hvor stor en andel af Københavns Lufthavns overskud der investeres i ny infrastruktur og øget kapacitet, og hvor meget der udbetales i udbytte, og vil ministeren herunder redegøre for, om ministeren er tilfreds med denne fordeling?*

---

**Årsregnskabet for  
Københavns  
Lufthavn A/S**

Det fremgår af Københavns Lufthavne A/S årsregnskab for 2016, at lufthavnen havde et samlet overskud fra driftsaktiviteten efter skat på knap 2,0 mia. kr.

Inklusiv brug af likviditet og nettooptagelsen af ny gæld svarer denne pengestrøm i Københavns Lufthavne A/S til cirka 2,2 mia. kr.

Af de 2,2 mia. kr. gik cirka 1,2 mia. kr. til betaling af udbytte og 1,0 mia. kr. til in-



vesteringsaktivitet i Københavns Lufthavn.

***Holdning til udbytte og investeringer***

Er jeg tilfreds med denne fordeling?

Som Transport-, Bygnings- og Boligminister ønsker jeg, at Danmark får flest mulige flyforbindelser ind og ud af Københavns Lufthavn. Dermed skabes den højest mulige nationale og internationale tilgængelighed, hvilket er afgørende for dansk økonomi.

Jeg ønsker alene på den baggrund, at så meget af driftsoverskuddet som muligt, forbliver i Københavns Lufthavne A/S til gavn for luftfartsselskaber og flypassagerer. Det er hvad enten overskuddet bruges på lavere takster, flere investeringer eller et højere serviceniveau.

***Staten er mindretalsaktionær***

Verden er imidlertid sådan, at den danske stat i år 2000 under den daværende



SR-regering solgte 17 pct. af aktierne i Københavns Lufthavne A/S. Det gjorde at staten blev mindretalsaktionær.

I dag udgør statens ejerandel 39,2 pct. Denne varetages af Finansministeren, mens jeg er ansvarlig for reguleringen af Københavns Lufthavn.

*Reguleringen skal sikrer højest mulig tilgængelighed*

Det er en regulering af Københavns Lufthavn, som gennem en incitamentsstruktur blandt andet skal sikre et konkurrencedygtigt takstniveau og investeringer i lufthavnens infrastruktur.

Som et led i regeringens arbejde med en luftfartspolitisk strategi, så ser jeg naturligvis nærmere på, om denne regulering sikrer den størst mulige nationale og internationale tilgængelighed til Danmark.

Det er for mig afgørende, at Københavns Lufthavne A/S både har det nødvendige





økonomiske incitament til at foretage langsigtede investeringer, og at lufthavnen varetager samfundets interesser i højest mulig tilgængelighed. Det bør være én og samme sag, men det kræver en balanceret reguleringsmodel.

Hvorvidt at reguleringen sikrer den rette balance mellem de to førnævnte hensyn, vil regeringen adressere i den luftfarts-politiske strategi.

***Balancen i reguleringen er vigtig***

Hvis balancen ikke er rigtig, så risikerer Danmark ikke at indfri sit potentiale for vækst i luftfartssektoren eller i værste fald miste eksisterende flyforbindelser til omkringliggende lufthavne.

Det er derfor så afgørende, at Københavns Lufthavn på både pris og kvalitet udbygger sit gode, men også udfordrede, udgangspunkt.



Det kræver efter min mening, at de seneste års positive passagerudvikling kommer luftfartsselskaber og flypassagerer til gode gennem investeringer i et endnu mere konkurrencedygtigt produkt.

Det skal ikke alene skabe nye flyforbindelser, men også skabe grundlaget for at eksisterende flyforbindelser forbliver fordelagtige for luftfartsselskaberne.

Vi har med andre ord meget at vinde de kommende år, men også meget at tabe, hvis ikke Københavns Lufthavn fastholdes, som det centrale knudepunkt i Norden.

