



# **Regulering af lufthavnstakster**

## Årlig rapport 2015

Maj 2017



# Indhold

<b>1</b>	<b>Introduktion</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Den sektorspecifikke regulering af lufthavnstakster</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Reguleringsmodellen for Københavns Lufthavn</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Takstafale for perioden 2015-2019</b>	<b>13</b>
4.1	Rabatter	14
4.2	Go-faciliteten	16
4.3	Nedlæggelse af indenrigsterminalen	16
<b>5</b>	<b>Tilsynet i 2015</b>	<b>18</b>
5.1	Behandling af klager	18
5.2	Offentliggørelse af takstblad	18



# 1 Introduktion

Lufthavnsafgifter betales af lufthavnsbrugere (luftfartsselskaber) for brug af lufthavnens faciliteter. De er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition og finansierer helt eller delvist tilrådighedsstillelsen af start- og landingsbaner og tilknyttede områder samt passager- og fragtterminalområder. Skønt lufthavnsafgifterne opkræves hos luftfartsselskaberne, er det i sidste ende passagererne eller fragtkunderne, som bærer omkostningerne, eftersom disse afgifter indgår i den endelige pris, de betaler.

Denne rapport beskriver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (herefter Trafikstyrelsen) tilsyn med lufthavnstakster i danske lufthavne<sup>1</sup> i 2015.

Rapporten er forankret i Europa-parlamentets og rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnstakster (direktivet), hvoraf der fremgår at den uafhængige tilsynsmyndighed (Trafikstyrelsen) årligt skal offentliggøre en beretning om sin virksomhed.

Rapporten for 2015 er den første af sin art i en forventet række af årlige rapporter, der beskriver Trafikstyrelsens tilsyn med lufthavnstaksterne.

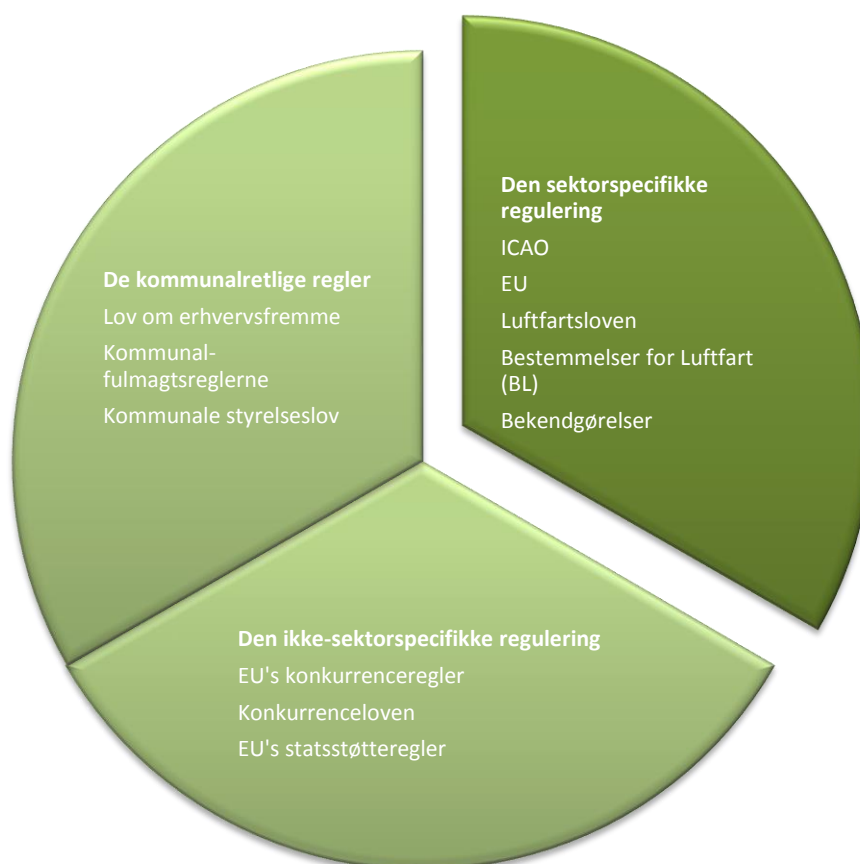
Rapporten for 2016 vil blive offentliggjort i 2017.

<sup>1</sup> Undtagen lufthavne på Grønland og Færøerne

## 2 Den sektorspecifikke regulering af lufthavnstakster

På internationalt niveau reguleres lufthavnstaksterne af luftfartsrådet ICAO, EU-direktivet om lufthavnsafgifter samt den nationale lovgivning i hhv. luftfartsloven og Bestemmelser for Luftfart (BL), jf. figur 1.

Figur 1. Regulering af lufthavnstakster



Den ikke-sektor specifikke regulering såsom EU's konkurrenceregler, Konkurrenceloven samt EU's statsstøtteregler samt de kommunalretlige regler vil ikke blive gennemgået i denne rapport.

Dette vil blive uddybet i de efterfølgende afsnit.

### 2.1 ICAO

Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO-Rådet) vedtog i 2004 nogle principper for lufthavnsafgifter, der bl.a. omfatter principperne om, at afgifterne bør være omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende, og at der bør være en uafhængig mekanisme til den økonomiske regulering af lufthavne.

