



Terminal



Medlemmerne af
Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
København

29. september 2008

Vedr. Københavns Lufthavne A/S misbrug af dominerende stilling

I relation til Terminal A's (Terminal A) kommende foretræde for Trafikudvalget, som finder sted i morgen tirsdag, den 30. september 2008, fremsendes hermed en kopi af den klage til Konkurrencestyrelsen, som Terminal A har indleveret efter Københavns Lufthavne A/S (CPH) afvisning af Terminal A's ønske om leje af jordareal indenfor lufthavnens område.

Terminal A's forslag til etablering af en konkurrerende terminal til servicering af den voksende mængde af point-to-point trafik, som typisk udøves af lavprisselskaber, f.eks. Sterling, eller selskaber som både omfatter udbud af business- og lavprispilletter, f.eks. SAS, vil lede til både lavere omkostninger for flyselskaberne ved benyttelse af lufthavnen, og en mere tidsbesparende håndtering af både flyselskaberne og passagerne.

Klagen til Konkurrencestyrelsen omfatter en ganske omfattende dokumentation for, at afvisningen af Terminal A's ønske om etablering af konkurrence på terminal- og parkeringsfaciliteter er et brud på konkurrencelovens § 11 og EF-traktatens artikel 82 om misbrug af dominerende stilling. Baggrunden for klagen er således, at lufthavnen i København kan karakteriseres som en afgørende infrastruktur facilitet (essential facility), hvor der skal gives adgang til konkurrerende aktører på det fysiske område som monopolen ejer og anvender til udøvelse af infrastrukturvirksomheden. I forhold til danske forhold, da er sagen parallel med en af afgørelse fra EU-Kommissionen i 1993, hvor Kommissionen krævede at konkurrenter kunne få adgang til færgeanlæggene ved Rødby/Puttgården, således at der kunne etableres konkurrence på færgeoverfarten.

1) CPH vildleder ved afvisning af Terminal A

CPH har fremført en række påstande som begrundelse for deres afvisning af Terminal A's ansøgning om adgang til leje af jordareal til etablering af konkurrerende terminal, som i bedste fald kan betragtes som udokumenterede og overfladiske, og mere reelt må betegnes som direkte vildledende bortforklaringer, der alene skal tjene til at opretholde CPH's nuværende monopol.



Terminal A har i vedhæftede kopi af klagen til Konkurrencestyrelsen tilbagevist hver enkelt af CPH's udokumenterede påstande om negative effekter ved Terminal A's forslag til placering af en konkurrerende terminal. (Se side 32-37).

Der er således ingen reelle sikkerhedsproblemer eller hindringer for udviklingen af cargo-trafikken som objektivt kan begrunde en afvisning Terminal A's forslag.

Højt sikkerhedsniveau ved krydsning af aktiv bane

Terminal A foreslår forskellige løsninger til flyenes krydsning af aktiv bane, som er fuldt ud på højde med håndteringen af denne ganske almindelige udfordring i andre store lufthavne. Man kan således enten gennemføre den type avancerede lyskrydsregulering ved kryds af aktiv bane som allerede anvendes i dag i en lang række andre lufthavne. Eller man kan vælge at udvide kapaciteten i lufthavnen ved at investere i nye til- og fra kørsler til startbanen og dermed fremover næsten totalt set undgå banekryds, som altså allerede finder sted i dag. Etableringen af nye standpladser i østområdet kan virke som en ganske hensigtsmæssig løsning, idet CPH - efter egne prognoser - i de kommende år alligevel skal udvide kapaciteten til at kunne håndtere ca. 30 mio. passagerer i 2015 mod ca. 21 mio. passagerer på nuværende tidspunkt. (Se side 32-33)

Sikkerhedszoner – tilpasset både cargo- og passagertrafikken

Ligeledes forslås gennemførelsen af reguleringen af sikkerhedszonerne for hhv. passagertrafikken (CSRA-zone) ved Terminal A og den nuværende cargo-trafik, på en sådan måde, at cargo-operatørerne på ingen måde oplever forøgede byrder ift. det nuværende kontrolniveau for cargo-trafikken. Transporten af passagerne til flyet vil således foregå i "forseglede" busser, hvorfor der ikke er behov for strammere kontrol af adgangen til og fra det nuværende cargo-område. (Se side 35-36)

God plads til udvikling af cargo-trafikken

Herudover kan fastslås, at udviklingsmulighederne for den cargo-trafik, som kun udgør 3 procent af de daglige operationer i Københavns Lufthavn, på ingen måde er besværliggjort ved placeringen af Terminal A tæt på det nuværende cargo-område, idet cargo-området er beliggende op til 400.000 m² ubenyttet jord som ejes af CPH.

2) SAS, Sterling, Easy Jet og Ryan Air støtter Terminal A

SAS, Sterling, Easy Jet, Ryan Air og organisationen Danmarks Rejsebureau Forening, støtter ønsket om en konkurrerende terminaloperatør, som kan reducere selskabernes høje omkostninger ved anvendelsen af Københavns Lufthavn og lufthavens manglende effektivitet ved håndteringen af både passagerer og flyselskaber samt de høje omkostninger ved parkering.

Vi kan henvise til følgende citat fra **direktør i SAS Airlines/bestyrelsesformand for SAS Danmark, John Dueholm;**

"Vi presser meget på, og holder mange kaffemøder med Københavns Lufthavn, men kommer ingen vegne. I stedet giver lufthavnen dårligere forhold for kunderne ved at



udvide sit butiksareal fra 10.000 til 16.000 kvadratmeter frem for at forbedre gates og infrastruktur. Lufthavnen har gjort meget for at forbedre forholdene, men ikke

tilstrækkeligt.”