***Åben invitation til en teknisk gennemgang***

Jeg vil som afslutning på svaret til spørgsmålet gerne gøre opmærksom på, at reguleringsmodellen og incitamentstrukturen er relativt komplekse.



Jeg vil derfor gerne invitere til en teknisk gennemgang af reguleringsmodellen, hvis Transport-, Bygnings- og Boligudvalget er interesseret.



## Samrådsspørgsmål BT

*Hvad mener ministeren, der er behov for at gøre for at højne tilfredsheden blandt henholdsvis flyselskaber og flypassagerer, der benytter Københavns Lufthavn, for derved at sikre, at Københavns Lufthavn også i fremtiden kan skabe vækst og tiltrække nye investeringer?*

---

*Diskussionen skal deles op*

Jeg tror, at det er vigtigt at dele diskussionen op afhængig af, om vi taler luftfartsselskaber eller flypassagerer.

*Tilfredshed hos flypassagererne*

For flypassagererne har jeg det indtryk, at Københavns Lufthavn på rigtig mange områder er en veldrevet lufthavn.

Selvom at man skal tage diverse prisuddelingerne med forbehold, så kan jeg konstatere, at Københavns Lufthavn de



seneste år har vundet en række internationale priser.

Jeg vil også gerne understrege, at jeg ikke mener, at det generelt er min eller statens opgave at sikre tilfredse kunder i Københavns Lufthavn. Det er og skal være lufthavnens egen opgave.

Det betyder selvfølgelig ikke, at jeg er blind for, at Københavns Lufthavn har et forbedringspotentiale inden for specifikke områder, hvor staten har en rolle.

Jeg vil tillade mig at vende tilbage til dette under spørgsmål BW, som omhandler forholdene i sikkerhedskontrollen.

***Tilfredsheden hos  
luftfartsselskaberne***

Hvad angår luftfartsselskaberne, så er det nok først og fremmest vigtigt at sonde mellem, hvad luftfartsselskaberne siger som en del af deres forhandlings-



taktik, og hvad der reelt mindsker tilfredsheden hos luftfartsselskaberne og dermed attraktiviteten af Københavns Lufthavn.

*Ingen detailregulering*

Jeg tror ikke på, at myndighederne skal detailregulere Københavns Lufthavn.

Det vi skal sikre er, at rammerne er på plads, så Københavns Lufthavn og luftfartsselskaberne i fællesskab har de bedst mulige betingelser for at fremme tilgængeligheden til Danmark.

De betingelser går blandt ud på, at forhandlingerne mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne om takst-, service- og kapacitetsniveau bliver så ligeværdige som muligt.



## Samrådsspørgsmål BU

*Vil ministeren kommentere den positive stigning i passagertal for Københavns Lufthavn og give sit bud på, hvad der skal til af investeringer og udbygning for at kunne følge med udviklingen også på langt sigt? Vil ministeren herunder redegøre for, om anlæg af en eventuel ny Københavns Lufthavn kan komme på tale?*

---

***Passagerrekord i 2016***

Københavns Lufthavn nåede 29 millioner passagerer i 2016. Det er rekord og svarer til en imponerende passagervækst på 9,1 pct. sammenlignet med 2015.

***Udbygningsplan***

For at følge med passagervæksten har Københavns Lufthavn fremlagt en udbygningsplan. Den skal sikre den fornødne kapacitet, således at lufthavnen



kan håndtere minimum 40 millioner passagerer.

Jeg ser det som en meget positiv udvikling for Københavns Lufthavn og for Danmark. Det er med til at skabe flere arbejdspladser ikke bare i og omkring Københavns Lufthavn, men også i øvrige sektorer og landsdele.

*Lukning af tværbanen*

Den fremlagte udbygningsplan indebærer på sigt en lukning af den såkaldte tværbane.

Mens der generelt er opbakning til at lufthavnen udbygges, er der fra forskellige sider af luftfartsbranchen rejst spørgsmålstejn ved det hensigtsmæssige i netop denne del af udbygningen.

