

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 02-03-2023
Sagsnr.: 2022-092646
Sagsbehandler: AJO

Hørings svar vedr. BL 9-15

Høringssvar fra CPH (følgemail)

Fra: Mikkel Krogh <mikkel.krogh@cph.dk>

Sendt: 13. oktober 2022 11:56

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>; Niels-Henrik Møller <nmol@tbst.dk>

Emne: Høringssvar fra CPH på udkast til ændringerne af BL9-15

Hej Anders

Vedhæftet CPH's høringssvar til de fremsendte ændringsforslag til BL9-15. Derudover har vi forsøgt at præcisere ordlyd af BL'en på udvalgte områder – markeret med ændringsmarkeringer som aftalt.

Vigtigt at bemærke, at CPH har en længere række bemærkninger til BL9-15, som en del af høringssvaret og i tillæg til det materiale vi har delt og drøftet med hhv. styrelsen og departementet.

Såfremt I måtte have afklarende spørgsmål til fremsendte rækker I naturligvis bare ud.

Slutteligt vil CPH henlede opmærksomheden på ønsket om, at udskyde den foreslåede ikrafttrædelsesdato til efter det kommende folketingsvalg, således at de politiske ambitioner for knudepunktet får mulighed for at blive behørigt reflekteret i den endelige udgave.

Mvh.

Mikkel

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Sendt til chefkonsulent Anders Jøndrup på e-mail: ajo@trafikstyrelsen.dk

13. oktober 2022

CPH ref.: Mikkel Krogh

Høring vedr. BL 9-15, 5. udgave - Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har modtaget Trafikstyrelsens udkast til 5. udgave af BL9-15, som vi hermed fremsender vores bemærkninger til.

Efter en kort indledning vil CPH fremhæve en række emner, som ikke er behandlet i udkastet, men som er helt centrale for at tilvejebringe de fornødne økonomiske rammer for den fortsatte udvikling af CPH som et bæredygtigt trafikknudepunkt:

- Efterreguleringsmekanisme til at håndtere gæld til driftsomkostninger optaget som følge af COVID19
- Efterreguleringsmekanisme til at håndtere større udsving i trafikken fremover
- WACC
- Overførsel af merafkast fra det kommercielle område (krydssubsidiet).

Herefter anføres CPH's konkrete bemærkninger til de foreslåede ændringer af reguleringsmodellen.

CPH skal hermed, som en del af dette svar, desuden henvise til den omfattende forudgående dialog med Trafikstyrelsen og Transportministeriet samt det omfattende materiale CPH i den forbindelse har delt med myndighederne.

Indledning

Høj international og national tilgængelighed er afgørende for store dele af dansk erhvervsliv og for Danmarks evne til at tiltrække udenlandsk kapital. Det gælder både ift. erhvervsrelaterede rejser og i høj grad også for flygods i form af belly cargo ombord på rutefly eller dedikerede fragtflyvninger. Tilsvarende nyder de fritidsrejsende og dansk turisme godt af det omfattende rutenetværk, som forbinder CPH med hele verden. Tilgængelighed for Danmark skabes via CPH med adgang til verden og verdens adgang til Danmark.

Danmark opnår store gevinster af international samhandel. Ifølge DI er 875.000 danske arbejdspladser afhængige af samhandel med resten af verden. Luftfarten alene bidrog med kr. 109 mia. til Danmarks BNP i 2019, og luftfarten beskæftiger og understøtter i størrelsesordenen 52.000 jobs i hele landet. Danmark har mange styrkepositioner og via den internationale handel kan Danmark bidrage til at gøre verden mere bæredygtig. Hertil kommer den grønne mobilitet, som CPH sammen med de øvrige danske lufthavne vil levere i 2030, når indenrigsluftfarten gøres grøn. Danmark bindes således bedre sammen af luftfarten og CPH som knudepunkt, hvilket har en stor positiv betydning for den danske mobilitet.

For at CPH kan genopbygge og videreudvikle sin rolle som knudepunktslufthavn, skal tre grundlæggende forudsætninger være opfyldt:

- 1) *Kapacitet og service* - passagerer og luftfartsselskaber skal opleve, at lufthavnen har den rigtige kapacitet, høj effektivitet og et højt serviceniveau.
- 2) *Grøn omstilling og mobilitet* - det skal sikres, at flyrejsen bliver stadig mere bæredygtig, og kan levere bæredygtig mobilitet til gavn for samfundet.
- 3) *Konkurrencedygtighed og regulering* – CPH skal have et konkurrencedygtigt prisniveau ift. øvrige europæiske knudepunktslufthavne og skal oppebære de nødvendige indtægter for at sikre det rette investeringsniveau.

CPH har fremlagt sin plan for udviklingen af lufthavnen i fremtiden. Planen rummer store investeringer i en forbedret service og sikring af den kapacitet, der er påkrævet for at servicere en stigende og teknisk foranderlig flytrafik på et fortsat højt niveau. Samtidig arbejder CPH aktivt på at bidrage til den grønne omstilling af luftfarten.

CPH har besluttet, at vi skal være en CO₂-emissionsfri lufthavn i 2030, og branchen fuldstændig emissionsfri i 2050. Det fordrer løbende investeringer i grønne løsninger og tiltag i lufthavnen, så målet realiseres. Herudover arbejdes der med at sikre, at luftfarten bliver så bæredygtig som mulig.

Den grønne omstilling af selve luftfarten påvirker indirekte lufthavnens økonomi på to områder. For det første betyder det med al sandsynlighed højere billetpriser og dermed en potentiel lavere efterspørgsel efter flybilletter. Der må desuden forventes en lavere indtjening, som følge af ekstraomkostninger og ekstrainvesteringer til den grønne omstilling og de krav der følger af "Fit for 55" til at iblande grønne brændstoffer. Herudover indebærer luftfartsselskabernes omstilling, at de investerer i nye større og mere brændstofeffektive flytyper, eller investerer i nye flytyper, hvor drivmidlet er el eller brint og derfor kræver en ændret infrastruktur i lufthavnen. CPH skal foretage de nødvendige investeringer, så lufthavnen kan håndtere fremtidens flytyper, herunder store investeringer i større standpladser med flere faciliteter.

Konsekvenser for CPH af nuværende forslag i uændret form

Det nuværende forslag til justering af BL9-15 adresserer slet ikke de reelle udfordringer, som CPH beskriver i dette høringsbrev. Dette medfører helt konkret, at CPH ikke fremover vil have det økonomiske råde til at fastholde investeringsniveauet i lufthavnen.

Hvis CPH ikke har mulighed for at investere rettidigt og i tilstrækkeligt omfang i knudepunktet, vil CPH stå betydeligt ringere i konkurrencen med de øvrige europæiske knudepunktslufthavne, hvor flere har fået enten direkte støtte i form af store kapitalindskud (fx Swedavia), har mere lempelige kommercielle vilkår og muligheder (fx Zürich) eller har indført signifikante lovsikrede takststigninger som dækning for tab under COVID19 (fx Amsterdam Schiphol).

Begivenheder som askeskyen i 2010, Finanskrisen samt epidemier som COVID19 er ikke bare enkeltstående begivenheder, men udtryk for at der i markedet er risici, som vil medføre tilbagevendende store fald i trafikken, men kun langsomme og jævne stigninger. Denne asymmetri vil også i fremtiden uvægerligt materialisere sig og påvirke det økonomiske grundlag for luftfarten.

Det er af afgørende betydning for Danmark, at positionen som knudepunkt genetableres, fastholdes og udbygges for at sikre størst mulig tilgængelighed og beskæftigelse til gavn for det danske samfund. Under de nuværende forhold har CPH imidlertid ikke et økonomisk råderum, der sikrer, at den nødvendige investeringsevne kan opretholdes. Uden ændringer af lufthavnens økonomiske rammevilkår, vil investeringerne i lufthavnen nødvendigvis blive reduceret. Det vil have

konsekvenser for knudepunktet, da CPH ret beset ikke vil have økonomi til at imødekomme de fremtidige behov for kapacitet, effektivitet og grøn omstilling. Samlet set vil det forringe knudepunktets konkurrenceevne og dermed den internationale tilgængelighed, som skabes via Københavns Lufthavn på både kort og lang sigt. Dette er usædvanlig og alvorlig situation.

Hvis dette skal undgås, så kræver det, at CPH - som de konkurrerende lufthavne – via den økonomisk regulering, får et reguleringsmæssigt korrekt økonomisk råderum til at understøtte de mange investeringer i fastholdelsen og udviklingen af CPH som knudepunkt, herunder den udviklingsplan (Masterplan) som forventes behandlet i Folketinget i 2023.

Efterreguleringsmekanisme for gæld optaget til drift som følge af COVID19

Under COVID19 har CPH, som følge af de manglende trafikindtægter, måtte optage ny gæld til at dække omkostningerne til driften af lufthavnen. I reguleringsmodellen dækkes driftsomkostningerne i en normalsituation af trafiktaksterne forholdet en til en. Det historiske tab og den gæld som er optaget til drift under COVID19, vil imidlertid aldrig blive dækket ind under nugældende reguleringsmodel, da den hverken kan afskrives som aktiv eller pålægges prisen.

I tillæg til de udeblevne indtægter til dækning af de normale driftsomkostninger, har CPH haft øgede driftsomkostninger i forbindelse med COVID19-håndteringen i form af indkøb, opsætning af diverse fysiske installationer, medarbejdere til håndtering af testkrav og øget informationsbehov i terminalerne mv. Denne negative udvikling har set ud fra et omkostningseffektiviseringsprincip, forstærket misforholdet mellem indtægter og udgifter, hvor forholdet er blevet signifikant forværret under krisen.

Ved ændringen af Luftfartslovens §71 i 2018 indførtes hjemmel til at indføre en efterreguleringsmekanisme i BL9-15, som kan håndtere og er tiltænkt ekstraordinære situationer som COVID19

Direkte fra forarbejderne til lovændringen, er følgende anført:

"For at sikre den størst mulige grad af omkostningsrelation i lufthavnstaksterne, mindske usikkerheden for flyvepladsen og brugerne og sikre incitament til korrekt prognosticering, er der behov for at skabe muligheden for en efterregulering af taksterne på baggrund af en konstateret systematisk og væsentlig forskel mellem de oprindelige forudsætninger for taksterne i en takstperiode og den faktiske trafikudvikling i samme periode".

CPH foreslår på den baggrund, at der indføres en efterreguleringsmekanisme, og at taksterne forhøjes i en periode, således at den ekstraordinære gæld forårsaget af COVID19 i en periode modsvares af større trafikindtægter til at afdrage på gælden, da der må siges at være opstået en væsentlig forskel til de oprindelige forudsætninger.

Efterreguleringsmekanismen kan fx gennemføres som giver et pristillæg pr. passager. Mekanismen skal være gældende indtil den optagne ekstra gæld er afdraget. Det betyder, at takstforhøjelsen ophører, så snart den "sidste" passager har medvirket til at dække gælden. Rent praktisk kan gælden i reguleringsmodellen sidestilles med en investering, som tillægges RAB'en og afskrives over en forudbestemt tidshorizont (eksempelvis 8-10 år). På den måde reetableres princippet om omkostningsrelation i modellen – over tid – hvor CPH får dækket den gæld, som er optaget til at drifte lufthavnen under COVID19. Ved at anvende en RAB-tilgang, kan størrelsen på pristillægget justeres som følge af en hhv. kortere eller længere afskrivningshorizont. Jo længere afskrivningshorizont, jo mindre bliver pristillægget per passager pr. år. Afskrivningshorizonten skal blandt andet bestemmes ud fra CPH's konkurrencedygtighed på pris.

CPH anser det for afgørende, at reguleringsmodellen, også bagudrettet håndterer ekstraordinær gæld optaget till aeronautisk drift, således at der skabes balance i modellen og CPH sikres et råderum til de nødvendige fremtidige investeringer. Sker det ikke, vil den historiske COVID19 gæld optaget til drift aldrig blive dækket ind igen, hvilket CPH anser som et brist i princippet bag reguleringsmodellen.

Efterreguleringsmekanisme fremover

Det er CPH's opfattelse, at der i BL9-15 også fremadrettet bør indføres en generel efterreguleringsmekanisme, som kan håndtere større udsving i trafikken, således at en heraf afledt over- eller underperformance medfører en efterregulering i næste reguleringsperiode¹. En generel efterreguleringsmekanisme skal gælde uanset om den forudgående reguleringsperiodes takster var fastsat i en fall-back eller i en takstaftale.

