

BL 9-15

Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)*

Udgave 3, 8. marts 2011

I medfør af § 1 a, § 71, stk. 1 og 3, og § 149, stk. 10 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Trafikstyrelsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

1. Referencedokumenter

1.1 ICAO, Doc 9082/8, Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, seneste udgave.

1.2 ICAO, Doc 9562/2, Airport Economics Manual, seneste udgave.

1.3 Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester som ændret ved forordning (EF) nr. 1191/2010 af 16. december 2010.

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

1.5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.

1.6 Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

1.7 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.6, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk, og det dokument, der er nævnt i pkt. 1.6, findes desuden på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk.

1.8 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.2, kan endvidere erhverves ved henvendelse til

ICAO Headquarters
Attn.: Document Sales Unit
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tel.: +1 514 954-8022
Fax: +1 514 954-6769
Sitatex: YULDYA
E-post: Sales_unit@icao.int
Web: www.icao.int

* BL'en indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (Den Europæiske Unions Tidende L 70/11 af 14. marts 2009).

2. Definitioner

Anormale indtægter/omkostninger:

Indtægter/omkostninger, der er meget usædvanlige på grund af deres størrelse, art eller hyppighed, og som vil være misvisende, hvis de nævnte indtægter eller omkostninger blev anvendt som grundlag for fastsættelsen af indtægtsrammen.

CAPM (Capital asset pricing model):

En international anerkendt cost of capital metode, til brug for fastsættelse af forrentningskrav.

Driftsomkostninger:

Omkostninger i forbindelse med luftfartsmæssige anlæg og ydelser.

Faste brugere:

Lufthavnsbrugere eller organisationer af lufthavnsbrugere, der

- er fysisk etableret på lufthavnen (har base), eller
- over mere end 8 måneder bidrager *enten* med mere end 20 % af lufthavnens årlige indtægter, for så vidt angår de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, *eller* med mere end 20 % af lufthavnens samlede årlige antal IFR-operationer.

Indtægtsrammeperiode:

De 4 kalenderår, der starter i det år, hvor den kommende takstregulering træder i kraft.

Kommercielle anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som ikke er:

1. Luftfartsmæssige anlæg og ydelser,
2. Anlæg og ydelser, der i pkt. 1-3 i definitionen af luftfartsmæssige anlæg og ydelser er angivet som undtagelser,
3. Hotelanlæg samt anlæg og ydelser i udlandet.

Luftfartsmæssige anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som udelukkende leveres af lufthavnen, og som er knyttet til start, landing, afmærkning af lufthavnen, parkering af fly samt passager- og fragtek-

spedition, inklusive securityforanstaltninger, med undtagelse af de anlæg og ydelser, der er omfattet af følgende:

1. Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester med senere ændringer.
2. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne, bortset fra centraliserede infrastrukturer, der således er luftfartsmæssige anlæg, der er godkendt af Trafikstyrelsen i medfør af § 8 i bekendtgørelsen.
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.

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 lufttrafik.

Lufthavnsbruger:

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

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

Lufthavnsnet:

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

Lufthavnstakster (Airport charges):

En afgift, som lufthavnsbrugerne betaler til lufthavnsdriftsorganet for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition.

Merafkast:

Indtægter fratrukket driftsomkostninger, afskrivninger samt forrentning af investeret kapital.

Referenceår:

Kalenderåret 2 år forud for det år, hvor den kommende takstregulering træder i kraft.

Reguleringsperiode:

Den 4 års periode, som takstregulativene i den kommende takstregulering dækker. Reguleringsperioden kan være forskudt i forhold til indtægtsrammeperioden, fx hvis taksterne først træder i kraft 1. april.

3. Anvendelsesområde

3.1 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, jf. dog pkt. 3.2. og 3.3.

3.2 Uanset bestemmelsen i pkt. 3.1 finder denne BL anvendelse for den lufthavn i Danmark, der har flest passagerbevægelser.

