

  
**Skatteministeriet**

16. maj 2024  
J.nr. 2023 - 1819

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 184 - Forslag til Lov om passagerafgift på flyrejser.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 3 af 7. maj 2024. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DD).

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage

## Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvorfor det ifølge regler fra EU er vanskeligt at støtte indenrigslufthavne som Aalborg, Aarhus og Bornholm, fordi der er tale om større lufthavne, herunder oplyse om der er tale om, at de nævnte lufthavne på konkrete kriterier falder uden for reglerne for statslige tilskud, eller om der er tale om en tolkning/overfortolkning af EU-reglerne i Skatteministeriet?

## Svar

Jeg har til besvarelsen af nærværende spørgsmål indhentet bidrag fra Transportministeriet, som jeg kan henholde mig til:

”Statens tilskud til lufthavne udgør statsstøtte. Derfor skal støtten være forenelig med EU’s regler for det indre marked.

EU’s gruppefritagelsesforordning (forordning EU nr. 651/2014 med senere ændringer) giver forholdsvis vide rammer for at give støtte til mindre lufthavne uden forudgående godkendelse fra EU-Kommissionen. Artikel 56a omhandler støtte til lufthavne, og her skelnes mellem driftsstøtte og investeringsstøtte.

### *Driftsstøtte*

For at være berettiget til at modtage driftsstøtte efter gruppefritagelsesforordningen (artikel 56a) skal en lufthavn leve op til en række krav. En af betingelserne er, at der ikke må ydes støtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig passagertrafik på over 200.000 passagerer eller 200.000 tons fragt i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes<sup>1</sup>. Det fremgår af præamblen til gruppefritagelsesforordningen, at driftsstøtte til meget små lufthavne med op til 200.000 passagerer om året ikke giver anledning til urimelig fordrejning af konkurrencen eller påvirkning af samhandelen, forudsat at visse betingelser er opfyldt.

Både Aalborg og Aarhus har et årligt passagertal, der overstiger 200.000. I 2023 havde Aalborg ca. 1,41 mio. passagerer og Aarhus havde ca. 0,54 mio. passagerer. Det vurderes derfor vanskeligt at få godkendt driftsstøtte til de to førnævnte lufthavne af EU-Kommissionen.

### *Investeringsstøtte*

Gruppefritagelsesforordningens artikel 56a finder også anvendelse for investeringsstøtte til lufthavne med under 3 mio. passagerer om året. Investeringsstøtte omfatter investeringer i lufthavnsinfrastruktur, herunder planlægningsomkostninger, infrastruktur til groundhandling og lufthavnsudstyr. Investeringsomkostninger, som er forbundet med ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter (fx parkering, hoteller, restauranter og kontorer), er ikke støtteberettiget.

---

<sup>1</sup> Gruppefritagelsesforordningens artikel 56a, stk. 15 (I den danske sprogversion er en fejl. I stk. 15 skal der stå ”driftsstøtte” og ikke ”investeringsstøtte”).

Den maksimale tilladte støtte udtrykkes som en procentdel af de støtteberettigede omkostninger. For mindre lufthavne med op til 1 mio. passagerer årligt kan støtteintensiteten være op til 75 pct. De resterende 25 pct. skal medfinansieres af støttemodtageren. Det er således med de nuværende passagertal umiddelbart muligt at give investeringsstøtte til lufthavnene i Aalborg og Aarhus. Der vil dog skulle være et krav om medfinansiering fra lufthavnene, og investeringsstøtten kan alene støtte konkrete projekter og ikke de løbende udgifter.

#### *Bornholms Lufthavn*

Mulighederne for støtte til Bornholms Lufthavn adskiller sig fra de andre lufthavne, da Bornholms Lufthavn geografisk ligger i det, EU-Kommissionen definerer som en "fjerntliggende region"<sup>2</sup>.

Bornholms Lufthavn er derudover ejet af Trafikstyrelsen og modtager i dag hvert år såkaldt SGEI-støtte (Services of General Economic Interest). Lufthavnen modtager i dag en årlig støtte på ca. 24 mio. kr. Kommissionen godkender støtteordningen, blandt andet med henvisning til, at lufthavnen ligger i en fjerntliggende region.

Med aftalen *Grøn lufthavns i Danmark* tilføres 18,7 mio. kr. (2024-pl) til lufthavnen i perioden 2025-2030, hvilket medfører, at nettobevillingen vil stige til ca. 42 mio. kr. i 2025."

---

<sup>2</sup> jf. punkt 25, nr. 27, i "Meddelelse fra Kommissionen — Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber". Ved "fjerntliggende region" forstås: regioner i den yderste periferi, Malta, Cypern, Ceuta, Melilla, øer, som er en del af en medlemsstats område, og tyndt befolkede områder.