I forarbejderne til ændringen af Luftfartslovens §71, der indførte hjemmel til efterreguleringsmekanismen, anføres det bl.a.: *"For at sikre den størst mulige grad af omkostningsrelation i lufthavnstaksterne, mindske usikkerheden for flyvepladsen og brugerne og*

¹ CPH har i notat sendt til styrelsen 20.05-2022: "En reguleringsmodel for fremtidens CPH som trafikknudepunkt" anvist hvordan en efterreguleringsmekanisme med fordel kan indarbejdes, som en del af reguleringen.

sikre incitament til korrekt prognosticering, er der behov for at skabe muligheden for en efterregulering af taksterne på baggrund af en konstateret systematisk og væsentlig forskel mellem de oprindelige forudsætninger for taksterne i en takstperiode og den faktiske trafikudvikling i samme periode". Desuden anføres det i forarbejderne også at: "En sådan efterregulering af lufthavnstaksterne eller "risikodelingsmodel" kan bidrage til at mindske risikoen for systematiske og væsentlige afvigelser mellem prognoser og den faktiske udvikling til gavn for flyvepladsen og brugerne".

I de kommende år synes trafikudviklingen særlig uforudsigelig bl.a. som følge af energikrise, krig i Europa, COVID19 samt SAS' uafklarede situation. Det er således næsten uundgåeligt, at Trafikstyrelsens trafikprognose til brug for takstfastsættelsen (punkt 6.4.1 i BL9-15) vil afvige en hel del fra den faktiske udvikling, hvilket – uden en efterreguleringsmekanisme – potentielt vil have meget store utilsigtede konsekvenser for parterne.

En sådan reguleringsmekanisme sikrer reguleringsmodellens bagvedliggende princip om omkostningsrelaterede takster over tid og medfører, at hverken CPH eller flyselskaberne opnår utilsigtede gevinster eller tab som følge af større uforudsete udsving i trafikudviklingen.

For at undgå minimale efterreguleringer, bør mekanismen laves, så den først aktiveres ved afvigelser i reguleringsperioden på fx +/- 2-3% ift. Trafikstyrelsens trafikprognose – men gældende for hele afvigelsen.

Denne sikring af omkostningsrelationen over tid vil desuden medføre forudsigelighed vedr. lufthavnens økonomiske rammer og dermed understøtte fremtidige nødvendige investeringer i udviklingen af lufthavnen – vel at mærke uden, at det over tid bliver dyrere for flyselskaberne.

WACC

Den konstaterede højere risiko i markedet bør afspejle sig markant i den fremtidige fastsættelse af både den aeronautiske og ikke aeronautiske WACC, som i tillæg hertil også skal give CPH et rimeligt afkast på investeringerne.

Det rimelige afkast er beskrevet i BL9-15 samt af E&Y på vegne af Trafikstyrelsen i rapporten om WACC fra 2018, men er ikke afspejlet i hverken nuværende eller historiske WACC-fastsættelser.

Det rimelige afkast har derfor været fraværende gennem en længere årrække. Det bør der gøres op med i førstkomende og fremtidige WACC-fastsættelser².

Ved opgørelsen af et rimelige afkast, er det konstateret, at markedsrisikoen historisk har været vurderet for lavt. Der er således en ikke afspejlet systemisk risiko i markedet, som også skal indarbejdes i fastsættelsen af det rimelige afkast fremadrettet, således at virksomheden har et passende incitament til at investere.

Hvis den fremadrettede regulering kommer til at indeholde en efterreguleringsmekanisme for trafikudsving, ud over en forudbestemt ramme, skal risikoelementet i fastsættelsen af WACC'en naturligvis afspejle sådanne forhold.

Overførsel af merafkast fra det kommercielle område³

I den forrige udgave af reguleringsmodellen – BL9-15 3. udgave – var det i en fall-back situation Trafikstyrelsen, som - indenfor et interval på mellem 10% og 50% - fastsatte hvor stor en andel af merafkastet fra det kommercielle område, der skulle gå til at sænke trafiktaksterne under omkostningsniveauet. Beslutningen indenfor dette interval skulle fastsættes under hensyntagen til at fastholde lufthavnens konkurrencedygtighed i forhold til sammenlignelige europæiske lufthavne, samt til at sikre udviklingen af lufthavnens luftfartsmæssige aktiviteter. Dette er imidlertid ændret i den nuværende model, så en fast overførsel frem til og med 2022 på 35% af merafkastet på det kommercielle område er blevet et mål i sig selv uden hensyntagen til lufthavnens konkurrencedygtighed og udvikling. Dette er ydermere steget til 40% i 2023, og fastholdt i det fremsendte udkast i høring.

At fortsætte ukritisk med et niveau på 40% er diskutabelt og synes ikke at matche det oprindelige formål. En genindførelse af et interval vil give tilstrækkelig mulighed for at varetage de tilsigtede hensyn og vil tjene flere formål: 1) sikre at pris og kvalitet bliver fastsat ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv og 2) give de kommercielle parter i en forhandling incitament til at indgå en takstafale, da niveauet for den kommercielle overførsel i en fall-back er myndighedernes ansvar og dermed ukendt for de kommercielle parter og 3) bidrage til at genskabe lufthavnens investeringsevne post

² CPH henviser i øvrigt til notat vedr. WACC udarbejdet af E&Y for TS i 2018, hvor det eksplicit nævnes, at der ikke er taget højde for unormale udfald i omsætningen, som følge af afvigelser mellem tilladte og faktiske indtægter. Det betyder, at der ikke tages stilling til over- eller underdækning retrospektivt, når der i de kommende reguleringsperioder fastsættes en højere WACC for at afspejle de konstaterede risici i markedet.

³ CPH fastholder fortsat de fremsatte synspunkter vedr. legaliteten af krydssubsidiet, som er angivet i CPH's høringssvar til 4. udgave af BL9-15.

COVID19, forudsat at lufthavnen drives omkostningseffektivt og til enhver tid har konkurrencedygtige priser.

CPH mener derfor, at det er afgørende, at styrelsen genindfører et interval mellem 10-50% gældende for overførslen af merafkast fra det kommercielle område, således som det tidligere fandtes i BL9-15.

Slutteligt bemærkes det, at det til enhver tid er styrelsen prærogativ at fastsætte niveauet for det kommercielle krydssubsidie i tilfælde af en fall-back, indenfor det forudbestemte interval. Dette prærogativ rokkes der ikke ved, ved genindførelsen af et interval.

Kommentarer til de foreslåede konkrete ændringsforslag i udkast til 5. udgave af BL9-15.

1. Justering af mulighed for ændringer i løbet af reguleringsperioden:

CPH støtter de ændringer, der muliggør, at takstafalens parter kan aftale ændringer af lufthavnstaksterne i løbet af reguleringsperioden. CPH er enig i styrelsens betragtninger om, at det er unødigt restriktivt, at alle forhandlingsberettigede flyselskaber, skal indgå i en aftale om ændringer, ligesom dette forslag vil understøtte en fleksibilitet for parterne til at tilpasse lufthavnstaksterne til markedsudviklingen mv.

Af samme årsag foreslår CPH, at der supplerende indføres mulighed for, at der i reguleringsperioden kan aftales ændringer med en ændret konstellation af flyselskaber end i den oprindelige takstafale. Denne ændringsadgang forudsætter, at alle forhandlingsberettigede har haft mulighed for at deltage, ligesom ændringerne naturligvis skal godkendes af Trafikstyrelsen, der som i dag bl.a. kan sikre, at ændringerne nyder tilstrækkelig opbakning blandt flyselskaberne. Dette forslag vil bidrage yderligere med fleksibilitet for parterne og vil muliggøre, at ændringer kan aftales i et foranderligt marked, hvor kredsen af flyselskaber ændrer sig i løbet af en aftaleperiode.

Desuden bør indføres en adgang for CPH og flyselskaberne til at indgå en takstafale i løbet af en reguleringsperiode, selvom takstfastsættelsen ikke er sket ved forhandling mellem parterne (fall-back). Formålet med reguleringsmodellen er bl.a. at tilskynde parternes aftaleindgåelse fremfor fall-back, der i mindre grad afspejler flyselskabernes og lufthavnens ønsker til takstfastsættelsen. En sådan aftale skal kunne indgås med en varighed på op til 6 år fra starten af fall-back perioden, jf. pkt. 2.1.3. Grundlaget for denne aftale skal være den informationsudveksling (BL9-15 pkt. 6), der

ligger forud for de mislykkede forhandlinger, der førte til fall-back. Det vurderes at være unødigt omfattende med en ny informationsudveksling iht. BL9-15 pkt. 6, da dette potentielt kan modvirke indgåelsen af en takstafale, samt da aftalens varighed ikke går ud over, hvad parterne oprindeligt kunne have aftalt på baggrund af den gennemførte informationsudveksling.

2. Ændring af referenceåret for den kommende forhandling

CPH støtter ikke en ændring af referenceåret, og mener det arbejder imod hensigten med reguleringsmodellen.

Ved at ændre referenceåret fjernes den symmetri i reguleringsmodellen, der ville medføre, at CPH ved den forventede stigende flytrafik i de kommende år får delvis kompensation for det tab, som reguleringsmodellen tilsvarende medførte, da flytrafikken faldt dramatisk under pandemien. Årsagen er, at CPH's driftsomkostninger ikke kunne reduceres i takt med faldet i trafikken, bl.a. som følge af regulatoriske krav, herunder forpligtelsen til at holde lufthavnen i drift under COVID19 uden at der var forretningsmæssigt grundlag herfor. Tilsvarende vil CPH's driftsomkostninger efter COVID19 ikke stige i takt med flytrafikken.

En ændring af referenceåret, medfører en væsentlig asymmetri, hvor reguleringsmodellen kun får lov at påvirke CPH's økonomi negativt, hvorimod modellens positive effekter neutraliseres. Herved fjernes balancen i modellen til væsentlig skade for CPH og vores fremtidige investeringsmuligheder.

For at sikre, at 2019 i så høj grad som muligt bliver retvisende som referenceår, forudsætter det betragtelige ændringer til det fremsendte udkast (pkt. 2.1-2.4 nedenfor) samt en forståelse for det nødvendige justeringsbehov for anormale omkostninger og indtægter (pkt. 2.5 nedenfor).

CPH har i vedhæftede bilag med ændringsmarkeringer fremlagt forslag til indarbejdelse af de påkrævede ændringer, der er beskrevet nedenfor i pkt. 2.1-2.4.

Hvis styrelsen desuagtet ønsker at ændre referenceåret, skal CPH gøre opmærksom på, at anvendelsen af 2019 som referenceår, uden betydelige justeringer, vil være misvisende og kan medføre, at lufthavnstaksterne ikke afspejler de underliggende fremtidige omkostninger og investeringsbehov.

2.1 Inddragelse af en efterfølgende udvikling i de luftfartsmæssige driftsomkostninger i fastsættelsen af en fall-back.

CPH er enig i, og anser det for afgørende vigtigt, at udviklingen i de luftfartsmæssige driftsomkostninger efter referenceåret inddrages i en fall-back. Herved sikres det grundlæggende princip om, at lufthavnstaksterne afspejler de faktiske luftfartsmæssige driftsomkostninger, som anført i styrelsens høringsbrev.

Men i denne ekstraordinære situation, hvor der lægges op til et alternativt referenceår (2019), der ligger 4 år forud for en evt. fall-back, hvor der er sket ændringer med stor negativ effekt for omkostningerne og effektiviseringen heraf, bør styrelsen inddrage hele den mellemliggende periode. Det vil give et langt mere retvisende billede af udviklingen, end blot de seneste 6 måneder, som anføres i høringsbrevet. Det er CPH's opfattelse, at dette også kan rummes af ordlyden i det fremsendte udkast til 5. udgave af BL9-15, men CPH finder, at pkt. 8.4.1 bør præciseres som angivet i vedhæftede bilag.

En justering af dette element er absolut kritisk for at sikre det nødvendige økonomiske råderum for CPH og skal samtidig sikre at omkostningsniveauet for 2019 korrigeres og opjusteres med de faktiske forhold efter 2019, hvor det er blevet meget dyrere at drive lufthavn.

2.2 Inddragelse af en efterfølgende udvikling i merafkastet i fastsættelsen af en fall-back.

I det fremsendte udkast ændres referenceåret til 2019 for så vidt angår to af indtægtsrammens elementer: De luftfartsmæssige driftsomkostninger (pkt. 8.4.1) og overførsel af merafkast fra det kommercielle område (pkt. 8.4.4).

Men i forhold til inddragelse af efterfølgende oplysninger, jf. ovenfor, skal de i udkastets nuværende form kun inddrages for så vidt angår de luftfartsmæssige driftsomkostninger, hvilket CPH anser for at være en problematisk afgrænsning.

CPH foreslår derfor, og som angivet i bilaget, at udkastet justeres i pkt. 8.4.4, således at de seneste opgørelser også inddrages i en fall-back, for så vidt angår opgørelsen af merafkastet fra det kommercielle område.

Dette forslag vil understøtte formålet med ændringen, da det vil medføre, at referenceåret i højere grad er retvisende, hvilket i særlig grad gør sig gældende for de kommende forhandlinger, hvor referenceåret (2019) ligger 4 år forud for en evt. fall-back, og luftfartsindustrien i den mellemliggende periode har gennemgået den største krise nogensinde.

Det er i den forbindelse helt centralt, at den kommercielle forretning ikke har rettet sig i samme omfang som flytrafikken. CPH henviser i den forbindelse bl.a. til den gennemgang af den kommercielle forretning, som Trafikstyrelsen fik på seneste kvartalsmøde med CPH. En ukritisk fremskrivning af merafkastet fra 2019 som foreslået, vil derfor resultere i et ikke retvisende og kunstigt højt krydssubsidie i absolutte termer, hvilket er helt uacceptabelt. Dette skal der naturligvis korrigeres for i en fall-back ved at inddrage de seneste opgørelser af merafkastet og den heraf afledte manglende kommercielle performance.

Det skal hertil bemærkes, at den økonomiske udvikling i samfundet, herunder den historisk lave forbrugertillid, forventelig kommer til at lægge en væsentlig dæmper på udviklingen af den kommercielle forretning i de kommende år. Dette medfører en yderligere skærpelse af behovet for de væsentlige ændringer af reguleringsmodellen, som CPH har anført i høringsbrevet, da CPH ikke i samme omfang som tidligere kan forventes at finansiere investeringerne med kommercielle indtægter.

2.3 Inddragelse af de faktiske luftfartsmæssige driftsomkostninger som en faktor til justering af et eventuelt effektiviseringskrav.

Ved inddragelsen af de seneste oplysninger om luftfartsmæssige driftsomkostninger i en fall-back i henhold punkt 8.4.1 begrænser udkastet sig til at inddrage de faktiske luftfartsmæssige driftsomkostninger som en faktor til justering af et eventuelt effektiviseringskrav.

Dette indebærer, at man – uanset effektiviseringspotentialet – er afhængig af et effektiviseringskrav for at kunne tage højde for de faktiske luftfartsmæssige driftsomkostninger, hvilket ikke kan være intentionen bag ej heller hensigten med justeringen.

Inddragelsen af de seneste oplysninger om luftfartsmæssige driftsomkostninger i en fall-back bør i stedet ske uden sammenhæng med effektiviseringskravet ved, at omkostningsrammen

i en fall-back op- eller nedjusteres på baggrund de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger som en selvstændig proces.

Årsagen er, at der ikke er nogen sammenhæng mellem de senest realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger og behovet for et effektiviseringskrav. En sammenkobling af elementerne modvirker hensynet til at sikre, at referenceåret er retvisende (omkostningsrelationen), og at effektiviseringskravet skal fastsættes på baggrund af effektiviseringspotentialer. Elementerne skal skilles ad.

Ved den nuværende sammenkobling af de to elementer forudsætter en inddragelse af en efterfølgende forhøjelse af luftfartsmæssige driftsomkostninger, fx som følge af nye myndighedskrav, at der – uanset effektiviseringspotentialer - skal fastsættes et effektiviseringskrav, som man herefter kan nedsætte i relevant omfang. Ellers kan fx en efterfølgende stigning i de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger ikke inddrages. Dette medfører en risiko for, at effektiviseringskravet sættes kunstigt højt for at kunne rumme evt. forhøjede efterfølgende luftfartsmæssige driftsomkostninger – hvilket de facto betyder, at de efterfølgende omkostninger reelt ikke inddrages. En sammenkobling medfører desuden, at inddragelsen af et efterfølgende fald i de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger, som følge af lufthavnens effektiviseringstiltag, slet ikke kan håndteres gennem et effektiviseringskrav.

Den i bilaget foreslåede ændring af pkt. 8.4.1, hvor de to elementer adskilles, giver styrelsen mulighed for frit at justere omkostningsrammen på baggrund af de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger. Hermed vil reguleringsmodellen i højere grad opfylde sit formål med at sikre, at referenceåret er retvisende. Herefter kan styrelsen som hidtil træffe en selvstændig beslutning om et effektiviseringskrav – under hensynet til, at det generelle omkostningsniveau til at drive lufthavn er steget markant⁴.

Baseret på at elementerne skilles ad, vil det ydermere være afgørende for CPH, at effektiviseringskravet også kan fastsættes som negativt. Dette i særdeleshed set i lyset af de øgede omkostninger og effektivitetsforringelser CPH har oplevet og oplever grundet COVID.

⁴ Nye regulatoriske krav, compliancekrav inkl. GDPR, IT-sikkerhed, et generelt stigende omkostningsniveau, samt en øget kompleksitet. Alt sammen koblet med den realitet, at tæt på halvdelen af lufthavnens ansatte siden marts 2020 er nye, hvilket naturligvis påvirker effektiviteten.

Effektiviseringskravet bør være negativt i en eventuel fallback i næstkommende reguleringsperiode.

2.4 Korrektion for kendte myndighedskrav efter referenceåret

Det følger også af pkt. 8.4.1 i BL9-15 (både 4. udgave og i udkastet til 5. udgave), at omkostningsrammen korrigeres i det omfang kendte myndighedskrav i den kommende reguleringsperiode medfører ændringer i de luftfartsmæssige driftsomkostninger.

I det tilfælde, hvor referenceåret bliver 2019, skal omkostningsrammen ikke blot korrigeres med kendte myndighedskrav i den kommende reguleringsperiode (startende 1/1 2023). Omkostningsrammen skal også korrigeres for ændringer i de luftfartsmæssige driftsomkostninger som følge af myndighedskrav i den mellemliggende periode, hvilket er helt afgørende, da ændrede myndighedskrav har medført væsentligt øgede omkostninger.

CPH har i vedhæftede bilag foreslået en ændret formulering af pkt. 8.4.1, der adresserer ovenstående.

2.5 Korrektion for anormale indtægter og omkostninger i referenceåret

I henhold til pkt. 8.4.1 i BL9-15 (både 4. udgave og i udkastet til 5. udgave) skal referenceåret korrigeres for anormale omkostninger ved fastsættelsen af omkostningsrammen i en fall-back.

Tilsvarende skal referenceåret i henhold til pkt. 8.4.4 korrigeres for anormale indtægter og omkostninger ved fastsættelsen af merafkastet i en fall-back.

Formålet med ovenstående korrektioner er, at referenceåret bliver så retvisende som muligt. Der kan korrigeres for anormale omkostninger og indtægter i både opadgående og nedadgående retning.

I forhold til at vurdere, hvorvidt en omkostning mv. i referenceåret er anormal, skal de aktuelle forhold og den mellemkommende udvikling være udgangspunktet for denne sammenligning, idet formålet er, at taksterne i den kommende reguleringsperiode i videst muligt omfang skal svare til de faktiske omkostninger.

CPH skal venligst bede styrelsen bekræfte forståelsen, hvorefter vurderingen af anormalitet skal baseres på de aktuelle forhold og den mellemliggende udvikling. Det er særligt vigtigt med en fælles forståelse heraf, når referenceåret ligger 4 år forud for en evt. fall-back.

CPH har i vedhæftede bilag desuden indarbejdet et forslag til ændring af pkt. 3.6, idet der er fjernet en overflødig sætning, da pkt. 3.7 indeholder en tilsvarende bestemmelse.

CPH har ikke bemærkninger til de øvrige forslåede konkrete ændringer af BL9-15, men fastholder de beskrevne ønsker til ændringer af reguleringsmodellen, som kan understøtte den fortsatte udvikling af Københavns Lufthavn som Nordeuropas førende knudepunktslufthavn.

Afslutningsvis vil CPH gerne opfordre til, at processen med at ændre BL9-15 udskydes. Årsagen er, at rammebetingelserne i BL9-15 har afgørende betydning for lufthavnens fremtid og dermed også vil få stor samfundsmæssig betydning i mange år fremover. CPH mener derfor, at en ændring af BL9-15 bør afvente en politisk stillingtagen efter det kommende folketingsvalg, således at de politiske ambitioner for knudepunktet får mulighed for at blive behørigt reflekteret i den endelige udgave. Hvorvidt det så betyder at den endelige implementeringsdato potentielt udskydes til en gang i det nye år, vurderer CPH mere betimeligt, frem for en hurtig proces under nuværende forhold.

Gennemføres justeringerne ukritisk som foreslået i udkastet, vil de i udstrakt grad, og uundgåeligt reducere CPH's nuværende investeringsplaner. Dette bør undgås ved et samarbejde om at skabe den rette lufthavn for Danmark.

Med venlig hilsen

Mikkel Krogh
Director, Head of Regulatory Affairs

Bilag 1 - udkast til BL9-15, 5. Udgave med ændringsmarkeringer er vedlagt.

BL 9-15

CPH's hørings svar - Bilag 1

Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne¹ (Lufthavnstakster)²

Udgave 5, xx. måned 2022

I medfør af § 1 a, § 71, stk. 1 og 3, § 149, stk. 10, og § 153 a, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

1. Anvendelsesområde

- 1.1. Denne BL fastsætter bestemmelser om lufthavnstakster for benyttelse af de lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik, og hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, hvorved forstås summen af ankomende passagerer og afgående passagerer, jf. dog pkt. 1.2. og 1.3.
- 1.2. Uanset pkt. 1.1 finder denne BL anvendelse for den lufthavn i Danmark, der har flest passagerbevægelser.
- 1.3. Afsnit 11 gælder for alle lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik.
- 1.4. Hvis flere lufthavne er organiseret i et lufthavnsnet, gælder denne BL for alle lufthavne i lufthavnsnettet, medmindre Trafikstyrelsen bestemmer, at en lufthavn i det pågældende lufthavnsnet skal undtages.
- 1.5. Denne BL gælder ikke for Færøerne og Grønland.
- 1.6. På Trafikstyrelsens hjemmeside offentliggøres en liste over de lufthavne, hvis lufthavnstakster reguleres efter denne BL.

2. Definitioner

- 2.1. Luftfartsmæssig WACC (Weighted Average Cost of Capital):
En forrentningsats til forrentning af investeret luftfartsmæssig kapital for de luftfartsmæssige aktiver i den enkelte lufthavn eller lufthavnsnet. Den luftfartsmæssige WACC fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden (Capital Asset Pricing Model).
- 2.2. Anormale indtægter:
Indtægter, der er særligt usædvanlige på grund af deres størrelse, art eller hyppighed,

¹ Denne BL indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EU af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter, EU-Tidende 2009, nr. L 70, s. 11.

² Referencedokumenter til denne BL er opført i BILAG 1.

og som vil være misvisende, hvis de bliver anvendt som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstaksterne.

2.3. Anormale omkostninger:

Omkostninger, der er særligt usædvanlige på grund af deres størrelse, art eller hyppighed, og som vil være misvisende, hvis de bliver anvendt som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstaksterne.

2.4. Kommerciel WACC (Weighed Average Cost of Capital):

En forrentningssats til forrentning af investeret kommerciel kapital for de kommercielle aktiver i den enkelte lufthavn eller lufthavnsnet. Den kommercielle WACC fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden (Capital Asset Pricing Model).

2.5. Kommercielle anlæg og ydelser:

Anlæg og ydelser, der er geografisk tilknyttet lufthavnen, og som ikke er:

2.5.1. Luftfartsmæssige anlæg og ydelser, jf. pkt. 2.6.

2.5.2. Anlæg og ydelser, der i pkt. 2.6.1-2.6.3 i definitionen af luftfartsmæssige anlæg og ydelser er angivet som undtagelser.

2.5.3. Hotelanlæg.

2.6. Luftfartsmæssige anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som udelukkende leveres af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til start, landing, afmærkning af lufthavnen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition, inklusive securityforanstaltninger, med undtagelse af de anlæg og ydelser, der er omfattet af følgende:

2.6.1. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

2.6.2. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne, bortset fra centraliserede infrastruktur, der er luftfartsmæssige anlæg godkendt af Trafikstyrelsen i medfør af bekendtgørelsens § 8.

2.6.3. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

2.7. Lufthavn:

Et område, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer, herunder også eventuelle tilknyttede anlæg, der er nødvendige af hensyn til flytrafikken og service af luftfartøjer, bl.a. nødvendige anlæg til betjening af den erhvervsmæssige luftrafik.

2.8. Lufthavsbruger:

En fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordring af passagerer, post og/eller fragt til eller fra den pågældende lufthavn.

2.9. Lufthavnsdriftsorgan:

Et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love, bestemmelser eller kontrakter har fået til opgave at administrere og forvalte

lufthavnsinfrastrukturen eller lufthavnsnet-infrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne eller lufthavnsnet.

2.10. Lufthavnsnet:

En gruppe lufthavne, der er behørigt udpeget som sådan af medlemsstaten, og som drives af samme lufthavnsdriftsorgan.