3.3 Bestemmelserne i pkt. 10.1 og 10.1.1 gælder for alle lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik.

3.4 Denne BL gælder ikke for Færøerne og Grønland.

4. Fastsættelse af lufthavnstakster

4.1 Generelt

4.1.1 Lufthavnstakster må ikke medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugere, i overensstemmelse med EU-lovgivningen, og skal fastsættes i overensstemmelse med de anbefalinger og retningslinjer, der vedrører betaling for brug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser som defineret i afsnit 2 i denne BL, og som er fastsat i

- a. Chapter I og II samt Appendix 1 og 3 i ICAO's "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services" (Doc 9082/8), jf. pkt. 1.1 i denne BL, og
- b. Chapter 2B og Chapter 3 - 7 samt attachment 1, 3, 4 og 6 i ICAO's "Airport Economics Manual" (Doc 9562/2), jf. pkt. 1.2 i denne BL.

4.1.2 Uanset bestemmelserne i pkt. 4.1.1 kan der kun fastsættes lufthavnstakster i det omfang, det er i overensstemmelse med bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde (artikel 107-109).

Anm.: Det forudsættes i visse af ICAO's anbefalinger og retningslinjer, jf. pkt. 4.1.1, at der kan ydes statsstøtte, herunder at der kan gives rabatter. I det omfang, disse bestemmelser strider mod bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten, gælder bestemmelserne i Traktaten.

4.2 Omkostningsrelateret model og incitamentsskabende model

4.2.1 Trafikstyrelsen kan bestemme, om fastsættelsen af lufthavnstakster skal baseres på en omkostningsrelateret model eller en incitamentsskabende model, jf. ICAO Doc 9082/8, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", Chapter II, pkt. 29, og ICAO Doc 9562/2, "Airport Economics Manual", Chapter 2B.

4.2.1.1 Ved valg af reguleringsmodel efter pkt. 4.2.1 indgår en vurdering af, hvilken

model der bedst sikrer en effektiv lufthavnsdrift, herunder at lufthavnen ikke misbruger sin markedsmæssige stilling.

4.2.1.2 I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen bestemmer, at fastsættelsen af lufthavnstakster skal baseres på en incitamentsskabende model, optages denne reguleringsmodel som et bilag til denne BL i relation til takstfastsættelsen for den pågældende lufthavn.

4.2.2 Efter den omkostningsrelaterede model kan indtægterne for det enkelte takstområde, jf. ICAO Doc 9082/8, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", kapitel II, pkt. 34 - 38, (fx start, landing, passagerer, security og ophold) højst dække udgifterne for det tilsvarende takstområde, jf. dog pkt. 4.2.3.

4.2.3 Hvis lufthavnen og et kvalificeret flertal på 2/3 af dens faste brugere er enige, kan Trafikstyrelsen fastsætte, at fastsættelsen af indtægter og udgifter efter den omkostningsrelaterede model foretages i forhold til de samlede takstområder.

4.2.4. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere vilkår for den incitamentsskabende model. Vilkårene herfor er i relation til Københavns Lufthavne A/S fastsat i bilag 1 til denne BL (reguleringsmodel), jf. pkt. 4.2.1.2.

5. Differentierede tjenesteydelser

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

5.1.1 Lufthavnstakstniveauet kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse.

5.1.2 Lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøhensyn. Lufthavnstaksterne må ikke medføre forskelsbehandling af

lufthavnsbrugerne i overensstemmelse med EU-lovgivningen. Kriterierne for en sådan graduering skal være relevante, objektive og gennemskuelige.

5.2 Lufthavnsdriftsorganet kan efter bestemmelse og procedurerne i denne BL ansøge om sådanne differentierede lufthavnstakster med forbehold for godkendelse af Trafikstyrelsen. Godkendelsen følger den almindelige procedure, jf. afsnit 8.

5.3 Hvis der er flere lufthavnsbrugere, der ønsker adgang til de skræddersyede tjenesteydelser og/eller en særlig terminal eller terminaldel, end der er kapacitet til, gives der adgang på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier.

