

Regulering af lufthavnstakster i 2017

Årlig rapport

December 2018

Indhold

1	Introduktion	5
2	Den sektorspecifikke regulering af lufthavnstakster	6
2.1	ICAO	7
2.2	EU-Direktiv om lufthavnsafgifter	7
2.3	National lovgivning	8
2.4	Lufthavne omfattet af reguleringsmodellen	8
2.5	Lufthavne som skal offentliggøre takster	9
3	Reguleringsmodellen for Københavns Lufthavn	11
3.1	Reguleringsmodellen gældende fra 1. januar 2018	11
3.2	Ændringer i reguleringsmodellen fra 1. januar 2018	14
4	Tilsynet i 2017	16
4.1	Behandling af klager	16
4.2	Klage fra SAS/IATA	16
4.3	Offentliggørelse af takstregulativ	16
4.4	Sammenligning af takster i de største lufthavne	16
5	Takster for Københavns Lufthavn	18
5.1	Takstaftale for perioden 2015 - 2019	18
5.2	Takster i perioden 2010 - 2018	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 at start- og landingsbaner og tilknyttede områder samt passager- og fragtterminalområder stilles til rådighed. Skønt lufthavnsafgifterne opkræves hos luftfartsselskaberne, er det i sidste ende passagererne eller fragtkunderne, som bærer omkostningerne, eftersom disse afgifter indgår i den endelige pris, som betales af passagererne eller af fragtkunderne.

Denne rapport beskriver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med lufthavnstakster i danske lufthavne¹ i 2017.

Rapporten er forankret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter, hvoraf der fremgår, at den uafhængige nationale tilsynsmyndighed (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) årligt skal offentliggøre en beretning om sin virksomhed.

¹ Undtagen lufthavne på Grønland og Færøerne

2 Den sektorspecifikke regulering af lufthavnstakster

Lufthavnstakster reguleres både af internationale principper, EU-regler og national lovgivning i hhv. luftfartsloven og Bestemmelser for Luftfart (BL), jf. figur 1.

Figur 1. Regulering af lufthavnstakster



I denne rapport beskrives udelukkende den sektorspecifikke regulering. Den ikke-sektor specifikke regulering, såsom EU's konkurrenceregler, Konkurrenceloven, EU's statsstøtteregele samt de kommunalretlige regler, vil således ikke blive gennemgået.

2.1 ICAO

Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO-Rådet) vedtog i 2004 et sæt principper for lufthavnsafgifter, herunder principperne om, at afgifterne bør være omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende, og at der bør være en uafhængig mekanisme til den økonomiske regulering af lufthavne. Endvidere bør de nationale lufthavne stå åbne for luftfartøjer fra andre lande på samme vilkår, som gælder for nationale luftfartøjer. ICAO's politikker og principper er fastsat i ICAO Doc 9082/8, Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er ikke forpligtet til at implementere ICAO's anbefalinger, men følger dem i vidt omfang.

For at hjælpe medlemsstaterne med at implementere ICAO's politikker og principper er der etableret et internationalt samarbejde blandt ICAO-landene om udarbejdelsen af en manual, som medlemslandene kan anvende, når de skal fastsætte nationale regler for betaling for lufthavns- og lufttrafiktjenesteydelser. Denne manual er udgivet som ICAO Doc 9562/2, Airport Economics Manual.

Manualen indeholder en række anbefalinger om 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 tre overordnede principper; taksterne skal være omkostningsrelevante, gennemskelige og ikke-diskriminerende.

Hvis en lufthavn overholder ICAO's principper for bl.a. prisfastsættelse af lufthavnsydelser, må det som udgangspunkt antages, at den pågældende lufthavn tillige overholder konkurrencelovens og EU's konkurrencebestemmelser. Det skyldes, at ICAO's principper indebærer at taksterne er ikke-diskriminerende og omkostningsrelaterede. Det skal imidlertid understreges, at konkurrencereglerne har forrang for ICAO's principper.

2.2 EU-Direktiv om lufthavnsafgifter

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 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
- sørge for regelmæssigt samråd mellem lufthavne og luftfartsselskaber, hvor brugerne forelægges oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af taksterne, og
- hver medlemsstat opretter en uafhængig tilsynsmyndighed, der har til opgave at løse tvister mellem lufthavne og luftfartsselskaber om størrelsen af lufthavnsafgifterne og at føre tilsyn med, at de foranstaltninger, medlemsstaten træffer til overholdelse af direktivet, anvendes korrekt.