2.11. Lufthavnstakster:

En betaling for brug af anlæg og ydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition. Lufthavnstaksterne skal fremgå af takstregulativet for lufthavnen.

2.12. Referenceår:

Kalenderåret 2 år forud for det år, hvor den indeværende reguleringsperiode udløber. Referenceåret benævnes år "n-3".

2.13. Reguleringsperiode:

En periode på op til 6 år, hvori lufthavnstaksterne er gældende. Reguleringsperioden starter 1. januar i året efter udløbet af den indeværende reguleringsperiode. Reguleringsperioden kan være op til 6 år, hvis parterne fastsætter lufthavnstaksterne ved forhandling. Reguleringsperioden er 2 år, hvis takstfastsættelsen ikke sker ved forhandling mellem parterne. Det første år i reguleringsperioden benævnes år "n".

2.14. Rimeligt afkast:

Det afkast, der kan forventes ved en lignende investering med tilsvarende risiko beregnet ved WACC (Weighted Average Cost of Capital).

2.15. Takstregulativer:

Lufthavnsdriftsorganets samlede, offentliggjorte fremstilling af lufthavnstakster fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL for en reguleringsperiode.

3. Generelt om fastsættelse af lufthavnstakster

3.1. Lufthavnstaksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og

gennemskuelige, og skal fastsættes under hensyntagen til de referencedokumenter, der er nævnt i bilag 1.

3.2. I det omfang reglerne i denne BL eller ICAO's anbefalinger og retningslinjer strider mod bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde (artikel 107-109), gælder bestemmelserne i Traktaten.

3.3. Lufthavnsdriftsorganet kan variere kvaliteten og omfanget af bestemte lufthavnsydelser, terminaler eller terminaldele med det formål at tilbyde differentierede tjenesteydelser eller en terminal eller terminaldel til særlige formål.

3.4. Lufthavnstaksterne kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af de af lufthavnstaksten omfattede ydelser og anlæg, samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskelig begrundelse.

3.5. Hvis der er flere lufthavnsbrugere, der ønsker adgang til differentierede ydelser og/eller en særlig terminal/terminaldel, jf. pkt. 3.4, end der er kapacitet til, skal

lufthavnsdriftsorganet give adgang på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier.

- 3.6.** Lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøsyn. Kriterierne for en sådan graduering skal fremgå af lufthavnsdriftsorganets takstregulativer, og disse skal være relevante, objektive og gennemskuelige. ~~Graduerede lufthavnstakster må ikke påvirke de øvrige lufthavnstakster.~~ Særligt i forhold til opstartsrabatter gælder følgende:
- 3.6.1. Kriterierne for opstartsabat skal fremgå af lufthavnsdriftsorganets retningslinjer for opstartsabat og offentliggøres på lufthavnsdriftsorganets hjemmeside, sammen med en opdateret liste over destinationer, der ydes opstartsabat til på det pågældende tidspunkt, samt en angivelse af i hvilken periode rabatten ydes.
 - 3.6.2. Lufthavnsdriftsorganet kan indgå aftaler om opstartsrabatter med lufthavnsbrugere, der beflyver destinationer, som opfylder lufthavnsdriftsorganets definition af uservicerede ruter, som beskrevet i lufthavnens retningslinjer for opstartsabat.
 - 3.6.3. Hvis der efterfølgende er flere brugere, som beflyver en destination hvortil der ydes opstartsabat, skal opstartsrabatten gives til alle brugere, der opfylder de af lufthavnsdriftsorganet objektivt definerede kriterier.
 - 3.6.4. Ved ændring af retningslinjer for opstartsabat skal lufthavnsdriftsorganet indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere de påtænkte ændringer. Lufthavnsdriftsorganet skal efterfølgende udarbejde en begrundelse for de påtænkte ændringer set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter og fremsende denne til Trafikstyrelsen.
- 3.7.** Graduerede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.6, som har til formål at øge trafikken i lufthavnen (incitamentsordninger), må ikke påvirke de lufthavnstakster, som betales af luftfartsselskaber uden for incitamentsordningen.
- 3.8.** Differentierede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.4, eller graduerede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.6, skal forudgående være godkendt af Trafikstyrelsen, jf. afsnit 9.
- 4. Den incitamentsskabende model til fastsættelse af lufthavnstakster**
- 4.1.** Formålet med modellen er at skabe en incitamentsstruktur, som sikrer, at:
- 4.1.1. Lufthavnsdriftsorganet gennem et konkurrencedygtigt takstniveau og et passende højt serviceniveau til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale, tilgængelighed til gavn for både erhvervslivet og fritidsrejsende.
 - 4.1.2. Lufthavnsdriftsorganet har økonomisk incitament til at investere i den luftfartsmæssige infrastruktur, således at kapaciteten i lufthavnen til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale, tilgængelighed til gavn for samfundet.
 - 4.1.3. En andel af lufthavnsdriftsorganets merafkast fra kommercielle anlæg og ydelser årligt bidrager til at dække lufthavnsdriftsorganets luftfartsmæssige omkostninger i form af driftsomkostninger, afskrivninger og et rimeligt luftfartsmæssigt afkast.

- 4.1.4. Takst-, service- og kapacitetsniveau i videst muligt omfang bliver fastsat i et ligeværdigt samarbejde mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne.
 - 4.1.5. Lufthavnen i Danmark, der har flest passagerbevægelser, agerer efter en målsætning om at være et betydeligt knudepunkt for transfertrafik i Nordeuropa og det førende knudepunkt for transfertrafik blandt de nordiske lande.
 - 4.2.** Ved fastsættelsen af lufthavnstaksterne skal forhandlingsparterne først ved forhandling søge at opnå enighed om lufthavnstaksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. afsnit 7. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale beløb, som lufthavnsdriftsorganet for hvert af årene i reguleringsperioden må anvende som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstakster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, jf. afsnit 8.
 - 4.3.** For at sikre en sammenhæng mellem takst-, kapacitets- og serviceniveau skal lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. afsnit 7, eller takstfastsættelsen sker ved Trafikstyrelsens regulering, jf. afsnit 8, indgå en særlig aftale om serviceniveauer (herefter benævnt SLA) på områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes færd gennem lufthavnen. SLA, der skal være gældende for reguleringsperioden, skal indeholde:
 - 4.3.1. En kvantificering af målepunkter (herefter benævnt KPI'er) for hvert af de udvalgte områder,
 - 4.3.2. Principper for indregning i lufthavnstaksterne, og
 - 4.3.3. Bestemmelser om løsning af eventuelle tvister om aftalen.
 - 4.4.** Hvis parterne ikke kan blive enige om fastsættelsen af KPI'er, jf. pkt. 4.3.1, eller principper for indregning i lufthavnstaksterne, jf. pkt. 4.3.2, fastsætter Trafikstyrelsen KPI'er og principper for indregning i lufthavnstaksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som Trafikstyrelsen finder nødvendige inden for tidsfrister fastsat af Trafikstyrelsen.
 - 4.5.** Trafikstyrelsens omkostninger til sagkyndig bistand i forbindelse med takstforhandlingerne og godkendelse af takster kan viderefaktureres til lufthavnsdriftsorganet, i henhold til Bekendtgørelse for Danmark og Grønland om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v., hvis sagens karakter nødvendiggør sådanne omkostninger. Trafikstyrelsen skal orientere lufthavnsdriftsorganet om viderefakturering før Trafikstyrelsens sagsbehandling iværksættes.
- 5. Samråd**
- 5.1.** Lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne eller disses repræsentanter eller sammenslutninger skal, medmindre andet er aftalt under det seneste samråd, afholde samråd mindst en gang om året om, hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, om lufthavnstaksternes størrelse og om kvaliteten af de anlæg og ydelser, der stilles til rådighed.
 - 5.2.** Er der indgået flerårig aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, skal samråd finde sted i henhold til denne aftale.

- 5.3. Uanset pkt. 5.2 kan Trafikstyrelsen, med henblik på at fremme informationsudvekslingen, pålægge lufthavnsdriftsorganet at afholde hyppigere samråd med lufthavnsbrugerne.
- 5.4. Lufthavnsdriftsorganet skal høre lufthavnsbrugerne, før planer om ny infrastruktur eller væsentlige ændringer af eksisterende infrastruktur lægges fast.
- 5.5. Ved samråd skal informationerne beskrevet i pkt. 6.3, 6.5.1 - 6.5.5 og 6.5.7 fremlægges i rimelig tid inden samrådet finder sted. Uanset pkt. 2.13 skal "år n" i denne sammenhæng forstås som det år, hvor samrådet afholdes. Forud for fremlæggelsen skal deltagerne i samrådet underskrive en fortrolighedserklæring, hvis deltagerne skal have adgang til oplysningerne

6. Information i forbindelse med takstforhandlingerne

- 6.1. Der skal underskrives en fortrolighedserklæring af parterne forud for deltagelse i forhandlingerne samt modtagelse af informationer jf. pkt. 6.3, 6.4 og 6.5.
- 6.2. Lufthavnsdriftsorganet skal til Trafikstyrelsen senest 1. september ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) redegøre for de omkostningsforskelle, som danner grundlag for de af lufthavnsdriftsorganets differentierede lufthavnstakster, som er differentierede på grundlag af kvaliteten og omfanget af ydelserne samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse, jf. pkt. 3.3 og 3.4.
- 6.3. De lufthavnsbrugere, som deltager i forhandlingerne, eller som lader sig repræsentere, skal senest 1. september ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) fremlægge følgende information for lufthavnsdriftsorganet og Trafikstyrelsen;
 - 6.3.1. 3-årig trafikprognose (opdelt på EU, non-EU, Schengen, non-Schengen og indenrigstrafik) startende i året for reguleringsperiodens udløb (år n-1 til n+1),
 - 6.3.2. 10-årig prognose over sammensætningen og den forventede udnyttelse, af deres luftfartøjsflåde. Første år i prognosen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7),
 - 6.3.3. Redegørelse for lufthavnsbrugerens udviklingsplaner i lufthavnen og deraf afledte kapacitets- eller servicebehov over en periode startende i året forud for reguleringsperiodens udløb og 10 år frem (år n-2 til n+7).
- 6.4. Trafikstyrelsen fremlægger senest 1. november ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) følgende til brug for fastsættelse af lufthavnstaksterne:
 - 6.4.1. En 10-årig trafikprognose på baggrund af bl.a. prognoserne i pkt. 6.3.1 og 6.3.2, efter en indledende, skriftlig høring af parterne. Første år i prognosen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7). Trafikprognosen fastsættes som et spænd.
 - 6.4.2. Den luftfartsmæssige WACC. Trafikstyrelsen skal foretage en indledende høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, inden den luftfartsmæssige WACC bliver fastlagt.

- 6.4.3. Den kommercielle WACC. Trafikstyrelsen skal foretage en indledende høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, inden den kommercielle WACC bliver fastlagt.
- 6.4.4. En procentsats, som taksten for transferpassagerer maksimalt vil udgøre i forhold til den lokalt afgående passagertakst, hvis takstfastsættelse ikke aftales mellem parterne. Procentsatsen fastsættes som et spænd under hensyn til både lufthavnsdriftsorganets oplysninger om omkostninger pr. transferpassagerer og pr. lokalt afgående passagerer i referenceåret efter pkt. 6.2, og eventuelle forventede tilgængelighedseffekter herudover.

6.5. Lufthavnsdriftsorganet skal senest 1. december i året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2), fremlægge følgende for de luftfartsselskaber, som deltager i forhandlingerne og for Trafikstyrelsen:

- 6.5.1. 10-års plan for udvikling af luftfartsmæssige og kommercielle investeringer i lufthavnen baseret på bl.a. informationerne i pkt. 6.3.1-6.3.3. Første år i planen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7).
- 6.5.2. Årlig historisk opgørelse, omfattende referenceåret og de seneste 5 år forud for dette (år n-8 til n-3), af merafkast på henholdsvis de luftfartsmæssige og kommercielle anlæg og ydelser, jf. pkt. 8.4.4, herunder størrelsen af indtægter, driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning af investeret kapital. Opgørelsen skal vise sammenhæng til reviderede årsrapporter og angive de principper, som er anvendt til fordeling af indtægter, driftsomkostninger og afskrivninger mellem luftfartsmæssige og kommercielle aktiviteter.
- 6.5.3. Dokumentation af:
 - 6.5.3.1. Effektiviseringsgevinster, herunder relevante nøgletal, for indeværende reguleringsperiode (dog begrænset til årene forud for året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1)),
 - 6.5.3.2. Opfyldelse af KPI'er, jf. pkt. 4.3.1, i perioden hvor indeværende SLA er gældende,
 - 6.5.3.3. Myndighedsbestemte omkostninger for indeværende og kommende reguleringsperiode.
- 6.5.4. En opgørelse omfattende referenceåret og de kommende 8 år herefter for dette (år n-3 til n+5) af:
 - 6.5.4.1. Driftsomkostninger for hhv. luftfartsmæssige aktiviteter fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiviteter,
 - 6.5.4.2. Afskrivninger på hhv. nye og eksisterende luftfartsmæssige aktiver, fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiver, samt dokumentation heraf, og
 - 6.5.4.3. Investeret og ibrugtaget kapital for hhv. luftfartsmæssige aktiver fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiver, opgjort ultimo i hvert af årene, herunder den rimelige forrentning af den investerede kapital, som beregnet på baggrund af den WACC som er fastsat af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 6.4.2 og 6.4.3.

- 6.5.5. Redegørelse for kendte fremtidige ændringer i lufthavnsdriftsorganets omkostningsniveau for perioden startende fra referenceåret og 8 år frem (år n-3 til n+5).
- 6.5.6. Lufthavnsdriftsorganets forslag til nye lufthavnstakster inklusive begrundelse for den metode, der er anvendt til beregning af lufthavnstakster, samt en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for de foreslåede lufthavnstakster.
- 6.5.7. De planlagte luftfartsmæssige investeringers forventede indvirkning på kapaciteten i lufthavnen.

7. Takstforhandlingerne

- 7.1.** Fastsættelse af lufthavnstakster skal så vidt muligt ske efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere.
- 7.2.** Forhandlingerne indledes den 1. december i året forud for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-2) og skal være afsluttet senest den 1. juni i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1).
- 7.3.** Parterne i forhandlingerne er lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere, der er fysisk etableret i lufthavnen (har base), samt lufthavnsbrugere som selvstændigt eller i forening repræsenterer mindst 3 pct. af lufthavnens passagerbevægelser eller starter. Deltagelseskravet beregnes over en periode på de seneste fire afsluttede kvartaler forud for takstforhandlingernes start, jf. pkt. 7.2. Lufthavnsbrugere kan lade sig repræsentere af repræsentanter eller gennem sammenslutninger.
- 7.4.** Forud for forhandlingerne om lufthavnstaksterne indkalder lufthavnsdriftsorganet til et informationsmøde med alle lufthavnsbrugere for at orientere om forhandlingsprocessen og tidsplanen. Lufthavnsbrugere har her mulighed for at kommentere proces og tidsplan, samt komme med forslag til de kommende forhandlinger.
- 7.5.** Trafikstyrelsens rolle i forhandlingsforløbet:
 - 7.5.1. Styrelsen kan, med rådgivere, deltage som observatør i forhandlingerne.
 - 7.5.2. Styrelsen kan på eget initiativ eller på anmodning fra en af parterne i forhandlingerne beslutte at indtræde som mægler i forhandlingerne.
 - 7.5.3. Styrelsen kan pålægge parterne at fremlægge den dokumentation og information, som Trafikstyrelsen finder nødvendig for at sikre gennemsigtighed under forhandlingerne.
- 7.6.** Lufthavnstaksterne kan aftales for en periode på op til 6 kalenderår.
- 7.7.** Eksisterende omkostninger i relation til opfyldelse af myndighedskrav, herunder om security-, safety- og miljøforhold, indgår på lige vilkår med andre omkostninger ved fastsættelse af lufthavnstaksterne.
- 7.8.** Hvis lufthavnstaksterne er fastsat efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere skal parterne udfærdige en takstaftale. Takstaftalen skal som minimum indeholde:

- 7.8.1. En beskrivelse af de gældende lufthavnstakster (herunder takstniveau) samt en beskrivelse af de kommende lufthavnstakster (herunder takstniveau før evt. prisregulering) i reguleringsperioden. De enkelte lufthavnstakster skal være udspecificeret i denne beskrivelse.
- 7.8.2. En beskrivelse af alle differentierede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.3-3.5.
- 7.8.3. Bestemmelser om hvordan væsentlige ændringer i forudsætningerne for takstaftalen håndteres.
- 7.8.4. Bestemmelser om løsning af eventuelle tvister om aftalen.

- 7.9. Lufthavnsdriftsorganet konstaterer, om – og i givet fald hvornår – forhandlingerne ikke fører til en takstaftale og meddeler dette til Trafikstyrelsen, der herefter påbegynder takstfastsættelse efter afsnit 8.
- 7.10. Ved afslutningen af forhandlingerne i året før udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1) skal lufthavnsdriftsorganet indkalde til et møde med alle lufthavnsbrugerne for at orientere om de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne på baggrund af forhandlingerne. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere de påtænkte ændringer. Mødet skal gennemføres på en sådan måde, at bestemmelserne i afsnit 9 om proces for godkendelse af lufthavnstakster respekteres.

8. Takstfastsættelse aftales ikke mellem parterne (Fall back)

- 8.1. Reguleringsperioden er 2 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.
- 8.2. Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsætter Trafikstyrelsen én 10-årig trafikprognose i overensstemmelse med pkt. 6.4.1.
- 8.3. Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsættes årlige indtægtsrammer af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 4.2. Indtægtsrammerne fastsættes senest den 1. august i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1) og skal dække to kalenderår efter indeværende reguleringsperiodes udløb.
- 8.4. De årlige indtægtsrammer for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser består af summen af beløbene i 8.4.1, 8.4.2 og 8.4.3 fratrukket beløbet i 8.4.4.
 - 8.4.1. En omkostningsramme, som fastsættes med henblik på dækning af luftfartsmæssige driftsomkostninger i referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale omkostninger i referenceåret. Omkostningsrammen fremskrives herefter med passagerudviklingen, og et gennemsnit af pristalsudviklingen fra og med 2. kvartal i året og 4 år tilbage, så der opnås en samlet omkostningsramme for hvert af de 2 år i reguleringsperioden. Pristalsudviklingen opgøres på baggrund af et sammenvejet indeks med 70 pct. lønandel og 30 pct. materialeandel. Lønindekset er Danmarks Statistiks lønindeks for virksomheder og organisationer (ILON12). Materialeindekset er Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning (PRIS1115). [Trafikstyrelsen inddrager sammenligninger med de realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger efter referenceåret til at korrigere den fremskrevne omkostningsramme.](#) Trafikstyrelsen kan stille krav til lufthavnsdriftsorganet om effektivisering af omkostningsrammen til brug for udregning af indtægtsrammen. Et evt. effektiviseringskrav fastsættes som en procentdel af omkostningsrammen. Ved vurdering af nødvendigheden og i givet fald størrelsen

af effektiviseringskravet vil Trafikstyrelsen inddrage en vurdering af skønnet effektiviseringspotentiale, hvori kan indgå sammenligninger med andre nordeuropæiske lufthavne, ~~samt sammenligninger med de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger.~~ Hvis Trafikstyrelsen har fastsat et eksplicit effektiviseringskrav, fratrækkes dette omkostningsrammen. Hvor kendte myndighedskrav ~~efter referenceåret i den kommende reguleringsperiode~~ eller serviceniveauer aftalt jf. den kommende SLA-aftale medfører forøgede eller reducerede omkostninger i forhold til referenceåret, korrigeres omkostningsrammen for det enkelte år i reguleringsperioden. Omkostninger til væsentlige og uforudsete myndighedskrav, der eventuelt opstår i en reguleringsperiode, behandles efter bestemmelserne i afsnit 10.

- 8.4.2. En omkostningsramme, som fastsættes med henblik på dækning af af- og nedskrivning på aeronautiske anlægsaktiver. Omkostningsrammen fastsættes som de forventede årlige af- og nedskrivninger på anlægsaktiver i hvert af de to år i den kommende reguleringsperiode. Afskrivninger beregnes på grundlag af de bogførte anskaffelsespriser. Bogførte anskaffelsespriser opgøres eksklusive eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger. Afskrivninger på aktiver, som planlægges idriftsat i løbet af den kommende reguleringsperiode, indregnes i omkostningsrammen med virkning fra den forventede idriftsættelse.
- 8.4.3. Et beløb til forrentning af investeret kapital i luftfartsmæssige aktiver. Forrentningen beregnes som et rimeligt afkast af den budgetterede gennemsnitlige investerede kapital i det enkelte år i den kommende reguleringsperiode. Den budgetterede investerede kapital opgøres hhv. primo og ultimo i hvert af årene i reguleringsperioden, som den bogførte værdi af anlægsaktiver ekskl. eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger pr. 31. december i referenceåret med tillæg af forventede investeringer og fradrag af forventede afskrivninger ekskl. eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger i de efterfølgende år. Aktiver under opførelse kan kun medregnes, hvis der ikke indregnes finansieringsomkostninger i aktiverede anlægsomkostninger.
- 8.4.4. En overførsel af merafkast fra det kommercielle område. Merafkastet opgøres som indtægter fratrukket driftsomkostninger, afskrivninger og et rimeligt afkast af investeret kapital. Opgørelsen af merafkastet foretages på baggrund af referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale indtægter og omkostninger i referenceåret, mens indtægter ved eventuelt salg af forretningsområder fordeles over en årrække. Merafkastet fremskrives herefter med passagerudviklingen, så der opnås et merafkast for hvert af de 2 år i reguleringsperioden. Trafikstyrelsen inddrager sammenligninger med det realiserede merafkast efter referenceåret til at korrigere det fremskrevne merafkast. Overførslen er fastsat som en andel på 40 pct. af det kommercielle merafkast.

- 8.5.** Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsætter Trafikstyrelsen én procentsats, som taksten for transferpassagerer maksimalt vil udgøre i forhold til den lokalt afgående passagertakst, jf. pkt. 6.4.4.
- 8.6.** Lufthavnsdriftsorganet udarbejder forslag til lufthavnstakster med udgangspunkt i indtægtsrammerne og trafikprognosen, jf. pkt. 8.2, og transferprocentsatsen, jf. pkt. 8.5, for indtægtsrammeperioden. Forslaget til lufthavnstakster skal som minimum indeholde følgende:

- 8.6.1. Angivelse af lufthavnstakster for hvert af årene i takstreguleringsperioden.
- 8.6.2. Dokumentation for at de samlede forventede indtægter fra de luftfartsmæssige ydelser ikke vil overstige indtægtsrammen i de enkelte år.
- 8.6.3. En begrundelse for væsentlige afvigelser i det relative forhold mellem de individuelle lufthavnstakster i forhold til den tidligere takstperiode, som ikke kan tilskrives en samlet justering af alle lufthavnstakster.

8.7. Lufthavnsdriftsorganet skal indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde, de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere de påtænkte ændringer. Mødet skal finde sted på en sådan måde, at bestemmelserne i afsnit 9 om godkendelse af lufthavnstakster respekteres.

9. Proces for godkendelse af lufthavnstakster

9.1. Lufthavnsdriftsorganets takstregulativer og de lufthavnstakster, der opkræves af lufthavnsdriftsorganer omfattet af denne BL, skal være godkendt af Trafikstyrelsen.

9.2. Ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster og takstregulativer skal være Trafikstyrelsen i hænde senest den 1. september i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1). Denne frist kan udskydes af lufthavnsdriftsorganet, hvis det accepteres af de lufthavnsbrugere, der har deltaget i forhandlingen. Fristen kan dog ikke udskydes til mindre end 4 uger før reguleringsperiodens udløb. En fristnedsættelse efter denne bestemmelse forudsætter, at fristen for takstregulativets ikrafttrædelse overholdes, jf. pkt. 9.6-9.7. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra denne bestemmelse når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.

9.3. Lufthavnsdriftsorganets ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster skal som minimum indeholde følgende:

9.3.1. Dokumentation for at der er gennemført samråd.

9.3.2. En redegørelse for eventuelle væsentlige indsigelser fra lufthavnsbrugerne til de af lufthavnsdriftsorganet påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne, jf. pkt. 7.10.

9.3.3. En begrundet udtalelse om, hvorvidt de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne er udtryk for et forhandlingsresultat. I bekræftende fald vedlægges parternes takstaftale, jf. pkt. 7.8.

9.3.4. En begrundelse for væsentlige afvigelser i det relative forhold mellem de individuelle lufthavnstakster i forhold til den tidligere takstperiode.

9.4. 9.4 Lufthavnsdriftsorganets ansøgning om godkendelse af forslag til lufthavnstakster efter pkt. 8.6, skal ud over det i pkt. 9.3 anførte som minimum indeholde følgende:

9.4.1. Forslaget til nye lufthavnstakster inklusive begrundelse for den metode, der er anvendt til beregning af lufthavnstaksterne.

9.4.2. En opgørelse over de forskellige ydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for de foreslåede lufthavnstakster.