Trafikstyrelsen er ikke forpligtet til at implementere ICAO's anbefalinger, men følger dem i vidt omfang.

ICAO har udarbejdet en række manualer der har til formål at sikre, at de nationale lufthavne står åbne for luftfartøjer fra andre lande på samme vilkår, som gælder for nationale luftfartøjer. Disse principper er fastsat i ICAO Doc 9082/8, Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services.

Der er ligeledes etableret et internationalt samarbejde med ICAO-landene om fastlæggelse af de principper, der gælder, når medlemslandene skal fastsætte regler for betaling for lufthavns- og lufttrafiktjenesteydelser. ICAO anbefaler anvendelsen af en lang række principper for organisering, drift og finansiering af lufthavne, herunder et detaljeret grundlag for, hvordan de enkelte lufthavnstakster hver især skal opkræves. Disse anbefalinger kan i et vist omfang sammenfattes i 3 overordnede principper; omkostningsrelevante, gennemskuelige og ikke-diskriminerende. Disse principper er fastsat i ICAO Doc 9562/2, Airport Economics Manual.

Hvis en lufthavn overholder ICAO's principper for bl.a. prisfastsættelse af lufthavnsydelse, må det som udgangspunkt antages, at den pågældende lufthavn tillige overholder konkurrencelovens og EU-traktatens forbudsbestemmelser. Det skyldes, at ICAO's principper i et vist omfang hviler på samme grundlag som konkurrencereglerne.

Det skal imidlertid understreges, at vurderingen af en lufthavns adfærd efter konkurrencereglerne altid skal foretages i forhold til de konkrete forhold og ikke er baseret på eller forholder sig til ICAO's principper.

Denne vurdering efter konkurrencereglerne vil skulle foretages med henblik på at vurdere, om den pågældende takst er fastsat med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen.

Det følger heraf, at vurderingen af, om eksempelvis en landingsafgift er urimeligt høj, skal foretages på en anden baggrund efter konkurrencereglerne end en vurdering efter ICAO's principper. Det kan derfor ikke udelukkes, at en vurdering efter konkurrencereglerne kan falde anderledes ud end en vurdering i henhold til ICAO's principper.

## **2.2 EU-Direktiv om lufthavnsafgifter**

Direktivet om lufthavnsafgifter fastslår, at størrelsen af lufthavnsafgifterne fastsættes ud fra en række grundlæggende principper, som i vidt omfang er baseret på anbefalingerne fra ICAO.

Direktivet fastlægger fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter og sigter i den forbindelse mod at:

- skabe større åbenhed om, hvordan lufthavnsafgifterne beregnes,
- sikre, at lufthavne ikke i deres fastsættelse af lufthavnsafgifter forskelsbehandler luftfartsselskaberne (medmindre det er berettiget af veldefinerede forvaltningspolitiske overvejelser),
- sørge for regelmæssigt samråd mellem lufthavne og luftfartsselskaber, hvor brugerne forelægges oplysninger om, hvilke elementer der tjener som

grundlag for fastsættelsen af systemet eller niveauet for samtlige lufthavnsafgifter, der opkræves, og

- i hver medlemsstat oprette en uafhængig tilsynsmyndighed, der har til opgave at løse tvister mellem lufthavne og luftfartsselskaber om størrelsen af lufthavnsafgifterne og føre tilsyn med, at de foranstaltninger, medlemsstaterne træffer til overholdelse af direktivet, anvendes korrekt.

## 2.3 National lovgivning

På dansk niveau indeholder luftfartslovens § 71 den overordnede lovmæssige ramme for regulering af taksterne i lufthavne. Med denne bestemmelse kan Transportministeren fastsætte regler for betaling for start og landing, herunder ind- og udflyvning, luftfartøjers ophold, passagerflow gennem lufthavnen, security og i et vist omfang ground handling. Hjemlen i luftfartslovens § 71 er alene udnyttet for så vidt angår adgangen til at fastsætte bestemmelser om betaling for lufthavnsydelser i Københavns Lufthavne A/S, men ikke i de øvrige lufthavne. Dette uddybes nærmere i afsnit 2.4.

Luftfartslovens § 71 regulerer således spørgsmålet om, hvordan og efter hvilke principper lufthavnstaksterne skal fastsættes, mens lovens § 72 i overensstemmelse med Chicago-konventionens artikel 15, fastslår, at taksterne, når de er fastsat, skal gælde for både danske og udenlandske selskaber, der benytter en lufthavn på samme vilkår.