6. Samråd

6.1 Lufthavnen og lufthavnsbrugerne eller disses repræsentanter skal, medmindre andet er aftalt under det seneste samråd, afholde samråd mindst en gang om året om, hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, om taksternes størrelse og om kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed.

6.2 Er der indgået flerårig aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, skal samråd finde sted i henhold til denne aftale.

6.3 Ændringer i en lufthavns takstsystem eller i takstniveauet, skal så vidt muligt ske efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne.

6.3.1 Lufthavnsdriftsorganet skal senest 4 måneder, før ændringen skal træde i kraft, forelægge ændringsforslaget sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer, medmindre der foreligger særlige omstændigheder, der skal begrundes over for lufthavnsbrugerne.

6.3.2 Lufthavnsdriftsorganet skal afholde samråd om de påtænkte ændringer med lufthavnsbrugerne og tage hensyn til deres synspunkter, før der kan træffes afgørelse om ændringerne.

6.4 Lufthavnsdriftsorganet skal høre lufthavnsbrugerne, før planer om en ny infrastruktur lægges fast.

6.5 Trafikstyrelsen kan uanset bestemmelserne i dette afsnit anmode om, at der afholdes hyppigere samråd.

7. Information i forbindelse med samråd

7.1 Hver gang de samråd, der er omtalt i afsnit 6, afholdes, forelægger lufthavnsdriftsorganet oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelse af takstsystemet eller niveauet for samtlige lufthavnstakster, der opkræves.

7.2 Oplysningerne skal som minimum indeholde følgende:

- a. En opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for den lufthavnstakst, der opkræves,
- b. den metode, der anvendes til at fastsætte lufthavnstaksterne,
- c. lufthavnens overordnede omkostningsstruktur med hensyn til de faciliteter og ydelser, som lufthavnstaksterne vedrører,
- d. indtægterne fra de forskellige lufthavnstakster og den samlede udgift til de tjenesteydelser, der dækkes af disse,
- e. enhver finansiering fra offentlige myndigheder af faciliteter og tjenesteydelser, som lufthavnstaksterne vedrører,
- f. prognoser vedrørende lufthavnens situation, for så vidt angår afgifter, trafikudvikling og planlagte investeringer,
- g. den faktiske udnyttelse af lufthavnens infrastruktur og udstyr over en given periode og

h. alle foreslåede større investeringers forventede resultat i form af deres indvirkning på lufthavnens kapacitet.

7.3. Lufthavnsbrugerne skal forud for hvert samråd forelægge oplysninger til lufthavnen om navnlig følgende aspekter:

- a. Trafikprognoser,
- b. prognoser over sammensætningen og den forventede udnyttelse af deres luftfartøjsflåde,
- c. deres udviklingsplaner for den pågældende lufthavn og
- d. deres behov i den pågældende lufthavn.

7.4 De oplysninger, der forelægges i medfør af dette afsnit, anses som fortrolige eller økonomisk følsomme og skal behandles i overensstemmelse hermed. I forbindelse med børsnoterede lufthavnsdriftsorganer overholdes navnlig de børsretlige bestemmelser.

7.4.1 Der skal underskrives en fortrolighedserklæring af parterne forud for deltagelse i samråd og udveksling af informationer, medmindre parterne er enige om at undlade dette.

8. Godkendelse af lufthavnstakster

8.1 Lufthavnstakster skal godkendes af Trafikstyrelsen. Det er en forudsætning for godkendelse, at taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. For så vidt angår Københavns Lufthavne A/S, skal taksterne endvidere være i overensstemmelse med det, der er fastsat i bilag 1.

8.2 Ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster skal indsendes til Trafikstyrelsen til godkendelse senest 4 måneder forud for den dato, hvorfra taksterne ønskes gældende, jf. dog pkt. 8.2.1.

