

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

MINISTEREN

Dato 10. maj 2010

Dok.id

J. nr. 2010-415

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 6. maj 2010 stillet mig følgende spørgsmål 7 vedrørende L 139 – Lov om Naviair, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 7:

"Til uddybning af L 139 - spm. 3 om Naviairs åbningsøkonomi bedes følgende besvaret: Det fremgår af lovforslaget, at omdannelsen af Naviair vil medføre øget effektivitet og vil medvirke til at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger. Samtidig fremgår det af ministerens svar på L 139 - spm. 3, at underdækningen i Naviair vil stige fra 220 mio. kr. i 2009 til op mod 500 mio. kr. frem til 2012, hvilket ovenikøbet er tal beregnet før indregning af Naviairs indtægtstab som følge af askeskyen, hvilket vil sige, at underdækningen må forventes at blive endnu større. Det fremgår også af svaret på L 139 - spm. 3, at denne underdækning forventes inddrevet via taksterne i perioden 2010 til 2016, hvilket må betyde en væsentlig ekstraregning til luftfartsselskaberne. Ministeren bedes derfor forklare, hvordan der både kan være tale om, at luftfartsselskabernes omkostninger nedbringes samtidig med, at svaret på spørgsmål 3 indikerer, at luftfartsselskaberne vil blive udsat for højere takster. Og hvis luftfartsselskaberne ikke udsættes for højere takster, hvordan vil den sandsynlige øgede underdækning påvirke Naviairs økonomi?"

Svar:

Det forventes, i henhold til lovforslaget, at omdannelsen af Naviair vil medføre en øget effektivitet og dermed isoleret set vil medvirke til på sigt, at nedbringe luftfartsselskabernes omkostninger.

Dette skal dog ikke forveksles med en garanti om, at raterne fremover ikke vil kunne stige. Under et "hvile i sig selv"-princip sker der en indregning i raterne i kommende år, såfremt der i de tidligere år er opkrævet for lidt, da indtægter og omkostninger skal gå i balance i henhold til N+(2-5). Dette er f.eks. tilfældet med den eksisterende underdækning fra tidligere år, som en følge af krisen i luftfartsbranchen.

Der søges dog, at skabe de bedste rammevilkår fra luftfartserhvervet. Derfor har man – også efter ønske fra luftfartserhvervet – valgt at anvende en takstmodel, som fordeler opkrævningen af tidligere års underskud ud over flere år.



Dette skete ved overgangen af N+2 til N+(2-5). I praksis betød dette, at raterne i 2010 fik en stigning på 4 pct. frem for en stigning på 31 pct.

Side 2/2

Det skal bemærkes, at den nævnte underdækning, som forventes inddrevet via taksterne i perioden 2010 til 2016 er helt i overensstemmelse med de størrelser, der lå til grund for ratefastsættelsen for 2010 (november 2009) og som fremgår af notat til TRU af 28. oktober 2009.

Naviair har oplyst, at Naviairs indtægtstab som følge af aske-skyen udgør i størrelsesordenen 10 til 15 mio.kr., hvilket ligger inden for en almindelig budgetusikkerhed.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt