



Folketingets Transportudvalg  
Christiansborg

Finansministeren

27. juni 2012

Svar på Transportudvalgets spørgsmål nr. 846 (Alm. del – § 7) af 20. juni 2012 stillet efter ønske fra Benny Engelbrecht (S)

**Spørgsmål**

”Ministeren bedes oversende sit talepapir fra det åbne samråd den 19. juni 2012 om samrådsspørgsmål BT (om Københavns Lufthavn), jf. TRU alm. del - samrådsspørgsmål BT.”

**Svar**

Talepapir: Samrådsspørgsmål BT stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V):

”Finansministeren bedes på vegne af Finansministeriet som på vegne af staten ejer 39,2 pct. af aktierne i Københavns Lufthavne A/S (CPH) redegøre for følgende:

- vurdere CPH som fremtidigt knudepunkt for flytrafik (HUB-funktion) henset til et potentielt salg af SAS - herunder erfaringer fra andre lande, hvor den nationale flyoperatør er ophørt med at eksistere?
- vurdere CPH som fremtidigt knudepunkt for flytrafik (HUB-funktion) henset til åbningen af Berlin-Brandenburg Willy Brandt lufthavnen?
- vurdere CPH's lufthavnstakster (start- og landingsgebyrer m.m.) i forhold til andre lufthavne i EU, herunder de nærmeste og største lufthavne i EU?
- vurdere CPH's muligheder for med det nuværende omkostningsniveau (set i forhold til konkurrerende lufthavne) at tiltrække flere lavprisruter til CPH?
- oplyse om og i givet fald vurdere udenlandske eksempler på konkurrence mellem lavpristerminaler?
- vurdere om EU kan og vil påbyde konkurrence mellem lavpristerminaler på CPH's grund?”

[Indledende bemærkninger]

Jeg vil forsøge at svare på de stillede spørgsmål samlet, idet jeg kommer ind på de enkelte spørgsmål i nogenlunde opstillede rækkefølge.

Men først vil jeg gerne komme med et par indledende betragtninger. Der er ingen tvivl om, at Københavns Lufthavn som knudepunkt i den skandinaviske lufttrafik giver fordele i form af en bedre trafikbetjening, end det lokale passagergrundlag tilsiger.

Dette er til gavn for det danske samfund. For det gør det ikke kun nemmere for danskere at rejse ud i verden, men det gør også hovedstadsområdet mere attraktivt for udenlandske virksomheder, turister og mange andre. Det er derfor også regeringens ønske, at Københavns Lufthavn bevarer sin position som knudepunkt for lufttrafikken i Skandinavien.

Mulighederne for at nå dette må imidlertid ses i lyset af de trends, der præger den internationale luftfartsindustri. Gennem de seneste ca. 10 år er det den stadig skærpede konkurrence mellem flyselskaberne, og herunder navnlig fremkomsten af lavprisselskaberne, der har sat dagsordenen.

For lavprisselskabernes koncept med punkt-til-punkt-flyvninger i Europa har sat de regionale knudepunkter under pres. Passagerne foretrækker klart at undgå flyskift, og derfor har de traditionelle rutenetværkselskaber som Lufthansa, Air France - KLM og SAS været nødt til at følge lavprisselskabernes koncept og tilbyde direkte flyvninger.

Der er derfor mindre behov for lufthavnsknudepunkter for trafik inden for Europa. Dette ses også tydeligt i Københavns Lufthavn. Mens transferpassagerne udgjorde 44 pct. af alle passagerer i 2002, var andelen faldet til 23 pct. i 2011.

Mens lavprisselskaberne så gennem deres lave priser har bidraget til at øge det samlede antal passagerer markant, bidrager de således ikke meget til at fastholde Københavns Lufthavn som knudepunkt for den skandinaviske lufttrafik.

I forhold til at udvikle Københavns Lufthavn som knudepunkt ligger mulighederne derfor først og fremmest i at tiltrække de interkontinentale ruter til navnlig vækstmarkederne i bl.a. Asien.

[CPH som knudepunkt henset til potentielt salg af SAS]

Efter disse indledende betragtninger vil jeg vende mig mod det første spørgsmål.

Der kan ikke være tvivl om, at de sidste godt 10 år har været udfordrende for SAS. Skåret ind til benet handler det om, at SAS inden liberaliseringen af luftfartsindustrien havde fået skabt et omkostningsniveau, som ikke er foreneligt med de priser, der kan opnås i konkurrencen med bl.a. lavprisselskaberne.

Derfor har der også været snævre grænser for, hvor meget selskabet har kunnet udvikles. Fokus har været på at få bragt omkostningerne tættere på konkurrenternes, hvilket er en forudsætning, at virksomheden på lang sigt vil være levedygtig.

Uanset dette er SAS er fortsat lufthavnens største kunde med 41 pct. af passagerne i 2011. Men konkurrencen har også bidraget til at sikre, at SAS i dag drives efter forretningsmæssige principper. Det vil sige, at der grundlæggende ikke oprettholdes ruter eller frekvenser, der ikke bidrager positivt til selskabets indtjening.