8.2.1 Denne frist kan nedsættes, hvis det accepteres af lufthavnen og dens faste bru-

gere, jf. dog pkt. 8.2.2. Fristen kan dog ikke nedsættes til mindre end 4 uger.

8.2.2 En fristnedsættelse efter pkt. 8.2.1 forudsætter, at fristen for takstregulativets ikrafttrædelse overholdes, jf. pkt. 10.2 og 10.2.1.

8.3 Lufthavnen skal i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af lufthavnstakster redegøre for, at lufthavnstaksterne er gennemskuelige og ikke diskriminerer bestemte lufthavnsbrugere, samt dokumentere, at der er foretaget brugerkonsultationer i overensstemmelse med ICAO Doc 9082/8, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", Chapter I, pkt. 23 og 24, jf. pkt. 1.1.

8.4 Kan Trafikstyrelsen ikke godkende lufthavnstaksterne, udarbejdes nye takster, der forelægges til godkendelse inden for en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Kan taksterne fortsat ikke godkendes, fastsættes nye takster af Trafikstyrelsen efter konsultation med lufthavnen og lufthavnsbrugere. Indtil Trafikstyrelsen har godkendt eller fastsat nye takster, gælder de tidligere takster. Trafikstyrelsen bestemmer, fra hvilket tidspunkt de nye takster skal gælde, ligeledes efter konsultation med lufthavnen lufthavnsbrugere.

9. Ændringer af lufthavnstakster

Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med lufthavnen og lufthavnsbrugere ændre lufthavnstaksterne, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn berettiger til det, herunder hvis lufthavnen som følge af nye krav i lovgivningen eller regler i medfør heraf pålægges væsentlige forøgede omkostninger i forhold til de omkostninger, der er lagt til grund for beregningen af taksterne.

10. Takstregulativer

10.1 Lufthavnen skal offentliggøre lufthavnstaksterne i et takstregulativ og sikre, at det er umiddelbart tilgængeligt for brugere.

10.1.1 Lufthavnen skal fremsende takstregulativet til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen.

10.2 Takstregulativet kan tidligst træde i kraft 2 måneder efter, at Trafikstyrelsen har godkendt lufthavnstaksterne, jf. dog pkt. 10.2.1.

10.2.1 Denne frist kan ændres, hvis det er accepteret af lufthavnen og dens faste brugere.

11. Oplysningspligt

11.1 Såvel lufthavnen som lufthavnsbrugere er forpligtede til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i administrationen af denne BL med bilag. Trafikstyrelsen kan fra lufthavnen anmode om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over lufthavnens

- a. samlede omkostninger og indtægter fra de luftfartsmæssige anlæg og ydelser,
- b. samlede omkostninger og indtægter fra ikke-luftfartsmæssige anlæg og ydelser (kommerciel virksomhed),
- c. samlede omkostninger og indtægter for hvert takstområde,
- d. udviklingen i efterspørgslen inden for hvert takstområde og
- e. en redegørelse for de anvendte fordelingsprincipper og -nøgler for anlægsaktiver og driftsomkostninger, herunder om der i perioden er sket ændringer i disse.

11.1.1 Lufthavnen skal for de oplysninger, der er nævnt i pkt. 11.1 a.-c., dokumentere sammenhængen til lufthavnens årsrapport. For så vidt angår fordelingen mellem luftfartsmæssige og kommercielle omkostninger samt fordeling inden for takstområder, kan denne foretages baseret på skøn.

11.2 Hvis Trafikstyrelsen ikke inden for en fastsat rimelig frist modtager de oplysninger, som Trafikstyrelsen har anmodet

om efter pkt. 11.1 og 11.1.1, træffer Trafikstyrelsen sin afgørelse på det foreliggende grundlag.

11.3 Trafikstyrelsen offentliggør en liste over de lufthavne, der er omfattet af denne BL, jf. pkt. 3.1 og 3.2. Denne liste udarbejdes på grundlag af oplysninger fra Kommissionen (Eurostat) og ajourføres årligt.

