



Folketingets Trafikudvalg  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Telefon 32 32 30 44  
Telefax 32 32 66 07  
Mobil 23 22 30 44  
e-mail susanne-kirsten.larsen@sas.dk

3. oktober 2008

Til Trafikudvalgets medlemmer og deres stedfortrædere

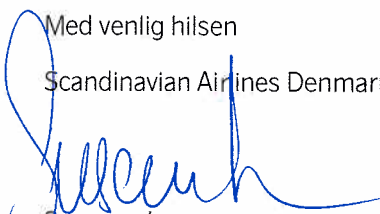
SAS er bekymret for, at Københavns Lufthavne er ved at bremse udviklingen af et af Danmarks vigtigste infrastrukturanlæg og knudepunkter.

Jeg vedlægger et notat, som beskriver vores opfattelse af situationen. Som det fremgår, finder vi tingenes tilstand alvorlig. SAS er glad for, at Transportministeren og luftfartsmyndighederne tilsyneladende deler den opfattelse, da en række af forholdene må forventes at blive adresseret i forbindelse med udmøntningen af den ny reguleringsmodel for Københavns Lufthavn og tilsynet med lufthavnens kapacitet

Der ligger dog erfaringsmæssigt under alle omstændigheder en besværlig og modsætningsfyldt proces foran os i forhold til forhandlinger med Københavns Lufthavn. SAS skal derfor benytte lejligheden til at anmode om i et foretræde for Trafikudvalget nærmere at redegøre for SAS' synspunkter. Vi står i mellemtiden selvfølgelig til rådighed for yderligere oplysninger, såfremt Trafikudvalget måtte ønske det. SAS har også rettet henvendelse til Transportministeren i sagen.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines Denmark



Susanne Larsen  
Adm. direktør

## Københavns Lufthavn – grænsen er nået

*SAS er bekymret for, at Københavns Lufthavn (CPH) er i færd med at bremse udviklingen af et af Danmarks vigtigste infrastrukturanlæg og trafikknudepunkter. Det er Danmark ikke tjent med, og det vil SAS ikke blive ved med at betale prisen for.*

*Kapaciteten er utilstrækkelig som følge af mange års investeringsefterslæb. Kvaliteten er kritisabel på grund af nedslidning og besparelser på vedligeholdelse. Dette sammenholdt med monopolpriser på de fleste af lufthavnens ydelser betyder, at de samlede omkostninger ved at operere i lufthavnen er for høje. Det skyldes også, at lufthavnen ikke vil dele overskuddet i sit indkøbscenter med de luftfartsselskaber, som skaffer kunderne i butikkerne.*

*Baggrunden synes at være, at hovedaktionæren skal have overskud, udbyttebetalinger og afkast i verdensklasse for at forrente sin investering hurtigst muligt og/eller for at finansiere andre aktiviteter i sin forretning. Og det uanset om det tjener Københavns Lufthavn som infrastrukturanlæg, eller om der er høj- eller lavkonjunktur i den branche, som lufthavnen lever af.*

CPH's svar er, at passagererne er tilfredse, at der investeres en milliard i lufthavnen, og at afgifterne er lavere end i flertallet af Europas lufthavne. Det nævnes ikke, at luftfartsselskaberne ikke er spurgt, om de er tilfredse med lufthavnen, at omkostningerne ved at operere er summen af en række faktorer og ikke udgøres af afgifterne alene, at afgifterne er steget med 68% over 10 år langt over prisudviklingen i samfundet, og at kun en lille andel af milliarder investeres i ny infrastrukturkapacitet.

Københavns Lufthavns hovedfokus er tilsyneladende at udvikle sig som indkøbscenter, mens lufthavnen som infrastrukturanlæg er kommet i anden række. Det er der økonomisk logik i. Afkastet på butikker, barer, restauranter og parkeringspladser er uhørt højt. Afkastet på investeringer i infrastrukturen er væsentligt lavere. En krone brugt på infrastrukturen kan derfor ikke regnes hjem – det trækker afkastet ned og reducerer ejernes udbytte. De investeringer, der vedrører infrastrukturen, er for langt hovedpartens vedkommende ikke initieret af CPH, men dikteret af nye myndighedskrav på miljø- og sikkerhedsområdet. Det gælder de seneste større investeringer som forbindelsen mellem indenrigs og udenrigs, ny central sikkerhedskontrol og en ny etage på Finger C.

Selv om Københavns Lufthavn har ambitioner om at toppe verdensranglisten og ønsker at give indtryk af, at man er kundeorienteret og investerer store beløb, er sandheden noget mere nuanceret. CPH er som udgangspunkt imødekommende over for SAS' ønsker om at udvikle lufthavnen til en kundetilpasset virksomhed. SAS' erfaring er, at vi står over for et monopol, som siger nej til kundeorientering, så snart det koster penge. CPH's økonomiske rationale er at optimere sin egen virksomhed på bekostning af flyselskaberne og deres behov for effektivitet og service til passagererne.