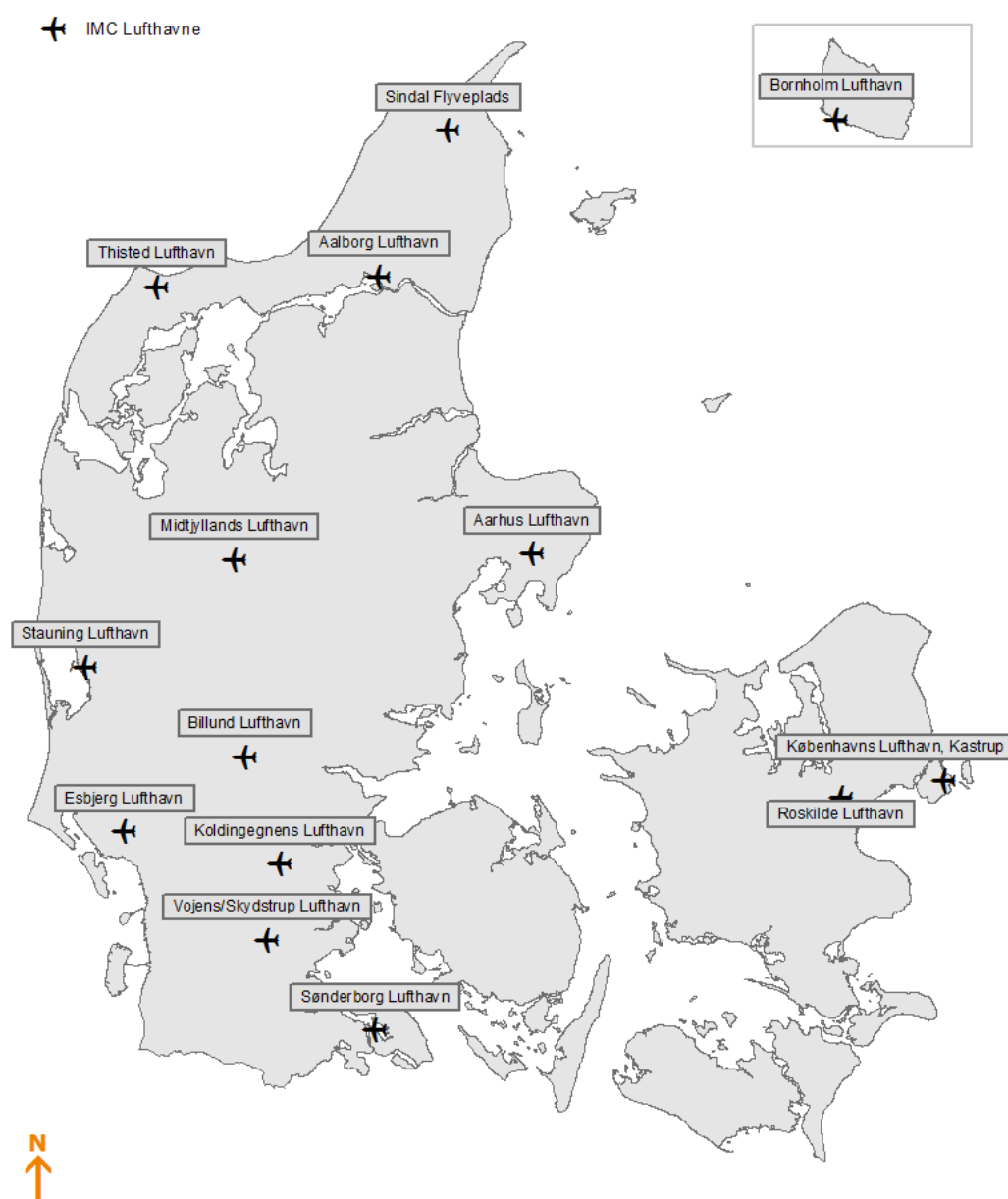
Direktivet om lufthavnsafgifter er implementeret i BL 9-15 om betaling for anvendelse af lufthavne. Reguleringsmodellen i BL 9-15 har til formål at skabe en incitamentsstruktur, der sikrer at der investeres i lufthavnsinfrastrukturen således, at kapaciteten i lufthavnen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser. Lufthavnen skal jævnfør formålet med BL 9-15 opfylde samfundets behov, være en betydelig hub i Nordeuropa og have et højt serviceniveau, et konkurrencedygtigt takstniveau, ligesom lufthavnens afkast på luftfartsmæssige anlæg og ydelser ikke må overstige et rimeligt afkast.

## 2.4 Omfattede lufthavne

Det er kun lufthavne med mere end 5 mio. passagerbevægelser der er omfattet af reguleringsmodellen for fastsættelse af lufthavnstakster. Reguleringsmodellen beskrives nærmere i kapitel 3. Som det fremgår af nedenstående figur 2 er det kun Københavns Lufthavne A/S, som har mere end 5 mio. passagerer og derved den eneste lufthavn der er omfattet af reguleringsmodellen.