Dette gælder nødvendigvis også for SAS' flytrafik til og fra København. Det afgørende for SAS' rolle i Københavns Lufthavn er således, at SAS er et konkurrencedygtigt flyselskab med den økonomiske styrke til at udvikle sin position på det skandinaviske marked.

Derfor må det også gælde, at det i forhold SAS trafikprogram kun er mindre relevant, hvorvidt staten ejer en aktiepost i SAS. Og vel og mærke en aktiepost på kun 14,3 pct.

Det er som bekendt ikke kun SAS, der blev udfordret af konkurrencen i den europæiske luftfartsindustri. Flere af de "gamle" nationale flyselskaber er blevet overtaget af de større netværksselskaber. At være en del af en større koncern kan således have en række fordele i form af stordriftsfordele og adgang til et større rutenet.

Det typiske ved disse overtagelser er, at de tidligere nationale flyselskaber er blevet bevaret som selvstændige flyselskaber med egne varemærker, og at de samtidig har bevaret en betydelig del af rutenetværket ud af deres oprindelige hovedlufthavne.

Det kan man fx se i forhold til Lufthansas overtagelse af Swiss og Austrian Airlines samt Air Frances overtagelse af hollandske KLM.

I modsætning hertil har der også været eksempler, hvor de "gamle" nationale flyselskaber er ophørt med at eksistere, hvilket havde væsentlige negative konsekvenser på trafikken på deres hovedlufthavn. Et sådant eksempel er konkursen i Sabena i 2001, der førte til væsentligt færre passagerer i lufthavnen i Bruxelles.

[CPH som knudepunkt henset til åbning af ny lufthavn i Berlin]

Åbningen af den ny storlufthavn i Berlin-Brandenburg indebærer, at al lufttrafik til og fra Berlin samles i én lufthavn fra 2013.

Kapaciteten i denne nye storlufthavn vil givetvis skabe øget konkurrence om de nordeuropæiske flypassagerer og dermed også påvirke Københavns Lufthavn.

Københavns Lufthavn konkurrerer dog allerede i dag med andre europæiske storlufthavne i fx Amsterdam og Frankfurt om transfertrafikken. Så det er svært at vurdere omfanget af den øgede konkurrence fra den ny lufthavn i Berlin.

Københavns Lufthavn har selv fokus på den øgede konkurrence. Lufthavnen har således lanceret en ny vækststrategi, kaldet World Class Hub, som et modtræk mod bl.a. åbningen af lufthavnen i Berlin.

Den ny strategi skal sikre, at Københavns Lufthavn fastholder og udvikler sin position, som Nordeuropas vigtigste trafikknudepunkt.

Som en del af strategien iværksættes et større investeringsprogram, der bl.a. indebærer, at lufthavnen udvider passagerkapaciteten i Terminal 2 og i Finger C, der håndterer den interkontinentale trafik. Dertil kommer udbygning og opgradering af bagageanlæg samt planlægning af en ny Terminal 4.

Disse kapacitetsudvidelser skal sikre, at lufthavnen kan håndtere, at antallet af passagerer forventes at stige fra knap 23 mio. passagerer i rekordåret 2011 til ca. 30 mio. passagerer årligt inden for de næste 10 år.

Samtidig har lufthavnen fokus på at tiltrække flyselskaber ved at nedbringe flyselskabernes samlede omkostninger i lufthavnen.

#### [CPH's lufthavnstakster i forhold til andre lufthavne]

Det fører mig frem til spørgsmålet om lufthavnstakster. Den uafhængige konsulentvirksomhed Leigh/Fisher udarbejder årligt en international opgørelse over lufthavnstakster.

Opgørelsen viser, at Københavns Lufthavn havde de niende billigste lufthavnstakster ud af i alt 25 europæiske lufthavne i 2011. Af de nærmeste og største lufthavne i EU er Københavns Lufthavn lidt dyrere end lufthavne i Stockholm og Gatwick. Til gengæld er Københavns Lufthavn billigere end lufthavnene i bl.a. Berlin, Amsterdam, Paris, Heathrow og Frankfurt.

Samtidig er det vigtigt at gøre sig klart, at lufthavnstaksterne kun er ét element i forhold til Københavns Lufthavns konkurrencedygtighed, og måske endda ikke det væsentligste.

Således udgør lufthavnstaksterne kun en del af flyselskabernes samlede omkostninger. Omkostningerne ved egne processer i lufthavnen – fx check-in og bagage-

handling – er således betydeligt større end lufthavnstaksterne, og disse er til dels bestemt af, hvor effektivt lufthavnen fungerer.

I Københavns Lufthavns nye strategi indgår derfor, at lufthavnen vil samarbejde med flyselskaberne om at effektivisere processerne i lufthavnen. Det kan fx ske ved, at lufthavnen skaber de fysiske rammer for bl.a., at flyene kan tømmes og fyldes hurtigere.