12. For sen betaling

Hvis lufthavnstaksten ikke betales rettidigt, kan lufthavnen opkræve et omkostningsrelateret ekspeditionsgebyr for hver erindringskrivelse.

Anm. 1: Der tillægges endvidere renter i overensstemmelse med renteloven, jf. luftfartslovens § 71, stk. 3.

Anm. 2: Betalingerne med påløbne renter kan inddrives ved udpantning, jf. luftfartslovens § 71, stk. 5.

13. Straf

13.1 Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 4.1.1, afsnit 7, pkt. 8.1, 10.1 og 10.1.1 samt af de vilkår, der er fastsat i medfør af pkt. 4.2.4, straffes med bøde.

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

14. Dispensation

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i pkt. 8.2, 8.2.1. og 8.2.2.

15. Ikrafttræden

15.1 Denne BL træder i kraft den 15. marts 2011.

15.2 Samtidig ophæves BL 9-15, 2. udgave af 19. december 2008.

15.3 Takstregulativer for lufthavne, som er omfattet af denne BL, og som på ikrafttrædelsestidspunktet er godkendt af Trafikstyrelsen for en bestemt periode, gælder indtil udløbet af denne periode.

15.4 De takster, der er godkendt på ikrafttrædelsestidspunktet, gælder til den 31. marts 2015.

Trafikstyrelsen, den 8. marts 2011

Carsten Falk Hansen

/Keld Ludvigsen

Reguleringsmodel for fastsættelse af lufthavnstakster efter den incitamentsskabende model i relation til Københavns Lufthavne A/S, jf. BL 9-15, pkt. 4.2.4

1. Formål

Formålet med takstreguleringen af Københavns Lufthavne A/S er at skabe incitamentsstrukturer til sikring af følgende:

- a. Investeringer i lufthavnens infrastruktur, således at kapaciteten i lufthavnen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale trafikforbindelser.
- b. At lufthavnen kan opfylde samfundets – herunder erhvervssektorens – behov og fortsat vil være en betydelig hub i Nordeuropa og dermed tilbyde et stort udbud af point-to-point forbindelser i Europa og væsentlige interkontinentale forbindelser.
- c. At lufthavnen har et højt serviceniveau.
- d. Et takstniveau, der er konkurrencedygtigt.
- e. At lufthavnens afkast på luftfartsmæssige anlæg og ydelser ikke overstiger et rimeligt afkast.
- f. At takstfastsættelsen i videst muligt omfang sker i samarbejde mellem lufthavnen lufthavnsbrugerne (luftfartsselskaber mv.).

2. Anvendelsesområde

2.1 Reguleringsmodellen fastsætter de normale vilkår for takstfastsættelsen på Københavns Lufthavn, Kastrup, og Roskilde Lufthavn.

2.2 Hvis der på Roskilde Lufthavn sker en udvidelse af trafikmønsteret til også at omfatte rute- eller chartertrafik, der vurderes at konkurrere med tilsvarende trafik på Københavns Lufthavn, Kastrup, skal anvendelsesområdet revurderes.

3. Overordnet beskrivelse af modellen

3.1 Ved fastsættelsen af taksterne skal lufthavnen og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. pkt. 4. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser.

3.2 I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavne A/S forslag til takstregulativer, som fremsendes til Trafikstyrelsen, der foretager høring af alle lufthavnsbrugerne og efterfølgende tager stilling til godkendelse af taksterne, jf. BL 9-15, afsnit 8.

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

3.4 Forud for forhandlingerne om taksterne skal lufthavnen først indkalde til et møde med alle lufthavnsbrugere for at orientere om forhandlingsprocessen og tidsplanen. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere proceduren og komme med forslag til de kommende forhandlinger. Endvidere har de lufthavnsbrugere, der ikke selv har et forhandlingsmandat, mulighed for at gruppere sig med henblik på at opnå et forhandlingsmandat, jf. kriterierne i pkt. 4.1.1.

