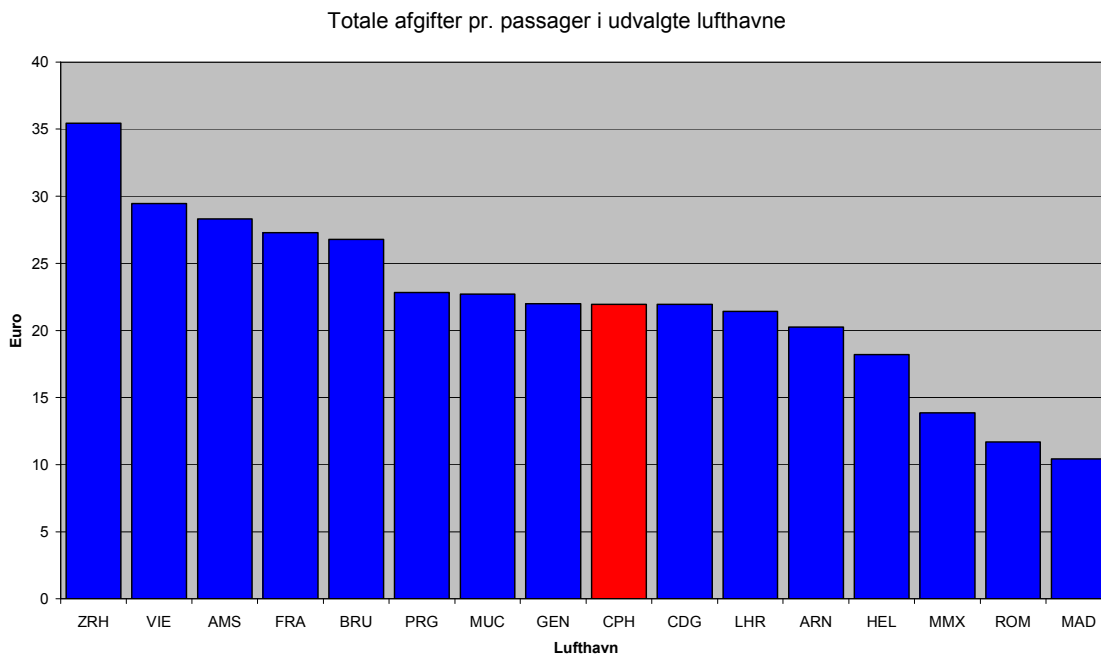


Opfølgning på SAS' foretræde i Folketingets Trafikudvalg den 6. november 2008

Med henvisning til SAS' foretræde i Trafikudvalget den 6. november 2008 skal SAS hermed følge op på spørgsmålet om afgiftsniveauerne i udvalgte lufthavne. SAS er ikke stor tilhænger af den slags sammenligninger, først og fremmest fordi lufthavne skal bedømmes på egne præmisser, herunder i relation til lufthavnstype (netværk, point-to-point, korte eller lange ruter), konkurrencesituation (geografisk placering og befolkningsunderlag), investeringsniveau, effektivitet, økonomisk resultat, offentlig regulering m.m. Set i det lys er der ingen tvivl om, at CPH skal være blandt de billigste, og at der er et stort potentiale til nedsættelse af afgifterne.

Afgifter kan gøres op i forhold til passagerer, operationer, ansatte, omsætning etc. Dernæst kommer, at afgiftssammenligninger er særdeles vanskelige, da der findes lige så mange afgiftsstrukturer, som der findes lufthavne. Ligeledes udgør afgifter under ingen omstændigheder den eneste omkostning for et luftfartsselskab. Mere relevant ville det være at sammenligne det samlede omkostningsniveau ved at operere i en lufthavn i kraft af afgiftsbetalinger, huslejebetalinger, IT-betalinger, ineffektivitet, kvalitetsomkostninger, lufthavnens kompensation for mangelfulde ydelser samt fordeling af arbejdsopgaver og dermed omkostninger mellem lufthavn og brugere. Sådanne sammenligninger findes ikke.

Hvis man endelig skal sammenligne, er SAS af den opfattelse, at det vil være mest reelt at sammenligne med de nordiske lufthavne, da de er i konkurrence med og har mange forudsætninger fælles med CPH, herunder ikke mindst behovet for at høre til blandt de billigste. I en sådan sammenligning er Københavns Lufthavn dyrest, jfr. nedenstående tabel og den efterfølgende tekst.



Tallene er opgjort som afgifter i Euro pr. passager på en udenrigsrejse, hvilket synes at være det mest relevante. I CPH opkræves i forhold til passageren passagerafgift (83,95), security-afgift (28,22), PRM-afgift (5,88) og handlingafgift (10,00). Da startafgiften opkræves per ton (64,55) i forhold til flyets vægt (Maximum Take Off Weight) og ikke per passager, skal den omregnes. Det er gjort på grundlag af SAS' mest anvendte flytype i CPH (MD80) med en belægningsprocent på 75. Den samlede afgift per passager udgør herefter 167,24. Til sammenligning var den i 1998 99,47 svarende til en stigning på 68% på 10 år.

I tallet for Oslo/Gardermoen (GEN) er inkluderet den såkaldte Terminal Navigation Charge (TNC/indflyvningsafgift), hvilket ikke er tilfældet for de øvrige lufthavne, hvor TNC opkræves separat af lufttrafikkontrollerne - i Danmark Naviair. De norske myndigheder oplyser ikke størrelsen af TNC-afgiften, hvorfor den ikke kan trækkes ud af afgiftsniveauet for GEN. Da CPH og GEN er på samme afgiftsniveau i den viste graf, vil en fraregning af TNC i GEN under alle omstændigheder betyde, at GEN er billigere end CPH. Herefter er CPH den dyreste blandt de betydende konkurrerende nordiske lufthavne; ARN (Arlanda/Stockholm), GEN (Gardermoen/Oslo), HEL (Helsinki) og MMX (Malmø).

Hertil kommer, at de øvrige nordiske lufthavne er offentligt ejede, og at CPH som privatejet selskab har det i særklasse højeste overskud/afkast. Med til historien hører, at overskuddene i de øvrige nordiske lufthavne bidrager til økonomisk til andre underskudsgivende regionale lufthavne inden for de såkaldte lufthavnssystemer. Overskuddet i CPH udbetales for 100% vedkommende til aktionærerne.

SAS, den 6. november 2008