Figur 2. Passagerbevægelser på udvalgte større danske lufthave 2015



Navn	Passagerer*	Befolkning**
Københavns Lufthavn, Kastrup	25.000.000	1.400.000
Billund Lufthavn	2.000.000	180.000
Aalborg Lufthavn	1.300.000	290.000
Aarhus Lufthavn	340.000	170.000
Bornholms Lufthavn	240.000	40.000
Karup Lufthavn	120.000	230.000
Esbjerg Lufthavn	120.000	170.000

Sønderborg Lufthavn	52.000	110.000
Roskilde Lufthavn	21.000	1.300.000
Thisted Lufthavn	340	43.000

*Kilde: Trafikstyrelsen*

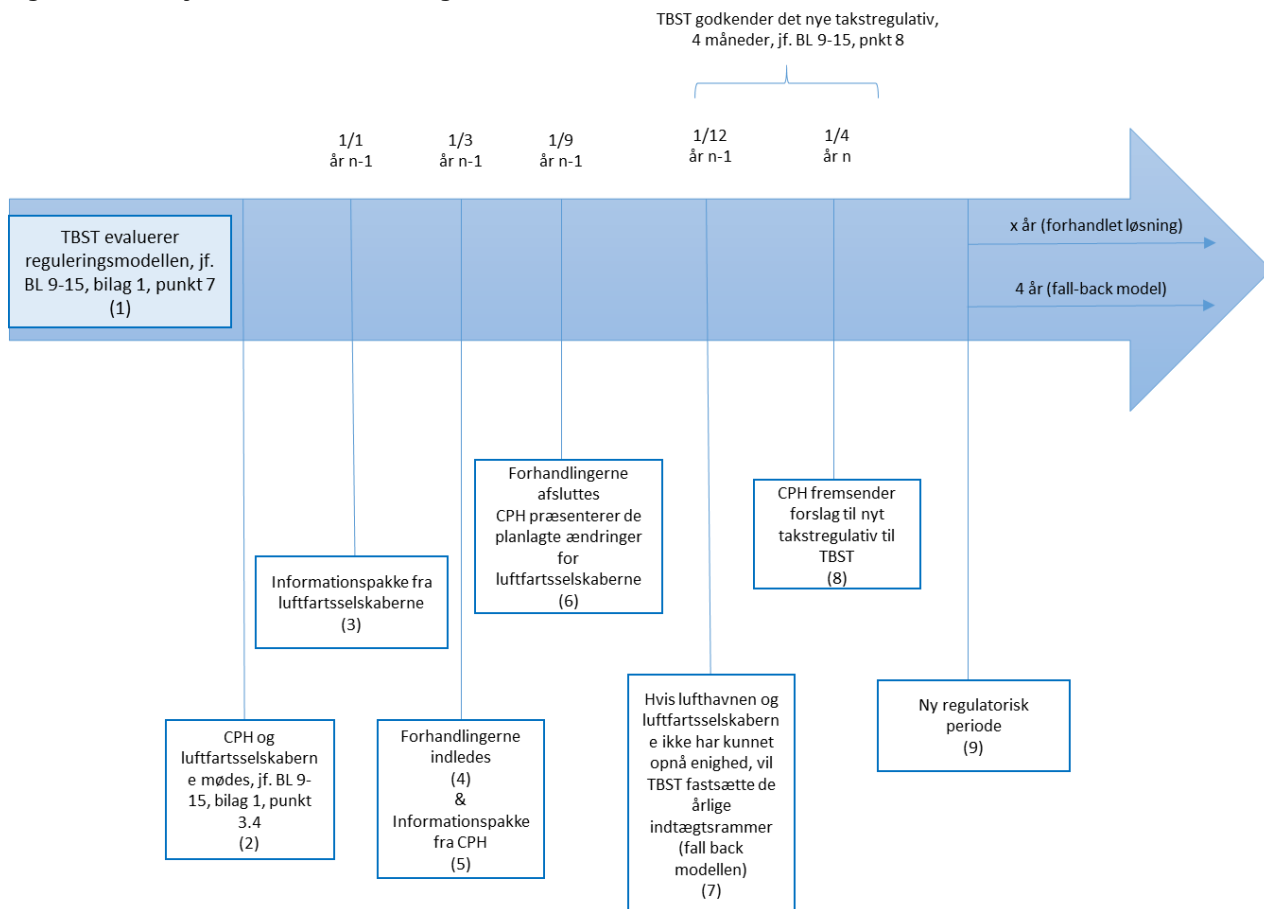
Alle øvrige lufthavne i Danmark er ikke omfattet af reguleringsmodellen, men skal på samme vis som Københavns Lufthavn offentliggøre lufthavnstaksterne i et takstregulativ, som skal være umiddelbart tilgængeligt for lufthavnsbrugerne, og fremsende dette til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen heraf, se bilag 1.

### 3 Reguleringsmodellen for Københavns Lufthavn

Taksterne i Københavns Lufthavn A/S skal være fastsat i overensstemmelse med reguleringsmodellen i BL 9-15. Takstfastsættelse sker i videst muligt omfang i samarbejde mellem lufthavnen og lufthavnsbrugerne. Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen de årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen kan anvende som grundlag for fastsættelsen af taksterne, den såkaldte "fallback model". Figur 3 viser tidslinjen for takstforhandlingerne.

I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavn A/S forslag til takstregulativer, som fremsendes til Trafikstyrelsen, der foretager høring og efterfølgende tager stilling til godkendelse af taksterne. For at sikre sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder.

Figur 3. Tidslinje for takstforhandlingerne



Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er 4 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

Lufthavnen og lufthavnsbrugerne (eller disses repræsentanter) afholder forhandlinger om en takstaftale. I forhandlingerne aftaler parterne, hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, taksternes størrelse og kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed. Hver gang, der forhandles, forelægger lufthavnen oplysninger om, hvilke elementer, der tjener som grundlag for fastsættelse af takstsystemet.