2.3 National lovgivning

I Danmark indeholder luftfartslovens § 71 den overordnede lovmæssige ramme for regulering af taksterne i lufthavne. Med denne bestemmelse kan transport-, bygning- og boligministeren 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. For betaling for luftfartsydelse er der dog kun fastsat regler for lufthavne, der har over 5. mio. passagerer årligt. 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-konventionens² 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 bekendtgørelsen BL 9-15 om betaling for anvendelse af lufthavne. Reguleringsmodellen i BL 9-15 beskrives nærmere i kapitel 3. Reguleringsmodellen i BL 9-15 har til formål at skabe en incitamentsstruktur, der sikrer at:

- Lufthavnen gennem et konkurrencedygtigt takstniveau og et passende højt serviceniveau sikres til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale, tilgængelighed til gavn for både erhvervslivet og fritidsrejsende.
- Der investeres 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.
- Lufthavnens afkast på luftfartsmæssige anlæg og ydelser ikke må overstige et rimeligt afkast.
- Takst-, service- og kapacitetsniveau i videst muligt omfang bliver fastsat i et ligeværdigt samarbejde mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne.
- Den største lufthavn i Danmark skal agere efter en målsætning om at være et betydeligt knudepunkt for transfertrafik i Nordeuropa og det førende knudepunkt for transfertrafik blandt de nordiske lande.

2.4 Lufthavne omfattet af reguleringsmodellen

Det er kun lufthavne med mere end 5 mio. passagerbevægelser årligt, der er omfattet af reguleringsmodellen for fastsættelse af lufthavnstakster. Af Tabel 1 fremgår de ti største lufthavne i Danmark målt på passagerer. Som det fremgår af tabellen er det kun Københavns Lufthavn A/S, som i 2017 har mere end 5 mio. passagerer, og derved den eneste lufthavn, der er omfattet af reguleringsmodellen. Reguleringen omfatter både Københavns Lufthavn og Roskilde lufthavn, da disse indgår i et lufthavnsnet.

² Ved Chicago konventionens ikrafttræden i 1947 blev ICAO etableret og en række regler for det internationale samarbejde om civil luftfart blev fastlagt.

Tabel 1: Oversigt over passagertal og opland for de 10 største danske lufthavne målt på passagertal.

Navn	Passagerer 2017*	Opland**
Københavns Lufthavn, Kastrup	29.180.000	1.400.000
Billund Lufthavn	3.380.000	180.000
Aalborg Lufthavn	1.500.000	290.000
Aarhus Lufthavn	370.000	170.000
Bornholms Lufthavn	260.000	40.000
Midtjyllands Lufthavn	150.000	230.000
Esbjerg Lufthavn	80.000	170.000
Sønderborg Lufthavn	60.000	110.000
Odense Lufthavn	20.000	500.000
Roskilde Lufthavn	20.000	1.300.000