- 9.5.** Det er en forudsætning for godkendelse, at lufthavnstaksterne er omkostningsrelaterede, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.
- 9.5.1. Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af ansøgningen, om de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne er udtryk for et forhandlingsresultat.
- 9.5.2. Trafikstyrelsen vurderer, om lufthavnstaksterne er omkostningsrelaterede, herunder om der på baggrund af parternes SLA efter pkt. 4.3 er en sammenhæng mellem takst-, service- og kapacitetsniveau.
- 9.6.** Lufthavnstaksterne kan tidligst træde i kraft 2 måneder efter, at Trafikstyrelsen har godkendt lufthavnstaksterne, jf. dog pkt. 9.6.1.
- 9.6.1. Denne frist kan ændres, hvis det aftales mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnens brugere. Trafikstyrelsen vurderer, om denne aftale er udtryk for et forhandlingsresultat.
- 9.7.** De godkendte takstregulativer træder i kraft den 1. januar.
- 9.8.** Kan Trafikstyrelsen ikke godkende lufthavnstaksterne, udarbejdes nye lufthavnstakster, der forelægges til godkendelse inden for en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Kan lufthavnstaksterne fortsat ikke godkendes, fastsættes nye lufthavnstakster af Trafikstyrelsen efter konsultation med lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere.
- 9.9.** Indtil Trafikstyrelsen har godkendt eller fastsat nye lufthavnstakster, gælder de tidligere lufthavnstakster. Trafikstyrelsen bestemmer - ligeledes efter konsultation med lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere - fra hvilket tidspunkt de nye lufthavnstakster skal gælde.
- 10. Ændringer af lufthavnstakster i reguleringsperioden**
- 10.1.** Ændringer i lufthavnstaksterne, som lufthavnsdriftsorganet og de lufthavnsbrugere, som har indgået takstaftalen, er enige om, skal efterfølgende godkendes af Trafikstyrelsen. Bestemmelserne i pkt. 9.5-9.7 finder anvendelse.
- 10.2.** Trafikstyrelsen kan efter anmodning fra enten lufthavnsdriftsorganet eller lufthavnsbrugere, ændre lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder væsentlige ændringer i forudsætningerne for:
- 10.2.1. Parternes aftale om takstfastsættelsen,
- 10.2.2. Trafikstyrelsens godkendelse af lufthavnstaksterne, eller
- 10.2.3. Trafikstyrelsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fall back-modellen.
- 10.3.** Ændringer i forudsætningerne, jf. pkt. 10.2, kan være, men er ikke begrænset til, væsentlige og/eller uforudsete ændringer i:
- 10.3.1. Lufthavnens aktivitetsniveau.
- 10.3.2. Lufthavnsdriftsorganets driftsindtægter eller -omkostninger.
- 10.3.3. Behovet for investeringer i lufthavnens infrastruktur, servicefaciliteter og udvikling i øvrigt, eller

10.3.4. Lufthavnsdriftsorganets opfyldelse af investeringsplaner.

- 10.4. Ændringer af lufthavnstaksterne i henhold til pkt. 10.2 forudsætter, at lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne har forsøgt at nå til enighed.
- 10.5. Trafikstyrelsen kan til enhver tid forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn nødvendiggør dette.
- 10.6. Ændring af lufthavnstaksterne i henhold til pkt. 10.2 og 10.5 fastsættes efter høring af parterne.

11. Offentliggørelse af lufthavnstakster

- 11.1. Lufthavnsdriftsorganet skal offentliggøre takstregulativet og sikre, at det er umiddelbart tilgængeligt for lufthavnsbrugerne.
- 11.2. Lufthavnsdriftsorganet skal fremsende takstregulativet til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen.

12. Informationsudveksling

12.1. Såvel lufthavnsdriftsorganet som lufthavnsbrugerne er forpligtede til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i administrationen af denne BL. Trafikstyrelsen kan på ethvert tidspunkt fra lufthavnsdriftsorganet anmode om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over:

12.1.1. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter fra de luftfartsmæssige anlæg og ydelser,

12.1.2. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter fra ikke-luftfartsmæssige anlæg og ydelser (kommerciel virksomhed),

12.1.3. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter for hver enkel lufthavnstakst,

12.1.4. Udviklingen i lufthavnens aktivitetsniveau inden for hver enkel lufthavnstakst, og

12.1.5. De anvendte fordelingsprincipper og -nøgler for anlægsaktiver og driftsomkostninger, herunder om der i perioden er sket ændringer i disse.

- 12.2. Lufthavnsdriftsorganet skal for de oplysninger, der er nævnt i pkt. 12.1.1-12.1.3, dokumentere sammenhængen til lufthavnsdriftsorganets årsrapport. For så vidt angår fordelingen mellem luftfartsmæssige og kommercielle omkostninger, samt fordeling inden for hver enkel lufthavnstakst, kan denne foretages baseret på skøn.
- 12.3. Hvis Trafikstyrelsen ikke inden for en fastsat rimelig frist modtager de oplysninger, som Trafikstyrelsen har anmodet om efter pkt. 12.1 og 12.2, træffer Trafikstyrelsen sin afgørelse på det foreliggende grundlag.

13. For sen betaling

- 13.1. Hvis lufthavnstaksten ikke betales rettidigt, kan lufthavnsdriftsorganet opkræve et omkostningsrelateret ekspeditionsgebyr for hver erindringskrivelse.

13.2. Der kan endvidere tillægges renter i overensstemmelse med renteloven, jf. luftfartslovens § 71, stk. 3.

13.3. Betalingerne med påløbne renter kan inddrives ved udpantning, jf. luftfartslovens § 71, stk. 5.

14. Straf

14.1. Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 3.1, pkt. 3.5, pkt. 3.6, pkt. 3.7, pkt. 5.3 og 5.4, pkt. 6.1 og 6.2, pkt. 6.5, pkt. 9.1, pkt. 10.1, afsnit 11, pkt. 12.1 og 12.2, samt pkt. 17.5.7, straffes med bøde. Det samme gælder manglende efterlevelse af pålæg efter pkt. 7.5.3.

14.2. For overtrædelse begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.

15. Klageadgang

15.1. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

16. Evaluering af modellen

16.1. Modellen, herunder de fastsatte vilkår, kan evalueres af Trafikstyrelsen, så resultatet heraf kan indgå i relation til den efterfølgende reguleringsperiode. I forbindelse med denne evaluering foretages høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere.

17. Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

17.1. Denne BL træder i kraft den 1. XXX 2022.

17.2. BL 9-15, 4. udgave af 16. november 2017, Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster), ophæves.

17.3. Takstregulativer, som på ikrafttrædelsestidspunktet er godkendt af Trafikstyrelsen for en bestemt periode, gælder indtil udløbet af denne periode.

17.4. Takstregulativer, som skal afløse et gældende takstregulativ, jf. pkt. 17.3, kan uanset pkt. 7.6 og pkt. 9.7 træde i kraft på en anden dato end 1. januar, men skal ophøre ved udgangen af et kalenderår.

17.5. For takstregulativer, som skal afløse det gældende regulativ, jf. pkt. 17.3, gælder i øvrigt følgende overgangsbestemmelser:

17.5.1. Ved fastsættelsen af omkostningsrammen jf. pkt. 8.4.1 anvendes år 2019 som referenceår, uanset pkt. 2.12.

17.5.2. Ved fastsættelsen af overførslen af merafkast fra det kommercielle område jf. pkt. 8.4.4 anvendes år 2019 som referenceår, uanset pkt. 2.12.

Trafikstyrelsen, den XX

Carsten Falk Hansen

/ Lars Korsholm

Udkast

Bilag 1

BL 9-15, udgave 5, referencedokumenter

1. ICAO, Doc 9082/9 Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, seneste udgave.
2. ICAO, Doc 9562/4 Airport Economics Manual, seneste udgave.
3. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester (EØS-relevant tekst).
4. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.
5. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.
6. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

De dokumenter, der er nævnt i pkt. 2 - 6 ovenfor, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk, og dokumentet nævnt i pkt. 6 findes desuden på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk.

Dokumenterne nævnt i pkt. 1 - 2 ovenfor, kan erhverves ved henvendelse til:

ICAO Headquarters, Montreal, Canada

International Civil Aviation Organization (ICAO)

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec H3C 5H7, Canada

Tel.: +1 514-954-8219

Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int

Customer Services: sales@icao.int

Oplysning om indholdet af reglerne fås ved henvendelse til:

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf.: 72218800E mail info@trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Den 13. oktober 2022

Høringssvar vedr. udkast til ændring af BL 9-15, 5. udgave

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 22. september 2022 vedrørende Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster).

Som det fremgår af afsnit 4. i vedlagte udkast er: *"[...] Formålet med modellen at skabe en incitamentsstruktur, som sikrer, at Lufthavnsdriftsorganet gennem et konkurrencedygtigt takstniveau og et passende højt serviceniveau til enhver tid understøtter den højest muligt nationale og internationale, herunder interkontinentale tilgængelighed til gavn for både erhvervslivet og fritidsrejsende"*

Ligeledes fremgår det, at formålet er, at: *"[...] Lufthavnsdriftsorganet har økonomisk incitament til at investere i den luftfartsmæssige infrastruktur således, at kapaciteten i lufthavnen til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale tilgængelighed til gavn for samfundet."*

For Dansk Erhverv er det helt afgørende at Danmark har et stort internationalt knudepunkt med høj grad af national og international tilgængelighed. Det øger sammenhængskraften og understøtter sammenhængen mellem by og land. Samtidig betyder en høj grad af international tilgængelighed, at dansk erhvervsliv kan være konkurrencedygtig i et internationalt perspektiv.

Det gælder både for de store industrivirksomheder, som er afhængige af gode eksportmuligheder, men som i kraft Københavns Lufthavns hub-funktion også i langt højere grad kan tiltrække udenlandsk arbejdskraft. Men det gælder også virksomhederne i oplevelsesøkonomien såsom restauranter og hoteller samt detailbranchen som er dybt afhængige af de mange turister og erhvervsrejsende, som kommer til Danmark via Københavns Lufthavn.

Hub-funktionen som Københavns Lufthavn besidder, kan således oversættes direkte til vækst i BNP og beskæftigelse. Luftfarten bidrog således med 109 mia. kr. i 2019 og ca. 52.000 jobs.

Det er bestemt ikke givet, at et lille land som Danmark kan have en stor og international hub, som vi har med Københavns Lufthavn. Det skal vi værne om og udvikle, således at Danmark står endnu bedre i konkurrencen med øvrige knudepunktslufthavne. Det er simpelthen en afgørende forudsætning for dansk erhvervsliv.

COVID-19

COVID-19-restriktionerne har haft stor økonomisk betydning for dansk erhvervsliv. Der gælder også på luftfartsområdet. Men, hvor luftfartsselskaberne i højere grad har haft mulighed for at tilpasse deres operationelle omkostninger efter forventningerne til indtjeningen, så har lufthavnene i mindre grad haft denne mulighed, fordi der er tale om kritisk infrastruktur. Man har derfor ikke i samme grad kunne sætte sine aktiviteter i bero indtil det tidspunkt, hvor en normalsituation har indfundet sig. Dette har også været erfaringen fra tidligere hændelser, der har påvirket luftfartssektoren.

En del af udfordringen har været manglende fleksibilitet i forhold til tilpasning af takster som følge af uforudsete hændelser. Dette bør adresseres i en kommende bekendtgørelse. Ligeledes bør de meget strenge restriktioner, som blev pålagt lufthavnene herunder Københavns Lufthavn under nedlukningerne i 2020 og 2021 nødvendigvis give anledning til et prisniveau som tager højde for det nævnte indtægtstab og som samtidig tager højde for de nødvendige fremtidige investeringer i den grønne omstilling i Københavns Lufthavn.

Investering i grøn omstilling

Det er en bunden opgave at vi kommer i mål med den grønne omstilling. Dansk Erhverv bakker op om de ambitiøse grønne målsætninger for luftfarten, som blev præsenteret af regeringen 20. september 2022. Udspillet følger i det store og hele anbefalingerne fra Klimapartnerskabet for Luftfart, som vi støtter. Ligeledes bakker vi også op om initiativerne under Fit for 55-pakken herunder RefuelEU, som pt. forhandles i Bruxelles. Med disse initiativer, står det også klart, at lufthavnene får til opgave at tilvejebringe den fornødne infrastruktur til elektrificering og påfyldning af bæredygtige brændstoffer til flyene.

For at komme i mål med målsætningerne fra disse initiativer forudsætter det, at lufthavnene -herunder Københavns Lufthavn - får de fornødne rammebetingelser til at kunne foretage disse investeringer. Samtidig er det afgørende, at Københavns Lufthavn får mulighed for at udvikle lufthavnen, så den fremadrettet kan imødekomme markedets behov for nye bæredygtige flytyper og brændstoffer, som også er grundlaget for den politiske aftale om udviklingsplanerne for Københavns Lufthavn (den såkaldte Masterplan). Endeligt har Københavns Lufthavn også en ambition om at blive emissionsfri i 2030.