Jeg skal ikke gøre mig til ekspert i lufthavnsplanlægning, og skal derfor ikke kunne sige, præcis hvilke investeringer





Københavns Lufthavn bør foretage for at nå den fornødne kapacitet.

***Myndighedsbehandling af udbygningsplan***

Jeg kan oplyse, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 16. december 2016 modtog en ansøgning til en lukning af tværbanen.

Første skridt af myndighedsbehandlingen er en principiel stillingtagen hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på baggrund af en trafikal afklaring samt analyse af økonomiske effekter for luftfartselskaber, passagerer og samfundet.

Der er for mig at se tale om et stykke infrastruktur, som bliver brugt i dag, hvorfor det kræver en grundig behandling af materialet, herunder et overblik over Københavns Lufthavns fravalg af alternative udbygningsmuligheder.



Sidstnævnte er ikke mindst med tanke på, at Folketinget i sidste ende skal træffe en beslutning, idet udbygningsplanen kræver en revision af lov om udbygning af Københavns Lufthavn.

*Anlæg af en ny lufthavn*

I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt anlæg af en ny lufthavn i København kan komme på tale, vil jeg starte med at sige, at der er banekapacitet i Københavns Lufthavn til væsentligt flere operationer, end der gennemføres i dag.

Derudover har udviklingen i flyflåden og i luftfartsselskabernes forretningsmodeller betydet, at der i dag håndteres flere passagerer per operation end tidligere.

*Ikke relevant med en ny lufthavn*

Alene på den baggrund vurderer jeg ikke, at anlæg af en helt ny lufthavn i København er relevant, og det er min klare forventning, at der findes løsningsmu-



ligheder inden for det nuværende areal på de kapacitetsudfordringer, som Københavns Lufthavn vil opleve på sigt.

***Også behov for investeringer i omkringliggende infrastruktur***

Jeg vil gerne tilføje, at investeringer i kapacitet ikke alene handler om en udbygning af infrastrukturen inden for hegnet af Københavns Lufthavn.

Det handler også om infrastrukturinvesteringer i til- og frabringertrafikken omkring Københavns Lufthavn. Dette spørgsmål er vi også ved at undersøge nærmere til brug for den luftfartspolitiske strategi.



## Samrådsspørgsmål BV

*Vil ministeren redegøre for, hvilken betydning henholdsvis takststruktur og infrastruktur har for f.eks. SAS' fremtidige antal ruter ud af Københavns Lufthavn?*

**Passagerefterspørgslen er først og fremmest afgørende**

---

Vores analyser viser, at passagerefterspørgslen først og fremmest skal være til stede for, at eksempelvis et luftfartsselskab som SAS, vælger at fastholde eller placere nye ruter.

Passagerefterspørgslen kan enten komme fra de to befolkningsopland, som luftfartsselskabet betjener, eller komme fra transfererende passagerer.

Sidstnævnte passagerer er særligt interessante, idet disse passagerer skaber grundlaget for ruter, som det geografiske befolkningsopland ellers er for småt til.



Sagt med andre ord giver transferpassagerer i Københavns Lufthavn mulighed for, at eksempelvis SAS, Norwegian eller andre selskaber kan oprette og opretholde ruter, selvom der ikke er et tilstrækkeligt antal lokalt afgående passagerer. Det er netop værdien af knudepunktet.

*Ruteøkonomien er i sidste ende afgørende*

Efter passagerefterspørgslen skal ruteøkonomien for et luftfartsselskab naturligvis hænge sammen. Den består på den ene side af passagerernes betalingsvilighed og på den anden side af omkostningerne forbundet med at drive den specifikke rute.

Luftfartsselskaber anvender begrebet ”total cost of operation”, som udtrykker de samlede operationsomkostninger ved den enkelte flyvning.