Lufthavnen skal således oplyse om metoden for fastsættelse af takster, lufthavnenes overordnede omkostningsstruktur, indtægter fra de faciliteter og ydelser, som lufthavnstaksterne vedrører, prognoser for afgifter, trafikudvikling og planlagte investeringer samt den faktiske udnyttelse af lufthavnens infrastruktur og alle foreslåede større investeringers forventede resultat i form af indvirkning på kapacitet.

Lufthavnsbrugerne skal forud for hver forhandling forelægge oplysninger til lufthavnen om navnlig trafikprognoser, prognoser over sammensætningen og den forventede udnyttelse af deres luftfartstøjsflåde, deres udviklingsplaner for den pågældende lufthavn og deres behov i den pågældende lufthavn.

### 3.1 Godkendelse af taksterne

Lufthavnstaksterne skal godkendes af Trafikstyrelsen. Det er en forudsætning for godkendelse, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. Trafikstyrelsen kan med rådgivere deltage som observatør i forhandlingerne.

Det er alene de luftfartsmæssige (aeronautiske) takster, der er regulerede, og disse takster er reguleret efter en model der lægger op til, at lufthavnen og luftfartsselskaberne forhandler sig til rette om det samlede takstniveau, taksternes sammensætning, samt hvilke serviceniveauer og investeringer lufthavnen skal foretage som en del af aftalen.

Konkret sikrer regulator Trafikstyrelsen rammerne for fall-back modellen ved at:

- Sikre en opgørelse af CPH's samlede aktiver opdelt på hhv. regulerede aeronautiske aktiver (den såkaldte regulerede aktivbase, RAB) og ikke-aeronautiske aktiver (uregulerede)
- Fastsætte et maksimalt tilladt afkast på de aeronautiske aktiver (en såkaldt kapitalomkostning, Weighted Average Cost of Capital (WACC)) samt en kapitalomkostning for de ikke-aeronautiske aktiver (med henblik på at kunne fastlægge krydssubsidiering)
- Fastsætte et omfang af krydssubsidiering i fallback løsningen på mellem 10-50% af merafkastet fra de ikke-aeronautiske aktiviteter. Dette angiver nedre og øvre grænse for det aeronautiske merafkast, altså hvor meget det aeronautiske indtægtsniveau kan kræves at være under de allokerede aeronautiske omkostninger i fall-back.

Desuden udfører Trafikstyrelsen et kapacitetstilsyn af både specifikke områder og hovedprocesser, hvor kapacitet og fremadrettede behov på centrale områder som check-in, security, bagage, terminaler, fingre, standpladser, baneanlæg og manøvrepladser afstemmes.

### 3.2 Serviceniveuaftaler (SLA)

For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Aftalen skal indeholde en kvantificering af målepunkter (KPI'er) for hvert af de udvalgte områder og principper for indregning i taksterne.

Hvis parterne ikke kan blive enige, fastsætter Trafikstyrelsen målepunkter og principper for indregning i taksterne.

På denne baggrund kan følgende aftales mellem parter:

- Endeligt takstniveau og sammensætningen af de enkelte takster
- Serviceniveauer (SLA) for f.eks. bagage, security mv.
- Årligt investeringsomfang for den aeronautiske del

Der er ingen ex-post reguleringskrav<sup>2</sup> om størrelsen på den faktiske krydssubsidiering, hverken i kroner eller i procent, og krydssubsidieringsprocenten på 10-50% er alene relevant i fall-back og som grundlag for forhandlingsprocessen.

## 4 Takstaftale for perioden 2015-2019

Københavns Lufthavne A/S indgik mellem den 4. august – 1. september 2014 aftale om takster (afgifter for benyttelse af lufthavnen, herunder passager-, start- og handlingsafgift) med luftfartsselskaberne der bruger Københavns Lufthavne A/S. Aftalen blev indgået for en 4 årig periode fra 1. april 2015 til 31. marts 2019.

De vigtigste elementer i aftalen, var:

- At der pr. 1. april 2016 kun vil være én takst for benyttelse af terminalerne 1-3, i stedet for separate takster for hhv. terminalerne 2 og 3 (udenrigsterminalerne) og terminal 1 (indenrigsterminalen).
- Der vil fortsat være en lavere passagerafgift for GO-terminalen.
- Afgifterne reguleres alene med inflationen.
- Startafgiften, beregnet ud fra luftfartstøjets største tilladte startmasse (MTOW), betales fortsat ikke for fragtflyvning for den del der ligger udover 200 tons.
- Parterne har indgået en aftale om serviceniveauer, hvor fastlagte målepunkter sikrer sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau på områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Serviceaftalen indebærer bl.a. en forhøjelse af den særlige kompensationspulje fra 50 mio. kr. til 75 mio. kr. Puljen er bl.a. kompensation af luftfartsselskaberne ved lufthavnens manglende opfyldelse af målepunkterne.

Aftalen blev indgået mellem Københavns Lufthavne A/S SAS, Norwegian og IATA (International Air Transport Association), der repræsenterer ca. 85 % af lufthavnens samlede passagermængde. EasyJet med 5,2 % af den samlede passagermængde tilsluttede sig takstaftalen efterfølgende. Aftalen blev indgået i overensstemmelse med reglerne for takstfastsættelse som er beskrevet i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL 9-15).