*) Afrundede passagertal, Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

***) Befolkningen indenfor en radius på 30 km. For Odense Lufthavn omfatter oplandet dog hele Fyn.

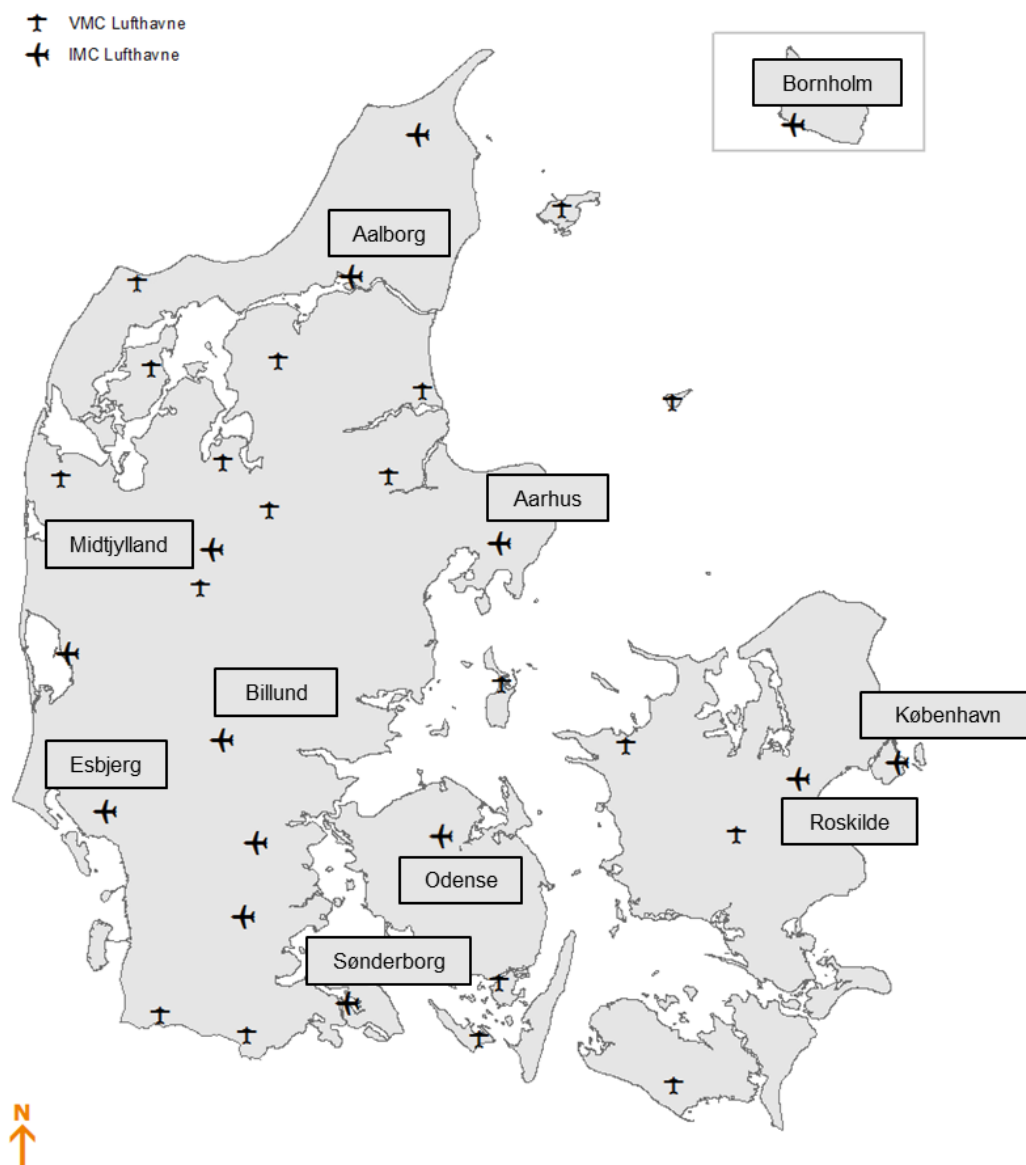
2.5 Lufthavne som skal offentliggøre takster

De øvrige offentlige lufthavne i Danmark er ikke omfattet af reguleringsmodellen, men skal på samme vis som Københavns Lufthavn A/S offentliggøre lufthavnstaksterne i et takstregulativ, som skal være umiddelbart tilgængeligt for lufthavnsbrugerne, og fremsende dette til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samtidig med offentliggørelsen heraf. De øvrige offentlige lufthavne i Danmark er ikke omfattet af direktivet om lufthavnsafgifter.

Ud over lufthavene angivet i Tabel 1 er følgende offentlige lufthavne omfattet af pligten til at offentliggøre lufthavnstakster: Anholt, Hadsund, Herning, Kalundborg, Koldingegnens, Kruså-Padborg, Lemvig, Lolland Falster, Læsø, Morsø, Randers, Ringsted, Samsø, Sindal, Skive, Stauning, Sydfyns/Tåsinge, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Viborg, Vojens/Skrydstrup og Ærø.

I figur 2 vises alle lufthavne som har pligt til at offentliggøre lufthavnstakster. Der skelnes i figur 2 mellem offentlige instrumentflyvepladser (IMC-flyvepladser³) og offentlige visuelle flyvepladser (VMC-flyvepladser⁴). De private flyvepladser er ikke vist, eftersom de ikke er omfattet af reguleringsmodellen.

Figur 2. Lufthavne i Danmark som har pligt til at offentliggøre lufthavnstakster.
Figuren viser kun navnene på de ti størstelufthavne. De øvrige markerede lufthavne har også pligt til at offentliggøre takster.