En række internationale undersøgelser synes at antyde, at Københavns Lufthavn er godt rustet til den øgede konkurrence. Københavns Lufthavn blev bl.a. kåret som den mest effektive lufthavn i Europa i 2011 af det internationale forskningsforum Air Transport Research Society.

En anden vigtig konkurrenceparameter for en lufthavn er, at kunderne oplever, at de får en god kvalitet. I den forbindelse har en uafhængig passagerundersøgelse i 2012 kåret Københavns Lufthavn som den bedste nordeuropæiske lufthavn og den 12. bedste lufthavn i verden. Og i kategorien for lufthavne med 20-30 millioner passagerer årligt, blev København kåret som verdens næstbedste – kun overgået af lufthavnen i Zürich.

Endelig er det værd at pege på, at den årlige World Low Cost Airline Congress har kåret Københavns Lufthavn som verdens bedste lavprislufthavn i 2011, hvilket ikke mindst skyldes lufthavnens nye lavpristerminal.

[Vurdere CPH's muligheder for med det nuværende omkostningsniveau (set i forhold til konkurrerende lufthavne) at tiltrække flere lavprisruter til CPH?]

Dette fører mig direkte til det næste spørgsmål, der vedrører Københavns Lufthavns muligheder for at tiltrække lavprisselskaber.

Lavprisselskaberne er et vigtigt fokusområde for Københavns Lufthavn, idet de øger lufthavnens markedsvolumen med nye passagerer. Som det sikkert er udvalget bekendt har lufthavnen oprettet en særskilt lavpristerminal i 2010, kaldet CPH Go.

Lavpristerminalen er særligt indrettet til lavprisselskabernes behov, og samtidig er passagertaksten lavere i forhold til lufthavnens øvrige terminaler. Lavprisselskabet Easyjet har indtil videre vist betydelig fremgang i CPH Go, og selskabet rundede 1 mio. passagerer i CPH Go i slutningen af november 2011.

Som jeg nævnte i indledningen, er lavprisselskabernes bidrag til at udvikle Københavns Lufthavn som knudepunkt mindre væsentligt. Det centrale for lufthavnens knudepunktsfunktion er, at lufthavnen kan tiltrække de interkontinentale ruter.

Det er derfor positivt at se, at Københavns Lufthavn forventer at nå 24 interkontinentale ruter i 2012, hvilket er det højeste antal i dette årtusinde.

Der er især blevet åbnet en række nye ruter til Mellemøsten og Asien. I 2011 blev der således åbnet nye ruter til bl.a. Bahrain og Dubai, og i 2012 åbnes ruter til Shanghai og Beijing. Men der er også kommet en ny rute til Toronto.

[Oplyse om og i givet fald vurdere udenlandske eksempler på konkurrence mellem lavpristerminaler?]

Lad mig gå videre til spørgsmålet vedrørende udenlandske eksempler på konkurrence mellem lavpristerminaler.

Efter de oplysninger, som Finansministeriet har kunnet fremskaffe, er det svært at finde et eksempel, hvor der i en lufthavn er konkurrence mellem den traditionelle lufthavnsoperatør og en egentlig lavpristerminal.

Der er eksempler, hvor der i en lufthavn er flere terminaloperatører. Men i de tilfælde er det ofte lufthavnens største kunder blandt flyselskaberne, der driver og har investeret i selve terminalbyggeriet.

Eksempelvis drives syv ud af ni terminaler i John F. Kennedy efter det oplyste flyselskaber. Disse flyselskaber tillader, at andre flyselskaber benytter deres terminaler. Ligeledes blev der i München Airport i 2003 åbnet en terminal, der ejes og drives i et joint venture mellem Lufthansa (40 pct.) og det offentlige lufthavnselskab (60 pct.). Endelig er Finansministeriet bekendt med, at der i den tyrkiske Antalya International Airport er der to internationale terminaler og en indenrigsterminal, der drives af uafhængige operatører.

Finansministeriet kender ikke alle detaljer om, hvordan konkurrencen og deres organisering i praksis fungerer i disse lufthavne. Men umiddelbart ses eksemplerne ikke at indebære en situation, hvor en uafhængig tredjepart uden tilknytning til lufthavnen i øvrigt har etableret og driver en selvstændig terminal.

[Vurdere om EU kan og vil påbyde konkurrence mellem lavpristerminaler på CPH's grund?]

Angående spørgsmålet om, hvorvidt EU kan og vil påbyde konkurrence mellem lavprisselskaber på Københavns Lufthavns grund, formoder jeg, at spørgeren henviser til den verserende sag angående det såkaldte Terminal A-projekt.

Idet der er tale om en verserende sag rejst af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen overfor Transportministeriet, og idet det ligger uden for Finansministeriets ressource at vurdere konkurrenceretlige spørgsmål og spørgsmål relateret til flysikkerhed mv., vil jeg afstå fra at vurdere Kommissionens muligheder.

Jeg vil derfor tillade mig at henvise til erhvervs- og vækstministeren samt transportministeren, såfremt udvalget måtte ønske dette spørgsmål uddybet.

Med venlig hilsen

Bjarne Corydon