På baggrund af aftalen skulle Københavns Lufthavn herefter udarbejde et takstregulativ.

Trafikstyrelsen skal i overensstemmelse med BL 9-15 påse, at taksterne ikke medfører forskelsbehandling af lufthavnsbrugere og at de er omkostningsrelaterede og gennemskuelige.

I forbindelse med forhandlingsforløbet har der været forelagt omfattende omkostningsdokumentation, som sammen med den forhandlede aftale dokumenterede, at taksterne var omkostningsrelevante. Lufthavnen skulle i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af taksterne redegøre for, at taksterne er gennemskuelige og ikke-diskriminerende. På denne baggrund godkendte Trafikstyrelsen de ansøgte takster den 17. december 2014. Trafikstyrelsen foretog, forud for en godkendelse af taksterne, en høring af alle lufthavnens luftfartsselskaber for at få eventuelle kommentarer.

<sup>2</sup> Efterfølgende regulering af om den faktiske krydssubsidiering er på niveau med det aftalte.

Tabel 1 giver sammenligner taksterne fra den tidligere takstperiode gældende fra 31. oktober 2010 til 31. marts 2015 og den nuværende takstperiode gældende fra 1. april 2015 til 31. marts 2019. Det skal bemærkes, at sammenlægningen af indenrigsterminalen (Terminal 1) og udenrigsterminalen (Terminal 2 og 3) den 1. april 2015 medførte en ændring af passagertaksten, transfertaksten og handlingsafgiften.

Tabel 1. Sammenligning af takster for de to takstperioder

		Takster pr. 1. oktober 2010	Takster pr. 1. april 2015
<b>TERMINAL 2 og 3</b>			
<b>Startafgift</b>			
Passagerflyvning	[DKK/MTOW]	47,93	46,23
Fragtflyvning	[DKK/MTOW]	63,90	64,30
<b>Passagerafgift<sup>3</sup></b>	[DKK/pax]	87,18	100,79
Transfer/transit <sup>4</sup>	[DKK/pax]	52,65	60,87
Swift/Go	[DKK/pax]	67,18	77,24
<b>Handlingsafgift<sup>5</sup></b>	[DKK/pax]	12,50	14,47
Transfer	[DKK/pax]	12,50	
<b>Securityafgift</b>	[DKK/pax]	38,92	45,27
Transit/transfer	[DKK/pax]	25,69	30,24
CPH Express	[DKK/pax]		45,31
ETD	[DKK/pax]		3,16
<b>CUTE-afgift</b>	[DKK/pax]	1,66	1,94
<b>Emissionsafgift</b>	[DKK/kg NOx]	16,50	16,60
<b>Opholdsafgift forplads</b>	[DKK/1.000 kg]	7,09	7,13
<b>Opholdsafgift i det fri</b>	[DKK/1.000 kg]	14,07	14,16

#### 4.1 Rabatter

Det fremgår af Københavns Lufthavns takstregulativ, at lufthavnen kan dispensere fra takstregulativet i tilfælde, hvor det ikke er af principiel eller større økonomisk betydning, eller hvor lufthavnen finder en midlertidig afgiftsnedsettelse begrundet i

<sup>3</sup> For de afgang, som i perioden 1. april 2014 til 31. marts 2015 var underlagt terminal 1, steg passagerafgiften fra kr. 39,11 til kr. 72,49 pr. 1. april 2015.

<sup>4</sup> For de afgang, som i perioden 1. april 2014 til 31. marts 2015 var underlagt terminal 1, steg transfereafgiften fra kr. 23,62 til kr. 43,78 pr. 1. april 2015.

<sup>5</sup> For de afgang, som i perioden 1. april 2014 til 31. marts 2015 var underlagt terminal 1, steg handlingsafgiften fra kr. 6,25 til kr. 10,80.

forretningsmæssige hensyn. Lufthavnen skal offentliggøre principper for opstartsrabatter på selskabets hjemmeside, ligesom lufthavnen skal give meddelelse til Trafikstyrelsen ved ændring af disse principper.

Lufthavnen har den 1. januar og 1. juli 2015 fremsendt en liste over gældende rabataftaler i Københavns Lufthavn, som fremgår af tabel 2.

*Tabel 2: Oversigt over rabataftaler fordelt på ruter i Københavns Lufthavn i 2015*

Lufthavn	Lufthavnskode
Billund	BLL
Brussels South Charleroi	CRL
Casablanca	CMN
Cologne	
Dubai	DXB
Fort Lauderdale	FLL
Izmir Adnan Menderes	ADB
Karup	KRP
Kaunas	KUN
Leeds Bradford	LBA
London Luton	LTN
Los Angeles	LAX
Las Vegas	LAS
Milan Bergamo	BGY
New York	JFK
Orlando International	MCO
Rom	CIA
Rønne	RNN
San Fransisco	SFO
San Juan	SJU
Shanghai	PVG
Stockholm Skavsta	NYO
Warshaw Modlin	WMI

*Kilde: Trafikstyrelsen*

## 4.2 Go-faciliteten

Go-faciliteten er tilgængelig for alle luftfartsselskaber der kan leve op til en række objektive krav, herunder maksimal turnaround tid og online check in. Til gengæld er passagertaksten for benyttelse af Go lavere end den resterende del af lufthavnes terminalinfrastruktur. Go er en integreret del af den eksisterende terminalstruktur og er placeret i forlængelse heraf med direkte adgang til 6 gates, og har kapacitet til 6 mio. årlige passagerer. Go blev etableret for at tilbyde faciliteter der kunne håndtere passagerer, fly og bagage mere effektivt.