³ Instrumental Meteorological Conditions

⁴ Visual Meteorological Conditions

3 Reguleringsmodellen for Københavns Lufthavn

I 2017 indførte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en række ændringer til reguleringsmodellen for Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn ved at udstede en revideret udgave af BL 9-15 (4. udgave), som trådte i kraft 1. januar 2018⁵. Den reviderede udgave af BL 9-15 er dels en udmøntning af regeringens luftfartsstrategi for Danmark, som udkom i juli 2017, og dels en evaluering forud for den kommende reguleringsperiode jf. BL 9-15, 3. udgave bilag 1 punkt 7.

De væsentligste ændringer i reguleringsmodellen er:

- En justering af reguleringsmodellen, så der skabes større sikkerhed for, at en større del af lufthavnens kommercielle indtjening bliver brugt direkte til at dække investeringer og omkostninger ved drift af lufthavnen
- Indholdet i den informationspakke, der skal udarbejdes i forbindelse med takstforhandlingerne ændres med det formål at sikre ligeværdige og transparente forhandlinger mellem lufthavnene og luftfartsselskaberne.
- Med baggrund i de store samfundsøkonomiske gevinster fra øget tilgængelighed, som er forbundet med en knudepunktsfunktion, indføres en samfundsbegrundet rabat pr. transferpassager i fall back.
- Indførelse af en fælles passagerprognose i fall back.
- Ændring af takstperiode og ikrafttrædelse.

I afsnit 3.1 giver en overordnet beskrivelse af reguleringsmodellen. I afsnit 3.2 gennemgås de ændringer som blev indført pr. 1. januar 2018 mere detaljeret.

3.1 Reguleringsmodellen gældende fra 1. januar 2018

Dette afsnit beskriver den reguleringsmodel, som er gældende fra 1. januar 2018 jf. BL 9-15 (4. udgave), hvor ovennævnte ændringer er gennemført. Den tidligere reguleringsmodel er beskrevet i rapporten for 2016.

Taksterne i Københavns Lufthavn A/S skal være fastsat i overensstemmelse med reguleringsmodellen i BL 9-15. Det er alene de luftfartsmæssige (aeronautiske) takster, der er regulerede.

Takstfastsættelsen sker i videst muligt omfang efter aftale mellem lufthavnen og lufthavnsbrugerne. Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne, serviceniveau og de luftfartsmæssige investeringer for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen de årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb,

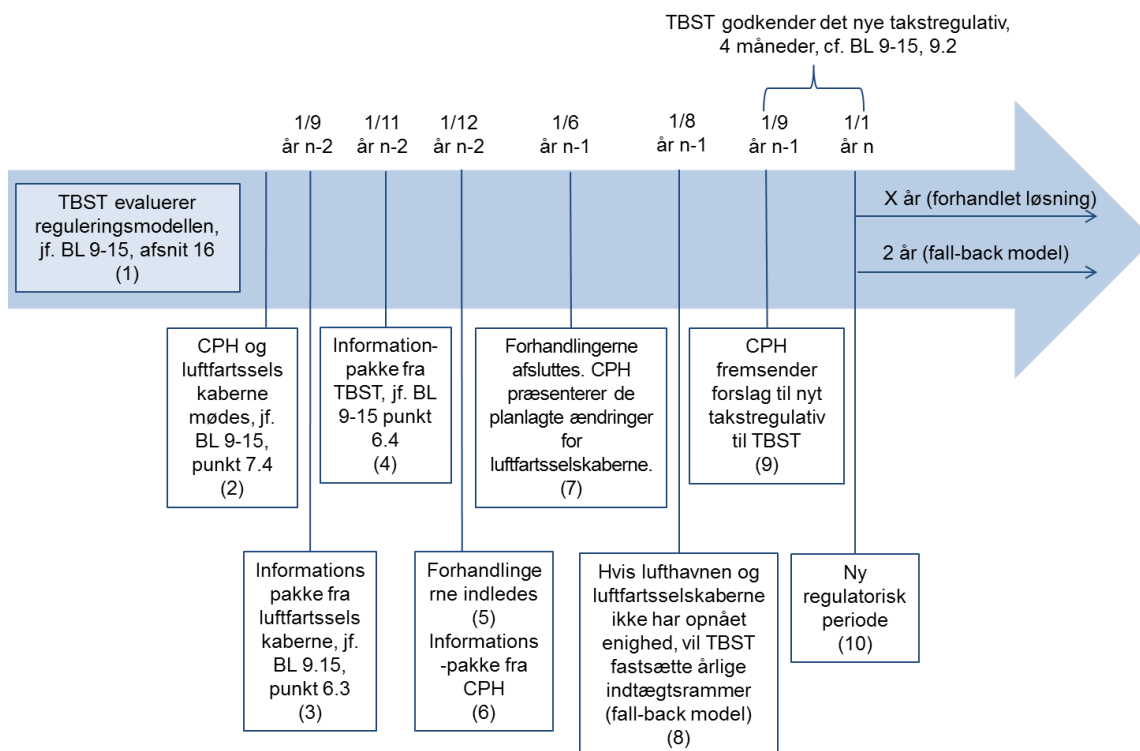
⁵ Yderligere information om BL 9-15 version 4 kan findes på Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside: <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Civil-luftfart/2017/11/Aendring-af-bestemmelser-om-lufthavnstakster-skal-sikre-hoejere-tilgaengelighed-til-fra-og-i-DK.aspx>