3.5 Ved afslutningen af forhandlingerne skal lufthavnen, hvis der er opnået et forhandlingsresultat, indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere forhandlingsresultatet.

3.6 Hvis der ikke er indgået en forhandlet aftale, skal lufthavnen indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere forslagene. Lufthavnen skal efterfølgende udarbejde en begrundelse for de påtænkte ændringer set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter.

3.7 De møder, der er omtalt i pkt. 3.4, pkt. 3.5 og pkt. 3.6, skal finde sted på en sådan måde, at bestemmelserne i BL 9-15, afsnit 8 om godkendelse af lufthavnstakster, respekteres.

3.8 For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. pkt. 3.1, 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. Aftalen om serviceniveauer og deres indvirkning på taksterne skal første gang træde i kraft med virkning fra 1. april 2011.

Aftalen om serviceniveauer og målepunkter skal revideres hvert 4. år eller i overensstemmelse med aftalens bestemmelser om revision.

Hvis parterne ikke kan blive enige, fastsætter Trafikstyrelsen målepunkter og principper for indregning i taksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som Trafikstyrelsen har behov for inden for frister fastsat af Trafikstyrelsen. Aftalen og senere ændringer heraf skal godkendes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan til enhver tid efter konsultation med parterne stille krav om nye specifikationer til aftalens udformning og indhold.

4. Takstfastsættelse ved forhandling

4.1 Parter i forhandlingerne

4.1.1 Københavns Lufthavne A/S, faste lufthavnsbrugere, som defineret i BL 9-15, afsnit 2, samt luftfartsselskaber, der har enten 5 % af lufthavnens samlede starter eller passagerer, kan deltage i forhandlingerne. Alle parter har mulighed for at medtage rådgivere. Det henstilles, at parterne begrænser deltagelsen af rådgivere mest muligt.

4.1.2 Det er Københavns Lufthavne A/S, der indkalder parterne til forhandlingerne og i givet fald konstaterer, om - og i givet fald hvornår - forhandlingerne ikke fører til noget resultat og meddeler dette til Trafikstyrelsen.

4.2 Trafikstyrelsens rolle i forhandlingsforløbet

4.2.1 Trafikstyrelsen kan med rådgivere deltage som observatør i forhandlingerne.

4.2.2 Trafikstyrelsen kan på eget initiativ eller på anmodning fra en af parterne i forhandlingerne, beslutte at indtræde som mægler i forhandlingerne.

4.3 Tidsramme

Forhandlingerne indledes den 1. marts i året forud for indeværende reguleringsperiodes afslutning og skal være afsluttet senest den 1. september samme år. Københavns Lufthavne A/S skal herefter senest den 1. december samme år fremsende forslag til nye takstregulativer til Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.2. Takstregulativerne træder i kraft den 1. april i det første år i hver reguleringsperiode.

4.4 Informationer

For at sikre en ligeværdig og transparent proces, hvor alle parter har et tilstrækkeligt grundlag at forhandle ud fra, og hvor Trafikstyrelsen ved eventuelt sammenbrud i forhandlingerne har et relevant materiale til rådighed til fastsættelse af indtægtsrammen, skal parterne forud for forhandlingerne ud over de krav til information, der fremgår af BL 9-15, præsentere følgende informationer.

4.4.1 Københavns Lufthavne A/S skal senest 1. marts i året forud for reguleringsperiodens udløb fremlægge følgende informationer:

- a. 10-års plan for udvikling af lufthavnen både for trafik og investeringer.
- b. Årlig opgørelse af merafkast på henholdsvis de luftfartsmæssige og kommercielle ydelser, herunder størrelsen af indtægter, driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning af investeret kapital. Opgørelsen skal omfatte referenceåret og de 3 år forud for dette. Opgørelsen skal vise sammenhæng til reviderede årsrapporter og angive de principper som er anvendt for fordeling af indtægter, driftsomkostninger og afskrivninger mellem luftfartsmæssige og kommercielle aktiviteter.
- c. Dokumentation for budgetterede afskrivninger på luftfartsmæssige aktiver i det seneste år forud for den kommende reguleringsperiode og for hvert af de fire år i den kommende reguleringsperiode.
- d. Dokumentation for størrelsen af budgetteret investeret kapital for luftfartsmæssige aktiver i den kommende reguleringsperiode, opgjort ultimo i hvert af de fire år i reguleringsperioden.
- e. Dokumentation af effektivitetsgevinster, herunder relevante nøgletal.
- f. Dokumentation af myndighedsbestemte omkostninger.
- g. Dokumentation for opfyldelse af målepunkter for serviceniveau, jf. pkt. 3.4.
- h. Redegørelse for kendte fremtidige ændringer i lufthavnens omkostningsniveau.

- i. Lufthavnens forslag til nye takster inklusive begrundelse for den metode, der er anvendt til beregning af lufthavnstakster.

4.4.2 De luftfartsselskaber, der, jf. pkt. 4.1.1, kan deltage i forhandlingerne, skal senest 1. januar forud for reguleringsperiodens udløb fremlægge den information, der er nødvendig for fremskaffelse af de informationer, Københavns Lufthavne A/S skal fremlægge, jf. pkt. 4.4.1, herunder

- a. 3-årig trafik-prognose (EU, non-EU, Schengen, non-Schengen, indenrigs),
- b. 10-årig flåde-prognose,
- c. redegørelse for kapacitets og kvalitetsdimensionerede servicemål og
- d. specifikke behov for nye faciliteter.

4.4.3 Der skal underskrives en fortrolighedserklæring af parterne forud for deltagelse i forhandlingerne, jf. pkt. 4.1.1, samt modtagelse af information, jf. pkt. 4.4.1 og pkt. 4.4.2.

4.5 Omkostninger til myndighedskrav

4.5.1 Eksisterende omkostninger i relation til opfyldelse af myndighedskrav, herunder vedrørende security-, safety- og miljøforhold, indgår på lige vilkår med andre omkostninger ved fastsættelse af taksterne ved forhandling mellem parterne.

4.5.2 En forhandlingsløsning skal indeholde bestemmelser om, hvordan væsentlige omkostninger til myndighedskrav, der måtte fremkomme i den kommende reguleringsperiode, skal håndteres.

5. Takstfastsættelsen aftales ikke mellem parterne (fall back)

5.1 Fall back model

5.1.1 Hvis takstfastsættelsen ikke sker ved forhandling mellem parterne, fastsættes indtægtsrammer af Trafikstyrelsen. Indtægtsrammerne fastsættes som årlige rammer for hvert af årene i indtægtsrammeperioden. Indtægtsrammerne fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning ved en effektiv drift af lufthavnen. Københavns Lufthavne A/S udarbejder på baggrund af indtægtsrammerne forslag til takster for reguleringsperioden. Forslaget godkendes af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.2 og BL 9-15, afsnit 8.

5.1.2 De årlige indtægtsrammer for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser består af summen af følgende beløb:

- a. En omkostningsramme, som fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostninger korrigeret for eventuelle effektiviseringskrav, jf. pkt. 5.2.3, og myndighedskrav, jf. pkt. 5.2.4.
- b. En omkostningsramme som fastsættes med henblik på dækning af af- og nedskrivning på anlægsaktiver.
- c. Et beløb til forrentning af egen- og fremmedkapital.
- d. En overførsel af merafkast fra det kommercielle område (fradrages indtægtsrammen).

5.1.3 Ikke-udmøntede dele af indtægtsrammen kan overføres til den efterfølgende reguleringsperiode.

5.2 Fastsættelse af omkostningsrammen for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser

5.2.1 Den del af omkostningsrammen, der fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostninger, fastsættes som lufthavnens driftsomkostninger i referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale omkostninger i referenceåret. De opgjorte driftsomkostninger fremskrives med et gennemsnit af pristalsudviklingen fra og med 2. kvartal i året efter referenceåret og 4 år tilbage. Pristalsudvikling opgøres på baggrund af et sammenvejet indeks med 70 % lønandel og 30 % materialeandel. Lønindekset er Danmarks Statistiks lønindeks for den private sektor (ILON2). Materialeindekset er Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning (PRIS10).