Danmark har en stærk førerposition, når det kommer til grøn omstilling. Dansk erhvervsliv er i fuld gang med at udnytte dette potentiale til at skabe et af de helt store eksporteventyr. Det er derfor noget, vi skal satse stort på. Derfor skal vi selvsagt også have en international knudepunktslufthavn, som indtager en grøn førerposition. Dette vil øge konkurrencedygtigheden over for øvrige europæiske knudepunktslufthavne, for det er det, passagererne efterspørger. For at realisere dette er der kun én vej og det er via investeringer.

Omstændighederne vedrørende BL-9-15 og de kommende takstforhandlinger har derfor også politisk karakter. Dansk Erhverv vil derfor opfordre til, at ikrafttrædelsesdatoen udskydes til en dato

efter afholdelsen af folketingsvalget, hvor en eventuel ny regering er udpeget, således at det politiske niveau også får mulighed for at blive involveret i rammebetingelserne for de kommende takstforhandlinger.

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent

HØRINGSSVAR
Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Sendt til chefkonsulent Anders Jøndrup på e-mail:
ajo@trafikstyrelsen.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

13. oktober 2022

Journalnummer:
2022-09264

Høringssvar til udkast til BL 9-15, 5. udgave Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne

Dansk Metal skal indledningsvist anmode om, at vi fremadrettet ønsker at fremgå af høringslisten vedr. bekendtgørelser og lovændringer med relevans for luftfarten.

Siden den 1. februar 2022 har Dansk Metal via vores brancheafdeling Metal Luftfart organiseret faglærte medarbejdere i Københavns Lufthavn og i Grønland, samt kabinepersonalet (CAU) og piloterne (DPF) fra SAS. Dansk Metal er derfor dybt optaget og interesseret i de rammevilkår og i den lovgivning, som både CPH Lufthavne såvel som den øvrige luftfartsbranche opererer under.

For Dansk Metal er det afgørende, at vi med CPH Lufthavne sikrer en europæisk hubfunktion, da tilgængelighed til eksportmarkederne for vores virksomheder, samt et veludviklet rutenetværk er til stor gavn og nytte for alle danskere.

Særligt set i lyset af, at CPH Lufthavne ulige de øvrige nordiske lufthavne ikke kun er statsejet, er det vigtigt for Dansk Metal, at de rammevilkår og regulering som CPH Lufthavne opererer under, understøtter både en konkurrencedygtig dansk luftfartsindustri, og med klart sigte om at udvikle og understøtte CPH Lufthavne som et grønt europæisk hub og en vigtig arbejdsplads i Hovedstadsregionen. Dansk Metal deler derfor CPH Lufthavnens ambitioner om at blive en CO2-emmissionsfri lufthavn i 2030.

Det er dermed af væsentlig betydning, at reguleringsmodellen i BL 9-15 understøtter realiseringen af de tidssvarende og relevante investeringer i CPH's infrastruktur. Således at lufthavnen fortsat kan være et centralt trafikknudepunkt i Nordeuropa med et højt serviceniveau til

konkurrencedygtige takster. Det er helt afgørende for dansk erhvervsliv, herunder de mange arbejdspladser der er knyttet til luftfarten.

Som følge af coronapandemiens dybe og negative effekter, står luftfarten i dag i en ekstraordinær situation. Luftfartsselskaber og lufthavne har lidt store tab, og er væsentligt mere gældsatte end før pandemien. Det kan tale for en ekstraordinær politisk indsats, herunder vurdering af, hvordan en effektiv genopretning af hele branchen efter pandemien bedst finder sted.

Dansk Metal vil derfor anbefale, at beslutningen om det endelige indhold i en ny BL 9-15, afventer at en kommende regering og nyt Folketing får mulighed for at vurdere situationen og de fremtidige muligheder for genopretning af luftfarten til gavn for alle parter.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef
Formandssekretariatet

Luton, 13th October 2022

Strictly Private and Confidential

Anders Jøndrup

Chefkonsulent
Kontor for Luftfart 1
Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Case no.: 2022-092646 Case manager: AJO

Consultation on the proposed amendment to the BL9-15

Dear Mr. Jøndrup,

easyJet supports Danish Civil Aviation and Railway Authority's proposal to amend the airport regulation economics framework for airports (BL9-15). This is a positive step in the right direction to address the challenges of these unique times. We propose the Authority to consider even more radical modifications to the BL9-15 to protect airport users, passengers and citizens from excessive charges in the next regulatory period and promote sustainable growth.

We welcome the opportunity to provide you in this note with easyJet's comments to the proposed amendment to the BL9-15. easyJet supports amendments to regulatory frameworks that have the aim to improve transparency, proportionality, efficiency of the administrative process and can correct any inconsistencies or errors in the regulatory framework.

We have summarised below our position and proposals.

1 Adjustment of the possibility of changes during the regulatory period

easyJet does not support the proposed amendment to Section 10.1 of BL9-15 because it is disproportionate and does not achieved the stated objective. We understand the Authority's motivation, but we note that the regulatory framework's principles, which are there to protect all airport users from an abuse of market power and discrimination in treatment, should prevail from reasons of practicality. One of the key Authority's objectives should be to ensure a transparent and inclusive regulatory process.

We propose that all airport users are consulted and involved in the negotiation process of amending the agreement. This involvement should be prior to any informal agreements or discussions between the signatory parties. This important transparency principle is missing from the proposed draft. Our vast experience in negotiating regulatory agreements and frameworks shows that it would be almost impossible to get approved any further modifications or influence a decision that is already endorsed

by the signatory parties or vetted by the Authority. It is worth noting that the amendment process could result with an agreement that could be different from the original version, therefore all parties should be involved in the negotiation process.

We also believe that the proposed draft amendment could be against the principle of a fair consultation process. Since the new agreement would be binding on all airlines, any modifications to the agreement should be subject to the same scrutiny of any other regulatory process, and this should be done prior that the document is agreed by the original signatory parties. Moreover, the negotiation process should be open to all parties because new airlines could be interested in signing an updated – more inclusive - version of the agreement. We don't comprehend why the original signatory parties and the Authority would not be pleased by a more inclusive negotiation process and how the signatory parties' right could be harmed by our proposed process.

The draft amendment could be also against the principle of fair representation of airlines, for example in the case one or more airlines increase the market share or a large player stop operating from the airport, new parties could be interested in the agreement and be more representative. Therefore, a negotiation with all parties is best suited to fulfil airport's transparency obligations.

We note that the proposed simplification would not necessarily expedite the regulatory process and we are not aware of cases where the process was unduly delayed by the claimed unclarity of the norm. Therefore, we don't see any need for the modification proposed which, as argued, could restrict competition and transparency.

For all the above reasons we oppose to the proposed amendment and we propose the following text

10.1. Any amendments in the charges agreement, which the airport operating body and the airport users agreed on, must be consulted with all airport users prior its finalisation and with the aim of reaching an ample participation and agreement of airport users. The new agreement to be valid should be subsequently be approved by The Swedish Transport Agency. The provisions in section 9.5-9.7 applies.

2 Adjustment of the reference year for the upcoming negotiation

easyJet supports the proposed amendment of relevant period to 2019, we agree that the years 2021-22 are not representative to future costs and revenues. We would like to clarify that operational costs and commercial revenues should be used only as a reference for modelling future costs and revenue streams, while for the RAB the airport managing body could use updated capital expenditure figures (after that investments are consulted and agreed with airport users).

3 Expenses for the board's advisers

We don't support the proposal that any costs of board's advisers are included in the BL 9-15. For the Authority to be truly independent it should not depend on airlines funds for specific studies, which are a fundamental part of their duties, but rely on its own general budget, which should be fit for purpose. Moreover, if these specific costs are included in the airport's cost base, they will be charged back-to-

back to airlines, which should be avoided to ensure non-discrimination between parties and claim of disproportionality.

We trust that you will continue to use efficient means to regulate at reasonable cost for the benefit of competition and non-discrimination between parties.

4 Other changes

4.1 Airport associations

We agree on the attendance at the consultation of relevant associations or parties with a vested interest in the negotiation and that can contribute to improve the consultation and negotiation process. However, the role of non-airport users should be better clarified in BL 9-15 in order to ensure that there's no misrepresentation of the parties or double counting of views/positions.

We propose that associations are delegated by at least one airport operator active at CPH. In the consultation or negotiation, in case of lack of delegated power, associations' view should not be considered. In particular, associations should abstain from expressing their views that are not supported by at least one negotiation party.

It's worth of noting that the proposed compliance with the airport tax directive has no relevance in airport charges regulation. We believe that the EU Airport Charges Directive, which specifies only the role of airport users in airport charges matters, and not associations, should be the only guidance for drafting of the BL 9-15.

4.2 Statistics Denmark

We don't have objections in the proposed draft, however, easyJet is of the view a general domestic statistic is not a proxy of airport's costs and should be use only as last resort. For example, the Spanish regulatory framework uses a combination of statistical values and corrections implemented by the regulator to achieve a fair a reliable cost index.

We believe that in these very difficult and uncertain times prudence is required by the regulator to avoid an automatic, quasi machine made, increase in costs with indexes. There are some costs that will follow a national index, but others that can be estimated with a high degree of certainty for the next 5 years.

We propose that the wage and domestic suppliers are reviewed by the Authority and corrected if necessary. We also think that part of the inflation should be absorbed by the airport operator, in order to simulate a competitive environment. A reasonable threshold could be set at 50% of the inflation. For example, the French regulator in the case of Nice Airport argued that the airport cannot pass all inflation to airport users since it's in a monopolistic position.

We believe that CPH being an operator with market power should be subject to stricter regulation during the next regulatory period. For this reason, we propose to modify the draft and include two key principles for any charge increases, to be "moderate" and "reasonable". The reasonable test, for

example, could be conducted by assessing what a competitive operator in a competitive market would react to cost pressures, instead of applying directly the inflation rate to charges.

We would welcome a meeting to discuss our proposals and position and look forward to hearing from you.

Yours Sincerely,



Marco Lorenzo Gatti
Senior Manager Airport Regulation & Economics
easyJet Airline Company Limited



Høringssvar fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

Fra: Dan Banja <es@es-daa.dk>

Sendt: 12. oktober 2022 10:03

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>; Dan Banja <es@es-daa.dk>

Emne: Høring af BL 9-15, 5. udgave - Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne j.nr. 2022-092646: ES 289-22.

ES 289-22.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over BL 9-15, 5. udgave - Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster).

I forbindelse med høring over Lov om Luftfart i 2021 meddelte ES i sit høringssvar, at ES længe havde savnet og efterlyst en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelser m.m.

For ES er det principielt at få ændret lovgivningen for Trafikstyrelsens beføjelser m.m., da lovgivningen for både den "Lovgivende"-, "Udøvende"- og "Dømmende" magt / kompetence ligger hos Trafikstyrelsen, hvilket er i klar modstrid med vestlige demokratiske principper.

ES er opmærksom på, at Klageadgangen er en sag, som på foranledning af ES fortiden ligger i Folketinget i forbindelse med lovforslag om Lov om Luftfart L 20.

Indtil der er truffet en politisk beslutning, skal ES meddele, at ES ikke kan støtte § 15 vedrørende klageadgang.

ES foreslår derfor, at § 15.1 ændres således, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

ES har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51


DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Hørings svar fra IATA

Fra: Hendrik Stansch <StanschH@iata.org>

Sendt: 12. oktober 2022 10:48

Til: Anders Jøndrup <AJO@tbs.dk>

Cc: Hendrik Stansch <StanschH@iata.org>

Emne: IATA comments to BL9-15 proposed changes

Dear Anders,

Please find below IATA's comments with regards to the changes to BL9-15.
I remain available for any further clarification of discussion.

All the best,
Hendrik

IATA comments:

1) Changes to an existing charges agreement can only be initiated by the parties to that agreement

Comment:

IATA sees this as an extension of the existing scheme, which requires the airport and the airlines to reach an agreement. Such a negotiated agreement can be up to six years long while if no agreement is reached the regulator will make a charges decision for the so called fallback period of two years. An agreement will have to be confirmed by the regulator and requires at least a majority of airlines. The changes to BL9-15 now foresees that the parties to such a negotiated agreement can initiate adjustments within the fixed agreement period. With regards to the conclusion of the charges negotiations, CPH asks all parties to sign the agreement while it becomes binding as well for the non-signatories. We understand everyone who signs the agreement will be part of any discussion on changes. If our understanding as described before is correct, IATA has no objections or additions.