som lufthavnen kan anvende som grundlag for fastsættelsen af taksterne, den såkaldte "fall back model". Figur 3 viser tidslinjen for takstforhandlingerne⁶.

I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavn A/S forslag til takstregulativer, og fremsender dem efter en forudgående høring til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der 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

CPH = Københavns Lufthavne, TBST = Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.



Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode, som dog maksimalt kan være seks år. Reguleringsperioden er 2 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

Takstforhandlingerne

Lufthavnen og lufthavnsbrugerne (eller disses repræsentanter) forhandler om en takstafteale. Ved forhandlingerne aftaler parterne, hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, taksternes størrelse og kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed. I forbindelse med hver forhandling forelægger lufthavnen oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelse af takstsystemet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan med rådgivere deltage som observatør i forhandlingerne. Styrelsen kan endvidere på eget initiativ eller på anmodning fra en af parterne i forhandlingerne beslutte at indtræde som mægler i forhandlingerne.

⁶ Figur 3 viser tidslinjen i normalsituationen. For den reguleringsperiode, som begynder d. 1. april 2019 er der indført en række overgangsbestemmelser, som betyder, at datoerne i tidslinjen er forskudt i forhold til normalsituationen.

Oplysninger til brug for forhandlingerne

Forud for forhandlingerne fremlægger Københavns Lufthavne, lufthavnsbrugerne og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en række oplysninger til brug for forhandlingerne. Dette er uddybet nedenfor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter det maksimalt tilladt afkast på de aeronautiske aktiver (en såkaldt kapitalomkostning, Weighted Average Cost of Capital (WACC)) samt en kapitalomkostning for de ikke-aeronautiske aktiver. Det maksimalt tilladte afkast på de ikke-aeronautiske aktiver fastsættes med henblik på at kunne fastlægge overførslen fra det kommercielle område. Overførsel fra det kommercielle område angiver hvor meget det aeronautiske indtægtsniveau skal være under de allokerede aeronautiske omkostninger i fall-back. Overførslen er fastsat til 35 pct. af de kommercielle merafkast frem til og med år 2022 og 40 pct. herefter.

Lufthavnsbrugerne skal forud for hver forhandling forelægge oplysninger til lufthavnen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Disse oplysninger indgår i den trafikprognose, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder. Ved at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter trafikprognosen fjernes et risikoelement, og det er mere klart, hvilke forudsætninger der ligger til grund både i forhandlingerne og i en eventuel fall back.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter også en transfer rabatprocent, som vil være gældende i fall back. Baggrunden for en samfundsbegrundet rabat pr. transferpassager skal findes i de store samfundsøkonomiske gevinster fra øget tilgængelighed, som er forbundet med en knudepunktsfunktion sammenlignet med en situation, hvor trafikomfanget alene afspejler befolkningsoplandtet.

Forud for forhandlingerne opgør Lufthavnen de samlede aktiver opdelt på hhv. regulerede aeronautiske aktiver (den såkaldte regulerede aktivbase, RAB) og ikke-aeronautiske aktiver (uregulerede). Lufthavnen skal endvidere forud for forhandlingerne oplyse om metoden for fastsættelse af takster, lufthavnens overordnede omkostningsstruktur, indtægter fra de faciliteter og ydelser, som lufthavnstaksterne vedrører, prognoser for afgifter og planlagte investeringer samt den faktiske udnyttelse af lufthavnens infrastruktur og alle foreslåede større investeringers forventede resultat i form af indvirkning på kapaciteten. Lufthavnens samlede fremlæggelse af disse oplysninger benævnes *Informationspakken*.