Det omfatter blandt andet omkostninger til lønninger, brændstof, vedligeholdelse, afskrivninger og så de lufthavnsspecifikke omkostninger til lufthavnen og handlingsselskaber.

*Dialog med SAS og andre selskaber*

Mit ministerium har naturligvis talt med SAS, Norwegian og en række andre luftfartsselskaber i forbindelse med strategiarbejdet med henblik på at forstå sammenhængen i deres ruteøkonomi og hvad der betyder noget, når de tager beslutningen om at åbne nye ruter til og fra eksempelvis Københavns Lufthavn.

Jeg kan desværre ikke fortælle om de nærmere tal og fordelingen af omkostninger, da der er tale om fortroligt talmateriale fra luftfartsselskaberne.

*Der er tale om en marginalindustri*

Det, som vi samlet set kan konstatere, er dog, at der ofte er tale om, at det er mar-



ginaler, som afgør, om ruteøkonomien er rentabel eller ej. Derfor kan selv relativt små ændringer i luftfartsselskabernes omkostninger ved at beflyve en lufthavn, betyde lukning og åbning af nye ruter, herunder en ændring i antallet af daglige frekvenser.

Det er således afgørende for Danmarks tilgængelighed, at Københavns Lufthavn også er konkurrencedygtig på takstniveauet, som luftfartsselskaberne betaler for brug af lufthavnen, såvel som service- og kapacitetsniveauet.

*Lavere omkostninger betyder lavere billetpriser*

Det er samtidig værd at bemærke, at den skarpe konkurrencesituation blandt luftfartsselskaberne betyder, at besparelser hos luftfartsselskaberne ofte resulterer i en omtrent tilsvarende reduktion i billetprisen hos flypassageren.



*Opsummering*

For at opsummere mit svar til spørgsmålet, så har alt hvad der påvirker luftfartselskabernes omkostninger betydning for, hvor attraktiv én lufthavn er i forhold til andre lufthavne.





## Samrådsspørgsmål BW

*Vil ministeren give en status på det serviceniveau, landets mange indenrigspassagerer oplever i Københavns lufthavn, hvor der tidligere har været rejst kritik at alt for lang ventetid i sikkerhedskontrollen?*

***Kontrolspor for indenrigspassagerer***

Københavns Lufthavn åbnede i slutningen af oktober 2016 muligheden for, at indenrigspassagererne kan benytte sig af ”fast track”-sporet i sikkerhedskontrollen.

Det har løftet serviceniveauet for indenrigspassagererne, som nu har en kortere og mere forudsigelig ventetid i sikkerhedskontrollen.

***Godt indtryk af tilfredsheden***

Mit indtryk er, at der blandt indenrigspassagererne og indenrigsoperatørerne er tilfredshed med denne ordning.



Der er dog naturligvis altid mulighed for at forbedre forholdene for denne gruppe af passagerer, hvor tid og forudsigelig er så afgørende.

Det er min forståelse, at det forbliver et stort fokusområde for Københavns Lufthavn.

***TBST har analyseret ventetiden i sikkerhedskontrollen***

Som et led i kapacitetstilsynet med Københavns Lufthavn har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen analyseret ventetiden i sikkerhedskontrollen i Københavns Lufthavn.

Tallene for 2016 viser, at der fortsat er plads til at mindske ventetiden for passagererne ved en yderligere bemanning af eksisterende kontrolspor.

Det tager jeg naturligvis meget seriøst og ser det som et område, hvor det er nødvendigt, at vi som samfund har en klar



forventning til det serviceniveau, som Københavns Lufthavn bør levere.

***Københavns  
Lufthavn har en  
udvidelse på vej***

Københavns Lufthavn er i gang med at udvide sikkerhedskontrollen, så der til sommer vil være 25 kontrolspor.

Jeg forventer naturligvis, at der også følger den nødvendige bemanning med til disse kontrolspor, ligesom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fortsat vil overvåge udviklingen i ventetiderne.