Det sagde øverste chef for SAS Airlines – og bl.a. også bestyrelsesformand for SAS Danmark, John Dueholm, da han torsdag var gæst hos Danske Flyvejjournalister.

Han gentog SAS’ opbakning til en lavpristerminal og sagde, at ”konkurrence vil tvinge Københavns Lufthavn til en helt anden takst-politik.”

(Kilde: internet-mediet ”Take Off”, 5/9-2008, i artiklen ”Vi kommer ingen vegne med Københavns Lufthavn”.,

Lars Thykier, direktør i Danmarks Rejsebureau Forening:

”Grundlæggende er lufthavne – især når de er privatiserede – nogle statsgodkendte monopoler, som ikke automatisk sørger for lave priser og høj kvalitet. Så hvis der ved en etablering af en Terminal A-løsning kan skabes en konkurrencesituation i Københavns Lufthavne, ser vi rigtig gerne det,«

»Vi kan lide fri konkurrence. Prismæssigt er det altid interessant at se en ny spiller. Terminal A har et godt projekt på både kvalitet og pris. De er gode til at lytte til brugerne, og projektet er et tiltrængt alternativ,«

Kilde: Børsen, 28. august 2008 i artiklen: ”Lavpristerminal støttes af branchen”.

Michael T. Hansen, driftsdirektør, Sterling

»Vi mener, at terminal A er et spændende projekt. Det betyder, at passagererne kan komme hurtigt gennem lufthavnen med den nye infrastruktur. Den effektivitet, som Terminal A præsenterer, er spændende for os,« siger driftsdirektør Michael T. Hansen fra Sterling. zigler

Kilde: Børsen, 28. august 2008 i artiklen: ”Lavpristerminal støttes af branchen”.

3) Konkurrencen på terminaldrift gavner lufthavnens samlede rutenet

Hvad der er godt for SAS, Sterling, Easy Jet og Ryan Air er godt for passagerne og erhvervsudviklingen.

Derfor vil konkurrence og dermed fokus på lavere omkostninger ved terminaldrift i Københavns Lufthavn ikke blot gavne de økonomisk hårdt pressede flyselskaber, men tillige bredere interesser for både passagerne og erhvervslivet, når billigere og mindre



tidskrævende terminalservice styrker Københavns Lufthavn som hub for mange videre ruter ud og ind af Skandinavien.

4) CPH's alternativ til Terminal A?

Vi kender ikke indholdet i det forventeligt kommende udspil til alternativ prisstruktur for lavprisselskabernes anvendelse af Københavns Lufthavn, som CPH lovede at fremkomme med inden udgangen af september efter at CPH havde afvist Terminal A's forslag.

Vi vil derfor foreslå dig og Trafikudvalget, at man nøje sammenligner CPH's kommende udspil til ny prisstruktur for lavprisselskaberne med det forslag som Terminal A har foreslået. Særligt vil vi anbefale, at man lytter til den vurdering af de to konkurrerende udspil til billigere og mere effektiv terminaldrift for point-point-trafikken, som SAS og Sterling forventeligt vil fremkomme med, da disse to selskaber er de to største kunder i Københavns Lufthavn.

Vi har ingen forventning om, at det kommende udspil til en ændrede prisstruktur for lavprisselskaber fra det nuværende monopol på terminal- og parkerings faciliteter i Københavns Lufthavn, vil kunne matche Terminal A's udspil. Denne antagelse bygger vi på, at majoritetsaktionæren i CPH, kapitalfonden Macquarie Airports, som lader hele overskuddet i CPH gå til udbyttebetaling til ejerne, næppe vil acceptere en reduktion i passagerafgiften på 35 procent, og en ligelig deling af overskuddet ved det kommercielle salg i butikkerne med luftfartsselskaberne, som foreslået af Terminal A, da dette i værdi vil svare til en nedsættelse af den nuværende passagerafgift med ca. 80 procent.

Vi har heller ingen forventning om, at parkeringspriserne vil blive reduceret til 199 kr. pr. uge eller opførelsen af en ny terminal til lavpristrafikken, som ville give tiltrængt øget plads/kapacitet for hurtigere passager-flow, bliver gennemført med udspillet fra CPH.

Ligeledes kan vi ikke forestille os, at CPH's udspil vil forbedre udnyttelse af de eksisterende standpladser i lufthavnen ved cargo-området, som med Terminal A's forslag vil gøre det muligt at reducere vente- og turn-around-tiden for flyselskaberne.

Vi vil ikke dømme CPH på forhånd, men det er meget sjældent, at et monopol for alvor vil foretage prisreduktioner, hvis der ikke er etableret en reel konkurrence som kan give kunderne et alternativ til monopoliet. Med CPH's afvisning af Terminal A's adgang til drift af konkurrerende terminalvirksomhed, da har CPH fortsat monopol på terminal- og parkeringsfaciliteter, og derfor vil det være særdeles overraskende hvis CPH kommer med et udspil som nævneværdigt sænker priserne endsiges kan matche Terminal A's forslag.

Vi håber derfor, at du og de øvrige politiske beslutningstagere vil medvirke til at fremme forståelsen i ledelsen af CPH for en hurtig adgang til konkurrence på terminal-



Terminal



og parkeringsfaciliteterne i Københavns Lufthavn - til gavn for flyselskaberne, passagerne og rutenetet til og fra Københavns Lufthavn.

Vi ser frem til mødet med Trafikudvalget i morgen eftermiddag.

Med venlig hilsen
Terminal A

Torben Thyregod
Bestyrelsesformand