



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 27. november 2019
J. nr. 2019-6510

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. oktober 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Juel-Jensen (V).

Spørgsmål nr. 64:

Er det muligt inden for EU-lovgivningen at betragte flyruter som samfundsbe-
tinget trafik? Spørgsmålet stilles på baggrund af artiklen ”Jesper Rungholm,
direktør i DAT: Færgens lave priser bekymrer mig” bragt i Bornholms Tidende
den 14. oktober 2019.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser
følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Hvis markedet ikke i tilstrækkelig grad leverer et minimum af ruteflyvning til
et yderområde, et udviklingsområde eller en rute med ringe trafik (hvilket ty-
pisk er under 100.000 passagerer årligt), kan en medlemsstat inden for EU-
lovgivningen indføre en forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO), hvis ruten be-
trages som vital for den økonomiske og sociale udvikling i området. Dette gø-
res inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr.
1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.

Medlemsstaten skal vurdere nødvendigheden og hensigtsmæssigheden af en
påtænkt PSO på grundlag af en række kriterier. Det fremgår bl.a. af forordnin-
gen, at PSO'en skal være proportional og dermed ikke må række ud over, hvad
der er nødvendigt for at opfylde de pågældende behov. PSO'en bør kun indfø-
res, såfremt andre transportformer (tog, færge, bus) ikke kan opfylde trans-
portbehovet. Samtidig vurderes nødvendigheden af PSO'en ud fra de eksiste-
rende flybilletpriser og vilkår og den samlede virkning af det eksisterende ud-
bud af lufttransport.

Hvis den eksisterende trafikflyvning allerede opfylder områdets mobilitetsbe-
hov, er der ikke tale om et markedssvigt, som bør afhjælpes af en PSO. Dette
gør sig typisk gældende i tilfælde, hvor der er over 100.000 passagerer årligt og
adskillige luftfartsselskaber driver ruter året rundt.



Såfremt en PSO vurderes nødvendig og hensigtsmæssig, skal der fastsættes en række krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet. Hvis et EU-luftfartsselskab er villig til at drive ruten på baggrund af de fastsatte krav uden en eneret og en økonomisk kompensation, skal der fortsat være fri adgang til ruten for ethvert luftfartsselskab (åben PSO). Hvis intet luftfartsselskab kan udbyde ruteflyvning i overensstemmelse med PSO'en, er det muligt at give en eneret til ruteflyvning på ruten – herunder evt. også mod en økonomisk kompensation (begrænset PSO). Denne eneret skal sendes i offentligt udbud, hvorefter der indgås en kontrakt med et EU-luftfartsselskab i en periode på op til fire år. En evt. kompensation til luftfartsselskabet for PSO'en må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forpligtelse under hensyntagen til luftfartsselskabernes indtægt herved samt en rimelig fortjeneste.

Hvis der tildeles kompensation for PSO'en, vil kompensationen i de fleste tilfælde skulle godkendes af Kommissionen efter reglerne i traktatens artikel 106, stk. 2.

Ud over PSO er der inden for rammerne af statsstøttere reglerne mulighed for at tildele støtte af social karakter til luftfartsselskaber i henhold til traktatens artikel 107, stk. 2, litra a. Støtte af social karakter vil skulle godkendes af Kommissionen.”

Der rejser årligt omkring 250.000 passagerer til og fra Bornholms Lufthavn, hvoraf størstedelen rejser på ruten mellem Bornholms Lufthavn og Københavns Lufthavn. Flyruterne drives i dag på kommercielle vilkår. Passagertrafikken synes derfor umiddelbart, at dække mobilitetsbehovet for Bornholm, og der vil på den baggrund umiddelbart ikke være mulighed for en PSO.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht