



**NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG  
og TRANSPORTUDVALGET**

25. september 2024

2024-3425

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

**Orientering om den danske regerings svar på  
Kommissionens åbningsskrivelse nr.  
2024/2086 vedrørende manglende opfyldelse  
af visse forpligtelser i henhold til Europa-Par-  
lamentets og Rådets forordning (EF) nr.  
549/2004 og 550/2004 samt Kommissionens  
gennemførelsesforordning (EU) 2019/317**

Kommissionen har ved brev den 25. juli 2024 sendt en åbningsskrivelse til Danmark vedrørende Danmarks manglende opfyldelse af visse forpligtelser i relation til præstations- og afgiftsordningen for luftfartstjenester.

Kommissionen antager på baggrund af den godkendte præstationsplan for perioden 2020-2024, at Danmark mangler at opfylde visse retlige krav i relation til præstations- og afgiftsordningen for luftfartstjenester. Uregelmæssighederne vedrører:

1. Urigtig omkostningsfordeling mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester
2. Uhensigtsmæssig udformning af incitamentsordningerne

Konkret har Kommissionen betænkeligheder ved det statsejede selskab Naviairs fordeling af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester. Naviair er underlagt en femårig præstationsplan, som fastsætter virksomhedens tilladte omkostningsniveau og stiller krav til den service der leveres til luftfartsselskaberne. Naviairs seneste præstationsplan blev godkendt i 2022 og vedrører perioden 2020-2024. Det er med afsæt i den godkendte præstationsplan for perioden 2020-2024, at Kommissionen har fremsendt åbningsskrivelsen.

Specifikt bemærker Kommissionen, at man er af den opfattelse, at omkostningsfordelingen ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15, stk. 2, litra e, i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 22, stk. 5, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Vurderingen skyldes den omstændighed, at Danmark fuldt ud har henført de indflyvningsomkostninger, som



Naviair har afholdt i Københavns Lufthavn, til overflyvningstjenester. Det fremgår af regelværket, at disse omkostningerne skal fordeles forholdsmæssigt mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester på grundlag af en gennemskuelig metode.

Kommissionen bemærker navnlig i åbningsskrivelsen, at Danmark ikke har henført en del af indflyvningsomkostningerne til omkostningsgrundlaget for tårn- og indflyvningskontrollafgiftszonerne "inden for en vis afstand" fra de relevante lufthavne "ud fra de operationelle krav", som det udtrykkeligt kræves i artikel 22, stk. 5, litra b, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

Herudover har Kommissionen betænkeligheder ved, at incitamentsordningen for overflyvningskapacitet og incitamentsordningen for tårn- og indflyvningskontrollkapacitet i præstationsplanen for tredje referenceperiode (2020-2024) omfatter en maksimal økonomisk ulempe på 0,50 pct. af de fastlagte omkostninger.

Kommissionen har fremsendt åbningsskrivelse til en lang række medlemsstater om de samme temaer frem mod afleveringen af præstationsplanerne for den fjerde referenceperiode (2025-2029).

Da Naviair har anvendt den samme praksis for fordeling af omkostninger på en route og terminalomkostninger siden 2010 og Kommissionen ikke tidligere har været rejst kritik af denne metode, vil Danmark ikke foretage sig yderligere i forhold til præstationsplanen for den tredje referenceperiode.

Naviair har genbesøgt grundlaget for omkostningsfordelingen mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester i både Københavns Lufthavn og de regionale lufthavne. På baggrund heraf er det vurderingen, at der kan være grundlag for at genberegne omkostningsfordelingen for Københavns Lufthavn i forbindelse med udarbejdelsen af præstationsplanen for den kommende referenceperiode.

Det er vurderingen, at der forud for en ændring af omkostningsfordelingen er behov for en videre dialog mellem Kommissionen og medlemsstaterne for at sikre en ensartet omkostningsfordeling på et gennemsigtigt grundlag.

I forhold til Kommissionens betænkeligheder ved at Danmark i den nuværende godkendte præstationsplan har fastsat en maksimal økonomisk ulempe for Naviair på 0,50 pct. af de fastlagte omkostninger, agter Danmark i den kommende præstationsplan at



Side 3/3

ændre niveauet til 1,0 pct., som anbefalet af Kommissionen præstationsvurderingsorgan.

Regeringen har besvaret Kommissionens åbningsskrivelse i overensstemmelse med det ovenfor anførte.