Terminalforholdene omkring check-in er utidssvarende, utilstrækkelige og præget af lappeløsninger. Både Terminal 2 og 3 er for små og fremstår nedslidte. Lufthavnen kan ikke rumme sommertrafikken, som må omdirigeres med håndkraft, og slet ikke de for Københavns turisme så vigtige krydstogtsturister. De henvises til en fjernliggende hangar. Flyselskaberne og deres handlere bruger store ressourcer på at få det til at fungere og belastes med store ekstraomkostninger.

Bagageanlæggene har længe været underdimensionerede både ved afgang og ankomst. Hvis man skal skifte fly, er Københavns Lufthavn ikke konkurrencedygtig i forhold til de bedre europæiske transferlufthavne. Bag kulisserne og uden for offentlighedens søgelys hører ventetider, mangelfulde pladsforhold, usammenhængende logistik og nej til forbedringer, der koster penge, til dagens orden.

Kvaliteten er ikke, som den burde være, og det ved lufthavnen godt. Luftfartsselskaberne har som kunder i adskillige år bedt lufthavnen om at indgå bindende økonomiske aftaler om kvaliteten. Det vil lufthavnen ikke. Den kræver blot, at vi betaler – også når kvaliteten

svigter, og luftfartsselskaberne påføres massive ekstraomkostninger og passagererne store gener. Utallige er eksemplerne på, at vi hænger på regningerne, når bagageanlægget bryder sammen, vi må finde bagagen og sørge for at bringe den ud med taxi.

Lufthavnens opholdsarealer for passagererne bliver inddraget til det lukrative indkøbscenter. Nu kan passagererne snart ikke hvile sig uden at betale for det. Placeringen af megabutikken med salg af spiritus og kosmetik har forhindret en optimal udformning af sikkerhedskontrollen og er den første forhindring på passagerens vej til flyet, som har udviklet sig til et veritabelt forhindringsløb.

Det hører med i billedet, at huslejerne i Københavns Lufthavn hører til blandt de højeste i Danmark; det samme gør prisen for IT-ydelserne og parkeringspladserne.

Så når Københavns Lufthavn fremfører, at man hører til i den billige ende blandt lufthavne, hvad angår afgiftsbetalinger, så er det ikke en entydig sandhed. Kvaliteten har nået et lavpunkt, brugernes kvalitetsomkostninger har aldrig været højere, kapaciteten inddrages til indkøbscenter, og de fleste ydelser prifsættes på monopolniveau. Og når Københavns Lufthavn kommunikerer milliardinvesteringer, må vi konstatere, at de primært går til indkøbscentret, hvor profitten er i top.

En sådan profitmaksimering og manglende kundefokusering kan naturligvis kun finde sted, fordi Københavns Lufthavn er et monopol. SAS kan ikke vælge en anden lufthavn. Monopoladfærden illustreres bedst ved det seneste initiativ fra en kreds af investorer, som ser en god forretning i at tilbyde Terminal A til en lavere pris og med en andel for luftfartsselskaberne i indtægterne fra forretningerne. Afkastet er givetvis ikke på niveau med Københavns Lufthavn. Derfor er det ikke en attraktiv investering for CPH, men tilstrækkeligt til at tilfredsstille investorerne. Københavns Lufthavn søger at afværge konkurrencen fra Terminal A og har afvist en etablering.

SAS har naturligvis gennem årene fremført sin kritik over for Københavns Lufthavn. Vi bliver også modtaget af en imødekommende ledelse, og der nedsættes samarbejdsgrupper – indtil videre uden konkrete resultater. Vi ser nu frem til at Københavns Lufthavn læser skriften på væggen og skifter fokus fra bundlinie til infrastrukturforvaltning. Priserne på lufthavnens ydelser skal sænkes markant, og vi må se troværdige investeringsplaner, som genopretter kapaciteten og udspil til aftaler, som sikrer kvaliteten.

Det er på den baggrund glædeligt, at ministeren har en intention om en ny, effektiv regulering af Københavns Lufthavn. SLV har som bekendt foreslået en reguleringsmodel i februar i år. Den vil sikre, at indtægterne fra indkøbscentret som en integreret del af lufthavnen skal bidrage til at holde investeringerne i infrastrukturen oppe og omkostningerne for flyselskaberne og deres kunder nede. Der stilles også krav om, at lufthavnen indgår aftaler om kvaliteten af lufthavnens ydelser. Endelig stilles der et helt nødvendigt vilkår om, at Københavns Lufthavns overskud ikke må være urimeligt højt.

SAS, den 1. oktober 2008