## Samrådsspørgsmål BX

*Vil ministeren kommentere Socialdemokratiets forslag vedrørende ny, moderne sikkerhedskontrol, som er beskrevet i artiklen ”Socialdemokratiet vil gøre flyrejser lettere”, publiceret på [www.check-in.dk](http://www.check-in.dk) den 23. januar 2017, hvor der beskrives en ny mulig sikkerhedsprocedure, der giver mere direkte adgang til lufthavnen ved brug af fingeraftryk og irisgenkendelse, som vi kender det fra visse paskontroller?*

---

### **Forståelse af forslaget**

Jeg forstår forslaget fra Socialdemokratiet således, at de omfattede passagerer, på baggrund af en forudgående sikkerhedsgodkendelse vil få adgang til det security-beskyttede område af en lufthavn, uden først at skulle igennem en sikkerhedskontrol af person og håndbagage i lufthavnen.



***EU-regler på området***

Jeg kan oplyse, at EU's regler foreskriver, at alle passagerer og deres medbragte genstande samt håndbagage skal gennem sikkerhedskontrol og screenes, før de må få adgang til lufthavnens security-beskyttede område.

Der er således ikke mulighed for at fritage passagerer på almindelige rute- og charterfly fra screening og sikkerhedskontrol, når de afgår fra en lufthavns security-beskyttede område.

***Der findes ny teknologi som gør det lettere***

Der findes forskellige former for udstyr, som lufthavnene kan anvende i forbindelse med screening, og man begynder nu at se udstyr, som er i stand til sikkert at screene væsker og større elektroniske genstande (herunder computere), som ligger i håndbagagen.



*Der må gennemføres test af nyt udstyr, men der skal være screening*

I det fremsatte forslag er det ligeledes anført, at der i lufthavne i EU kan gennemføres test af teknologi og proces i en afgrænset periode op til 18 måneder, hvilket foreslås udnyttet til at teste den foreslåede forhåndsgodkendelse.

Det er korrekt, at EU reglerne giver mulighed for, at de nationale myndigheder kan tillade screening efter en metode baseret på nye og andre teknologier end dem, der er fastsat i EU-forordningen. Der skal imidlertid fortsat foretages en screening, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer således, at forslaget ikke falder ind under muligheden for at teste nye og andre teknologier.

*Ordnningen i USA*

I forhold til ordningen i USA, som der også henvises til i forslaget, så oplyser Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at det



angiveligt må dreje sig om programmet ”TSA PreCheck”.

Som godkendt i dette program kan man, når man flyver fra en deltagende lufthavn med et deltagende luftfartselskab, passere gennem sikkerhedskontrollen i et særligt kontrolspor, der i realiteten er en form for ”fast track”. Herigennem opnår man en række fordele, som øger hastigheden og mindsker behovet for at tage ting ud af tasken mv. i sikkerhedskontrollen.

Der er således ikke tale om, at passagerne bliver fritaget for sikkerhedskontrol, eller at de kan medtage genstande og håndbagage uscreenet.

***Følger den teknologiske udvikling***

Trafik- Bygge og Boligstyrelsen følger udviklingen af nye teknologier og metoder for sikkerhedskontrol. I det interna-



tionale samarbejde arbejder styrelsen for en udvikling, der kan bidrage til en lettelse af kontrolbyrden for såvel de rejsende, som for lufthavnene samtidig med, at der opretholdes et forsvarligt sikkerhedsniveau.

*Helt på linje med  
spørgeren*

Jeg vil afslutningsvis sige, at jeg 100 procent deler Rasmus Prehns ønske om at mindske besværet og ventetiden for passagerer i de danske lufthavne – uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Jeg ved, at det også er noget, som de mindre regionale lufthavne har efterlyst, da de oplever stigende omkostninger til security. At se på disse muligheder er derfor også en del af det igangværende arbejde med den luftfartspolitiske strategi.

Tak for opmærksomheden.