2) Regulatory cost

Comment:

Our understanding is that the already established practice of including regulatory cost in the airport cost/charges remains unchanged. Those costs are already part of BL 9-15 and are included in the CPH cost base. With the changes to BL9-15, we understand that the practice shall now explicitly state in BL 9-15 that these costs can be charged to CPH e.g., for costs to external consultants in connection with BL 9-15 procedures like setting the WACC etc. In order to avoid potential future disagreements on the costs, the term reasonable should be introduced. We trust that the Danish regulator will continue to use efficient means to regulate at reasonable cost, but a regulation should be sufficiently precise not to leave room for different understandings. In this regard it might be worth considering to add a short list of activities which fall under this cost to create more transparency.

3) 2019 as reference year for operational cost

Comment:

For the parties to find an agreement, it is essential that the development of revenues, cost and investments is absolutely transparent to the users. In this sense, all years of available actual data must be sufficiently presented and questions from the users be answered. As well, forecasted cost for the last years of the existing period as well as planned future cost needs to be presented in full transparency. The year 2019 is the last year before the Covid19 pandemic and was expressed by high traffic numbers, large scale investment plans and a certain operational cost level. In a sense, revenues and costs had been balanced by the level of traffic. The current reference year without an adaptation of BL9-15 would be 2021, the last year with available actuals. This year still bears the marks of the pandemic with reduced traffic over 2019 and adjusted cost – it is however not representative for balanced view. It is our understanding that using 2019 as a reference year facilitates a fallback evaluation but does not eliminate the requirement for the airport to present fully transparent figures of all relevant past, current and future years. In fact, IATA strongly supports the use of 2019 as the reference year as only this approach will allow to have a balanced view should the parties enter into a fallback situation. The year 2021 is by no means representative and will not allow to adequately address an opex evaluation.

4) Statistics from the fallback

Comment:

IATA understands that the reference indices used as sources for the statistics for price development are 70% on salary index and 30% on the material price index. The current development with regards to inflation is no guidance for future developments as it is driven by extraordinary factors (war in Ukraine, energy markets, post-pandemic supply chain disruptions). The price index for salaries but more so for material has seen and for material still to see high increases which are likely followed by decreases over the previous increase period. The difficulty to establish a correct view even for a two year fallback period remains a challenge and we consider caution to use these indices as guidance for future price developments without considering the actual market development and market outlook. Additional forecasting techniques on price developments especially for materials might have to be considered.

Hendrik Stansch

Manager Airport Charges

APCS-Airport, Infrastructure and Fuel

Tel: +41227702571

stanschh@iata.org

International Air Transport Association

IATA Center, 33 Route de l'Aéroport, PO Box 416,
1215, Geneva, Switzerland

iata.org

Strictly Private & Confidential

13th October 2022

Anders Jøndrup
Chief Consultant
Kontor for Luftfart 1
Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

By email: info@trafikstyrelsen.dk
cc. ajo@trafikstyrelsen.dk and nmol@trafikstyrelsen.dk

RE: Consultation on proposed amendments to the Danish regulations regarding airport charges.

Dear Anders,

I refer to the Danish Civil Aviation and Railway Authority (the “Regulator”) consultation on proposed amendments to the Danish regulations regarding airport charges (BL 9-15).

I outline Ryanair’s comments below:

1. Adjustment of the possibility of changes during the regulatory period.

Ryanair disagrees with the proposal to restrict any changes within the regulatory period to be exclusively agreed between the airport and airlines who have signed the agreement (“signatories”). Under the current system, within period changes to airport charges must be agreed between the airport managing body and all negotiating airport users and should a non-signatory disagree, they can refer the amendment to the Regulator for review. The proposed amendment will result in non-signatories no longer having the opportunity to object to within period changes and they will not be able to refer the changes to the Regulator. Whilst a consultation will take place, this will be inadequate for ensuring non-signatories can sufficiently review and provide input on any proposed changes during the regulatory period.

The proposal to restrict who can propose (or object to) an amendment of tariffs to exclusively the signing parties creates the following unintended consequences and risks:

- Transparency: Parties who have not signed the agreement lack transparency on discussions between the airport and signing airlines which influence airport charges.
- Competition: Risks protecting incumbent airlines who have signed the agreement at the risk of acting as a barrier to entry and growth at Copenhagen Airport for non-signatories.

As such, Ryanair requests there is no adjustment to section 10.02 of BL 9-15.

2. Costs of the Board's advisers.

Any costs for external consultants, albeit for the Regulator of the airport managing authority, must be efficient, transparent and reasonable.

Ryanair requests that the BL 9-15 explicitly state that the costs are to be “reasonable, efficient and transparent” in order to prevent any future disagreement or uncertainty regarding this amendment.

Should you have any questions, do not hesitate to contact me.

Your sincerely,



Regan Tilson
Airport Economics Manager
Ryanair



Trafikstyrelsen
Att.: Anders Jøndrup
Per e-mail

Telefon +4532323031
Telefax [Click here to enter text.](#)
Mobil +4532323031
E-mail lars-
w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

13. oktober 2022

Høring over udkast til ændring af BL 9-15 (TS sagsnr. 2022-092646)

Trafikstyrelsen (TS) har med høringsbrev af 22. september d.å. anmodet om SAS' eventuelle bemærkninger til udkast til ændring af BL 9-15 vedrørende bestemmelser for betaling for benyttelse af lufthavne.

SAS sætter pris på, at TS har taget initiativ til at gennemgå bestemmelserne i BL 9-15 i lyset af de helt usædvanlige omstændigheder som følge af coronapandemien. Overordnet har pandemien betydet økonomiske udfordringer uden fortilfælde for alle led i luftfartens værdikæde. Det gælder naturligvis også både lufthavne og luftfartsselskaber, som har genereret store underskud, som typisk har været håndteret gennem ekstern lånefinansiering eller kapitaltilskud.

Samtidig er der sket en strukturel forandring af markedet med en betydelig reduktion af erhvervsrejsende og dermed en væsentlig større andel privatrejsende, hvilket har indebåret et reduceret indtjeningsgrundlag for luftfartsselskaberne, øget krav til branchens fleksibilitet, og markant skærpet konkurrence om de rejsende.

Det for SAS vigtige kinesiske marked er på grund af fortsatte rejserestriktioner i det store hele lukket for trafik, ligesom lukningen af det russiske luftrum betyder, at det er særdeles vanskeligt at opnå lønsomhed ved at flyve på Østasien, selv om rejserestriktionerne måtte blive ophævet, sådan som det netop er tilfældet for Japans vedkommende. Det betyder, at en stor del af SAS' oversøiske netværk i CPH er amputeret, hvilket har svækket SAS' konkurrencekraft og CPH som international hub. Endelig skal det nævnes, at krigen i Ukraine har medført betydelige stigninger i brændstofprisen for luftfartsselskaberne.

Alle de nævnte forhold betyder i hvert fald for en række luftfartsselskabers vedkommende, at der er et stykke vej, til der igen kan præsteres overskud. SAS har meddelt, at selskabet forventer et samlet underskud på 12-13 mia. SEK for årene 2022 og 23, og at der først forventes et overskud i 2024.

CPH har for sin del opnået sit første, mindre overskud efter pandemien i andet kvartal 2022 og har annonceret, at man forventer et overskud for helåret på op til 225 mio. kr., som må forventes at vokse til næste år. Det er desuden SAS' formodning, at CPHs

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark
www.sas.dk

likviditet vil være tilstrækkelig til også at servicere gæld og sikre de planlagte investeringer i årene, der kommer.

Generelt må det derfor være konklusionen, at CPH ikke umiddelbart har behov for at øge sin indtjening gennem forhøjede takster. Dette er selvsagt med forbehold for, hvilke data der måtte fremkomme under de kommende forhandlinger om takstniveauerne fra 2024. Under alle omstændigheder må også CPH som en central del af luftfartens værdikæde være indstillet på, at der i tider, hvor store dele af værdikæden er nødlidende, ikke er plads til at vende tilbage til afkast, som man kendte dem før pandemien.

Det er derfor vigtigt, at BL 9-15 skaber de rette forudsætninger for, at CPH fortsat bærer sin del af byrden for pandemien og de i øvrigt gældende forhold i luftfarten. Det skal selvsagt drøftes i forhandlingerne mellem de berørte parter, men ikke mindst bestemmelserne i BL 9-15's kapitel 8 om fall-back er stærkt retningsgivende for udfaldet af forhandlingerne. Det er derfor vigtigt, at især dette kapitel er tilpasset de omstændigheder, som er indtruffet i forbindelse med pandemien.

TS har med rette fokuseret på pkt. 8.4.1 vedrørende driftsomkostningerne og pkt. 8.4.4 vedrørende den kommercielle overførsel. Under normale omstændigheder ville 2021 være anvendt som referenceår i en fall-back.

Dette år var imidlertid usædvanligt i den forstand, at OPEX var relativt væsentligt højere end trafikken, end det ville være i et normalt år. Da trafikken fra 2021 til reguleringsperioden (2024 og 2025) må forventes at vokse betydeligt, vil det være problematisk at fremskrive omkostningerne med samme procentsats som trafikken. Det vil i givet fald give et helt forkert billede af, hvad den reelle omkostningsudvikling må forventes at være. SAS er derfor enig i, at 2019 i stedet benyttes som referenceår, idet der må forventes at være en normal vækstrate for trafikken og et normalbillede i relationen mellem trafik og omkostninger.

På samme vis er 2021 et usædvanligt år i relation til CPHs kommercielle område. En fremskrivning af merafkastet for dette år med passagerudviklingen ville heller ikke være retvisende.

Referenceåret og dets betydning for forhandlingerne er som nævnt uomtvistelig. SAS støtter derfor fuldt ud, at referenceåret som beskrevet ændres fra 2021 til 2019.

Det er imidlertid også af største vigtighed, at der skabes fuld transparens i forhold til de mest opdaterede faktiske tal for 2022 og så langt det går ind i 2023, da disse tal ikke mindst har betydning for vel underbyggede prognoser for udviklingen i de centrale økonomiske og trafikmæssige parametre, som bør være det væsentligste underlag for forhandlingerne om taksterne fra 2024 og fremefter. Derfor er det også rimeligt, at TS vil lade de nyeste tilgængelige oplysninger vedrørende OPEX indgå ved fastsættelse af effektiviseringskravet i en fall-back.

SAS er desuden enig i, at det er naturligt og i overensstemmelse med almindelig praksis, at ændringer i en takstaffale i aftalens løbetid kan gennemføres af de parter, der har indgået aftalen, og at TS efter høring af de forhandlingsberettigede parter som godkendende myndighed er garanten for, at dette sker i overensstemmelse med gældende regler.

SAS er ydermere af den opfattelse, at det giver mening eksplicit at inkorporere hjemmel til viderefakturering af omkostninger til ekstern sagkyndig bistand i forbindelse med takstforhandlingerne.

SAS står selvfølgelig til rådighed for yderligere, såfremt der måtte være anledning hertil.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden
CPHAZ
Public Affairs & Infrastructure



Lars Wigelstorp Andersen
Head of Public Affairs & Infrastructure

Hørings svar fra TAP AIR PORTUGAL

Fra: Dhiren Subhaschandra <dhiren@tap.pt>

Sendt: 19. oktober 2022 18:08

Til: StanschH@iata.org; Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Cc: Rui Chiti Dias <rcdias@tap.pt>; Lucília Preto <lpreto@tap.pt>; João Miguel Justino Cabeças <jcabecas@tap.pt>; Henri-Charles Ozarovsky <hozarovsky@tap.pt>; Ana Janeiro Dias <ajdias@tap.pt>

Emne: RE: Consultation on the Danish regulations regarding airport charges (BL 9-15)

Dear Hendrik, Dear Anders,

Thank you for sharing information about the consultation for Danish regulations regarding airport charges.

Below are the comments that TAP have regarding this process:

- We agree on IATA views that it should be used the 2019 operational cost as the reference year. Using a wrong baseline for comparison can be very misleading.
- IATA considers that the price development based on 70% on salary index and 30% on the material price index should not be guide for future development as it was impacted by extraordinary factors (war in Ukraine, energy markets, post-pandemic supply chain disruptions); We totally agree on that because when inflation started spiking in the spring/early summer of 2021, it was largely due to the so-called base effect, reversing the pandemic's cooling effect on consumer prices a year earlier. At the onset of the pandemic, prices had taken a dive due to a sudden drop in consumer spending and fuel demand before slowly climbing back to their pre-pandemic trajectory over the summer and fall. Due to that initial dip in consumer prices, year-over-year comparisons were always going to be exaggerated for a while, but that is no longer the case. We support the use of additional forecasting techniques on price developments

We are at your disposal for any clarification.

Best regards

Dhiren Subhaschandra

Procurement

Airport Services & Crew Hotels Team Manager

TAP AIR PORTUGAL

Lisbon Airport,

Bldg. 25,1º, room 118

1700-008 Lisbon - Portugal

dhiren@tap.pt

www.flytap.com