Tabel 3. Operatører fra Go-faciliteten i 2015

Operatør
EasyJet
Transavia
Ryanair
Primera Air Scandinavia

Kilde: Trafikstyrelsen

Som nævnt er taksten der opkræves, lavere end den resterende del af lufthavnens terminalinfrastruktur. Passagertaksten der opkræves er i størrelsesordenen  $\frac{1}{4}$  lavere end afgiften for lokalt afgående passagerer. For at benytte sig af Go-faciliteten, og dermed have ret til den lavere takst, skal brugerne bl.a. leve op til kravene i tabel 4.

Tabel 4. Oversigt over betingelser for at operere fra Go-faciliteten

Nr.	Betingelse	Krav
1	Maks turn-a-round tid	30 minutter
2	Andel self check-in	90 pct.
3	Fællesbrug af check-in og mulighed for bagdrop med bag tag print	Skal være opfyldt

Kilde: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har månedligt i 2015 modtaget Terms of Use Performance rapport for Go-faciliteten i Københavns Lufthavn, der viser hvorvidt brugerne der opererer fra Go-faciliteterne har levet op til kravet om disse betingelser.

## 4.3 Nedlæggelse af indenrigsterminalen

Københavns Lufthavn A/S blev i 2014 enige med luftfartsselskabernes om, at der kun skal være én takst for benyttelse af Terminalerne 1-3. Tidligere var der to forskellige takster for hhv. luftfartsselskabers indenrigsoperationer fra Terminal 1 og luftfartsselskabernes udenrigsoperationer fra Terminal 2 og 3.

Takstaftalen indebar bl.a., at taksterne for indenrigsoperationerne steg for passagerafgiften, handlingsafgift og transfer. Stigningen skete gradvist pr. 1. april 2015 og 1. april 2016.



Tabel 5. Oversigt over takster i Terminal 1

<b>Takster pr. 1. oktober 2010</b>		
<b>Passagerafgift</b>	[DKK/pax]	39,11
- Transfer/transit	[DKK/pax]	23,62
<b>Startafgift</b>		
- Passagerflyvning	[DKK/MTOW]	47,93
- Fragtflyvning	[DKK/MTOW]	63,90
<b>Handlingafgift</b>	[DKK/pax]	6,25

Baggrunden for denne ændring var bl.a., at Københavns Lufthavne A/S som et led i sine udbygningsplaner gennemførte en sammenlægning af indenrigs- og udenrigsaktiviteterne med fælles indgang for alle lokalt afgående passagerer via terminal 2 og/eller terminal 3 pr. 1. april 2015. På samme måde har særligt SAS og Norwegian haft ønske om en sådan sammenlægning for at samle deres operationer et sted i stedet for at have operationer flere steder.

## 5 Tilsynet i 2015

### 5.1 Behandling af klager

Trafikstyrelsen skal i henhold til BL 9-15 undersøge om Københavns Lufthavn ikke formår eller har undladt at overholde en forpligtelse i BL 9-15. Trafikstyrelsen foretager en sådan vurdering løbende, og ved modtagelse af klager fra en lufthavnsbruger eller fra en anden lufthavn.

Trafikstyrelsen modtog den 25. august 2015 en klage fra luftfartsselskabet Ryanair vedrørende Københavns Lufthavns administration af lufthavnens retningslinjer for ruterabat.

Klagen fra Ryanair vedrører i det væsentligste reglerne i direktivet. Da Trafik- og Byggestyrelsen i henhold til artikel 11 i direktiv 2009/12/EF er udpeget som uafhængig tilsynsmyndighed, tilkommer det styrelsen at tage stilling til Ryanairs klagepunkter og træffe afgørelse på baggrund heraf.

Det første klagepunkt i klagen fra Ryanair vedrører Københavns Lufthavns forpligtelse - i forbindelse med samråd - til at offentliggøre oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelse af takstsystemet eller niveauet for samtlige lufthavnstakster, der opkræves, herunder den metode, der anvendes til at fastsætte lufthavnstaksterne, jf. pkt. 7.1 samt 7.2.b i BL 9-15.

Det andet klagepunkt i klagen fra Ryanair vedrører dels at lufthavnstakster ikke må medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugere, i overensstemmelse med EU-lovgivningen, jf. pkt. 4.1.1 i BL 9-15, dels at lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøhensyn. Det fremgår endvidere, at lufthavnstaksterne ikke må medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugerne i overensstemmelse med EU-lovgivningen, og at kriterierne for en sådan graduering skal være relevante, objektive og gennemskuelige, jf. pkt. 5.1.2 i BL 9-15.