Godkendelse af taksterne

Lufthavnstaksterne skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er en forudsætning for godkendelse, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

Fall back- modellen

Hvis parterne ikke kan nå til enighed om en aftale, træder fall back modellen i kraft. I fall back modellen fastsætter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en årlig indtægtsramme, som er det maksimale beløb lufthavnen må opkræve gennem taksterne. På baggrund af indtægtsrammen fastsætter lufthavnen konkrete takster, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende.

Aftale om serviceniveau (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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen målepunkter og principper for indregning i taksterne.

3.2 Ændringer i reguleringsmodellen fra 1. januar 2018

I dette afsnit gennemgås de væsentligste ændringer af reguleringsmodellen. Ændringerne er nærmere beskrevet i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsnotat og høringsbrev om ændringerne i BL 9-15, som kan findes på høringsportalen⁷.

Ændring af overførsel af merafkast fra det kommercielle område

BL'en ændrede overførsel af merafkast fra det kommercielle område i den førstkommende reguleringsperiode, i fall back, fra det nuværende interval mellem 10-50 pct. til 35 pct. i perioden 1/4 2019 - 31/12 2022. Fra 2023 løftes overførslen af merafkast til 40 pct. Ændringen af overførslen af merafkast skal understøtte et øget bidrag fra lufthavnsdriftsorgans kommercielle del til den luftfartsmæssige del. Det øgede bidrag kan medvirke til lavere takster for luftfartsselskaberne og/eller et højere service- og investeringsniveau. Samlet set vil dette styrke tilgængeligheden til og internt i Danmark.

Indførsel af transfertakst i fall back

BL'en indførte en transfertakst i fall back. Baggrunden for en samfundsbegrundet rabat pr. transferpassager skal findes i de store samfundsøkonomiske gevinster fra øget tilgængelighed, som er forbundet med en knudepunktsfunktion sammenlignet med en situation, hvor trafikomfanget alene afspejler befolkningsoplandtet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udmelder en trafikprognose

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udmelder en trafikprognose forud for takstforhandlingerne. Baggrunden for ændringen er, at sikre transparente og mere ligeværdige forhandlinger. Ved at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder prognosen forud for forhandlingerne, fjernes et risikoelement og der skabes større transparens om fall back. Trafikprognosen vil også kunne indgå i en forhandlet aftale.

Fall back bliver en to-årig takstperiode

Reguleringsperioden i fall back blev ændret til to år fra fire år. Baggrunden for ændringen er en tilpasning af reguleringsperioden i fall back således at denne bedre afspejler, at der er tale om en midlertidig løsning, som ikke binder parterne over en fire-årig periode, som er indeholdt i den nuværende regulering. Det skyldes blandt andet, at en takstperiode på fire år i fall back er relativt lang sammenlignet med planlægningshorisonten og de markedsmæssige forhold hos luftfartsselskaberne.

⁷ Høringsbrev og høringsnotat vedr. høringen af ændring af BL 9-15 kan findes her: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/60803>.

Samtidig har den tidligere regulering vist, at forudsætningerne, der ligger til grund for forhandlingsperioden, kan ændre sig betydeligt over en fireårig periode.

Varigheden af en forhandlet aftale øges til op til 6 år

Den maksimale længde af en aftalt reguleringsperiode blev fastsat til seks år. Dermed balanceres hensynet til forhandlingsfriheden på den ene side og nødvendigheden af periodiske justeringer og forhandlinger på den anden side.

Udvidelse af historisk periode i informationspakken

Den historiske periode i informationspakken blev ændret fra 3 år til 5 år forud for referenceåret. Ændringen vil øge gennemsigtigheden og skabe et bedre grundlag for forhandlingerne.

Takstregulativet træder i kraft den 1. januar i perioden

Takstregulativet træder i kraft den 1. januar i perioden. Baggrunden for ændringen er, at en reguleringsperiode, der ikke følger kalenderåret, mindsker gennemsigtigheden ved sammenhængen til det offentliggjorte årsregnskab mv.