I modsætning til de to første klagepunkter vedrører Ryanairs tredje klagepunkt om muligheden for at afgiftsfritage bestemte flyvninger Københavns Lufthavns egne regler for fastsættelse af opstartsrabatter, herunder takstregulativet samt retningslinjerne.

Trafikstyrelsen har truffet afgørelse i sagen i 2016, som vil blive uddybet i Trafikstyrelsens rapport for 2016.

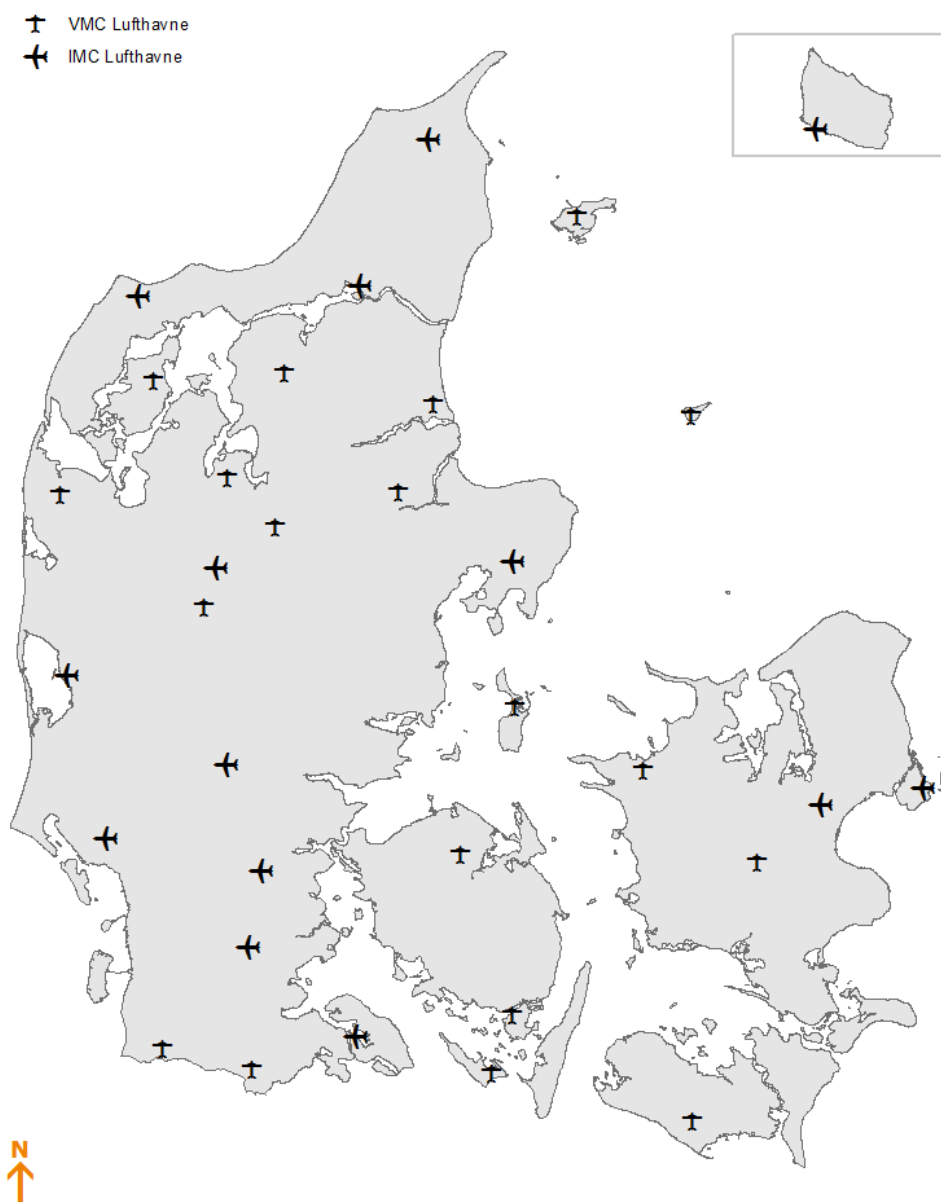
### 5.2 Offentliggørelse af takstblad

Trafikstyrelsen har i 2015 ført tilsyn med, at lufthavnene har offentliggjort takstbladene og at det dermed er tilgængeligt for brugerne.

## 6 Bilag 1

Nedenstående figur 4 viser flyvepladser i Danmark. Der skelnes i figur 4 mellem offentlige instrumentflyvepladser (IMC-flyvepladser<sup>6</sup>) og offentlige visuelle flyvepladser (VMC-flyvepladser<sup>7</sup>). De private flyvepladser er ikke vist, eftersom de ikke er omfattet af reguleringsmodellen.

Figur 4 Oversigt over flyvepladser i Danmark



Note: Undtagen flyvepladser på Grønland og Færøerne.

<sup>6</sup> Instrumental Meteorological Conditions

<sup>7</sup> Visual Meteorological Conditions

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
DK-2300 København S*

*info@tbst.dk  
www.tbst.dk*

**Regulering af lufthavnstakster**