Godkendelse af ændringer i retningslinjer for ruterabat

Det blev præciseret, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende ændring af retningslinjer for ruterabat. Baggrunden for justeringen er, at en godkendelse af retningslinjerne for opstartsrabatter skal sikre, at disse fastlægges i tråd med lovgivningen og samfundsbegrundede hensyn.

Kriterie for deltagelse i forhandlingerne

Parterne i forhandlingerne er et lufthavnsdriftsorgan 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. Baggrunden for ændringen er en præcisering af kriterierne for deltagelse, som i den fremtidige regulering fremstår mere klart.

4 Tilsynet i 2017

4.1 Behandling af klager

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i henhold til BL 9-15 undersøge, om Københavns Lufthavne ikke formår eller har undladt at overholde forpligtelserne i BL 9-15 i forhold til Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foretager en sådan vurdering løbende, samt ved modtagelse af eventuelle klager fra en lufthavnsbruger eller fra en anden lufthavn.

4.2 Klage fra SAS/IATA

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog d. 20. februar 2017 en klage over taksterne i Københavns Lufthavn A/S fra luftfartsselskabet SAS og International Air Transport Association (IATA), som repræsenterer en række luftfartsselskaber. Klagernes påstand er, at der er sket væsentlige ændringer i de forudsætninger, der lå til grund for den gældende takstafale, og at taksterne derfor skal sættes ned.

Som et led i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling blev der afholdt individuelle møder med sagens parter og gennemført skriftlige høringsrunder af det materiale, som parterne fremlagde i sagen. Styrelsen anmodede i brev af 14. september 2017 parterne om at gennemføre gensidige, loyale og imødekommende forhandlinger for at finde frem til en løsning.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog 8. december 2017 meddelelse fra SAS/IATA om, at klagen er trukket tilbage. Københavns Lufthavn udsendte d. 8. december 2017 pressemeddelelse om at taksterne samlet set nedsættes med gennemsnitligt 10% pr. 1. april 2018. Se endvidere afsnit 5.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser dermed klagesagen for afsluttet.

4.3 Offentliggørelse af takstregulativ

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i 2017 ført tilsyn med, at de danske lufthavnene har offentliggjort de gældende takstregulativer, og at de dermed har gjort dem tilgængelige for brugerne.

4.4 Sammenligning af takster i de største lufthavne

I Tabel 2 nedenfor sammenlignes taksterne for Danmarks tre største lufthavne. Tabellen viser startafgifter og passagertakster mens øvrige takster ikke vises, da afgrænsningen og definitionen af disse takster varierer en del mellem lufthavnene og derfor er vanskelige at sammenstille i en tabel. Dette gælder fx opholdsafgifter for parkering af fly, hvor vægt og tidsgrænser varierer meget.

Tabel 2 Sammenligning af lufthavnsafgifter

Afgifter pr. 1/4 2017 (kr.)		CPH	Billund	Aalborg
Startafgifter:				
Passagerflyvning	[DKK/MTOW]	46,55	55,50	35,00
Fragtflyvning	[DKK/MTOW]	64,75	44,40	35,00
Passagerafgifter:				
Lokalt afgangende	[DKK/pax]	99,66	82,00	75,00
Transfer	[DKK/pax]	60,17	41,00	75,00
Transit	[DKK/pax]	60,17	82,00	0,00*
Swift/Go	[DKK/pax]	75,95	-	-
Handlingsafgift:				
Lokalt afgangende	[DKK/pax]	14,30		
Transit/Transfer	[DKK/pax]	14,30		
Securityafgift:				
Lokalt afgangende	[DKK/pax]	45,59	14,50	25,00
Transit/transfer	[DKK/pax]	30,45	14,50	25,00
ETD (kun lokalt afgangende)	[DKK/pax]	4,30		
CUTE-afgift	[DKK/pax]	1,95		

*) Hvis passageren ikke forlader flyet.

I Tabel 3 nedenfor er de samlede takster opgjort for forskellige passagertyper.

Tabel 3 Sammenligning af takster for forskellige passagertyper.

		CPH	Billund	Aalborg
Lokalt afg.	[DKK/pax]	165,80	96,50	100,00
Lokalt afg (CPH GO)	[DKK/pax]	142,09	-	-
Transfer	[DKK/pax]	106,87	55,50	100,00
Transit	[DKK/pax]	106,87	96,50	25,00

Det ses i tabellen, at taksterne i CPH er højere end i Billund og Aalborg. Det fremgår også, at der er forskelle i takststrukturen mellem lokalt afgangende passagerer og transfer- og transitpassagerer.

5 Takster for Københavns Lufthavn

I dette kapitel gennemgås taksterne for Københavns Lufthavn i udvalgte år i perioden fra 2010 til 2018. Perioden omfatter to takstaftaler gældende for hhv. 2010 - 2015 og 2015 - 2019. Taksterne for perioden 2010-2015 indgår alene som sammenligningsgrundlag.

5.1 Takstaftale for perioden 2015 - 2019

Københavns Lufthavne A/S indgik i 3. kvartal 2014 aftale om takster 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 følgende:

- Pr. 1. april 2016 vil der kun 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 fortsat vil være en lavere passagerafgift for GO-terminalen.
- Afgifterne reguleres alene med inflationen defineret ved forbrugerprisindekset.
- Startafgiften, beregnet ud fra luftfartstøjets største tilladte startmasse (MTOW), betales fortsat ikke for fragtflyvning for den del der ligger udover 200 ton.
- 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. Puljen er bl.a. kompensation af luftfartsselskaberne ved lufthavnens manglende opfyldelse af målepunkterne.

For en nærmere gennemgang af takstaftalen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse henvises til rapporten fra år 2016.

5.2 Takster i perioden 2010 - 2018

Taksten for en lokalt afgangende passager er i perioden 2010 - 2018 steget fra 87,18 kr. til 92,48 kr. svarende til 6,1 pct. I samme periode har den almindelige prisudvikling målt med nettoprisindekset været ca. 9,6 pct.

Tabel 4 sammenligner taksterne for Københavns Lufthavn 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.

Pr. 1. april 2017 er taksterne blevet reguleret med ændringen i forbrugerprisindekset svarende til 0,2 pct. Pr. 1. april 2018 blev der gennemført dels en generel takstnedsættelse for alle flyselskaber, dels en særlig reduktion for højfrekvente feeder-ruter fra regionale lufthavne. Københavns Lufthavne har oplyst, at taksterne dermed blev sænket med i gennemsnit 10%.

Taksten for en lokalt afgangende passager er i perioden 2010 - 2018 steget fra 87,18 kr. til 92,48 kr. svarende til 6,1 pct. I samme periode har den almindelige prisudvikling målt med nettoprisindekset været ca. 9,6 pct.

Tabel 4 Sammenligning af takster i Københavns Lufthavn for de to takstperioder

		Takster pr. 1. oktober 2010	Takster pr. 1. april 2016	Takster pr. 1. april 2017	Takster pr. 1. april 2018
		Terminal 2+3	Alle terminaler	Alle terminaler	Alle terminaler
Startafgifter:					
Passagerflyvning	[DKK/MTOW]	47,93	46,44	46,55	43,20
Fragtflyvning	[DKK/MTOW]	63,90	64,60	64,75	60,09
Passagerafgifter:					
Lokalt afgående	[DKK/pax]	87,18	99,43	99,66	92,48
Transfer/transit	[DKK/pax]	52,65	60,03	60,17	55,84
Go	[DKK/pax]	67,18	75,77	75,95	70,48
Handlingsafgift:					
Lokalt afgående	[DKK/pax]	12,50	14,30	14,33	13,30
Transfer	[DKK/pax]	12,50	14,30	14,33	13,30
Securityafgift:					
Lokalt afgående	[DKK/pax]	38,92	45,48	45,59	42,31
Transit/transfer	[DKK/pax]	25,69	30,38	30,45	28,26
CPH Express	[DKK/pax]		45,52	45,63	46,06
ETD (fra 1/9-2015) (local afg.)	[DKK/pax]		3,59	4,30	3,37
CUTE-afgift	[DKK/pax]	1,66	1,95	1,95	1,81
Øvrige afgifter:					
Emissionsafgift	[DKK/kg NOx]	16,50	16,68	16,72	15,52
Opholdsafgift forplads	[DKK/1.000 kg] pr. time ud over 3 timer	7,09	7,16	7,18	6,66
Opholdsafgift i det fri	[DKK/1.000 kg] pr. 24 timers periode	14,07	14,26	14,26	13,23

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

info@tbst.dk
www.tbst.dk

**Regulering af lufthavnstakster i
2017**