5.2.2 Den del af omkostningsrammen, som fastsættes med henblik på dækning af omkostninger til af- og nedskrivninger, fastsættes som de forventede årlige af- og nedskrivninger på anlægsaktiver i indtægtsrammeperioden. Afskrivninger beregnes på grundlag af de bogførte anskaffelsespriser. Bogførte anskaffelsespriser opgøres eksklusive eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger. Afskrivninger på aktiver, som planlægges idriftsat i løbet af indtægtsrammeperioden, indregnes i omkostningsrammen med virkning fra den forventede idriftsættelse.

5.2.3 Trafikstyrelsen kan stille krav om effektivisering af omkostningsrammen. Effektiviseringskrav fastsættes som en procent 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 europæiske lufthavne.

5.2.4 Hvor kendte myndighedskrav i den kommende reguleringsperiode 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 i henhold til bestemmelserne i pkt. 6.

5.3 Fastsættelse af et beløb til forrentning af investeret kapital (rimeligt afkast) for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser

5.3.1 Den forrentning, som indregnes i indtægtsrammen, fastsættes på grundlag af forrentningsgrundlaget, som består af den budgetterede investerede kapital i indtægtsrammeperioden. Budgetteret investeret kapital opgøres med udgangspunkt i den bogførte værdi af anlægsaktiver pr. 31. december i referenceåret med tillæg af forventede investeringer og fradrag af forventede afskrivninger i det efterfølgende år og budgetterede investeringer og afskrivninger i indtægtsrammeperioden. Bogført værdi af anlægsaktiver samt budgetterede afskrivninger opgøres ekskl. eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger.

5.3.2 Trafikstyrelsen fastsætter den forrentningssats, der anvendes på forrentningsgrundlaget. Forrentningssatsen fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden, fastsat under hensyntagen bl.a. til ønsker om investeringer i lufthavnens infrastruktur og udvikling i øvrigt.

5.4 Fastsættelse af overførsel af merafkast fra det kommercielle område

5.4.1 Overførslen af merafkast fra det kommercielle område fastsættes som en andel af det faktiske merafkast fra det kommercielle område. Andelen fastsættes under hensyn til at fastholde lufthavnens relative takstniveau for de luftfartsmæssige aktiviteter i forhold til sammenlignelige europæiske lufthavne, samt til at udvikle lufthavnens luftfartsmæssige aktivitet. Der overføres som minimum 10 % af merafkastet dog maksimalt 50 % af merafkastet.

5.4.2 Opgørelsen af faktisk merafkast foretages på baggrund af referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale indtægter og omkostninger i referenceåret.

5.4.3 Ved opgørelse af det faktiske merafkast indregnes indtægter ved eventuelt salg af forretningsområder fordelt over en årrække.

5.4.4 Overførslen må ikke være større end at lufthavnen opnår et rimeligt afkast af de kommercielle aktiviteter. Ved opgørelsen af det rimelige afkast anvendes som forrentningsgrundlag den investerede kapital pr. 31. december i referenceåret. Trafikstyrelsen fastsætter den forrentningssats, der anvendes ved opgørelsen. Forrentningssatsen fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden under hensyntagen bl.a. til ønsker om investeringer i udviklingen af det kommercielle område og den skønnede risiko forbundet med de pågældende investeringer.

5.5 Fastsættelse af takster

Københavns Lufthavne A/S udarbejder forslag til takster med udgangspunkt i indtægtsrammerne og den forventede trafikudvikling i indtægtsrammeperioden. Forslaget til takster skal som minimum indeholde følgende:

- a. Angivelse af takster for hvert takstområde for hvert af de 4 år i takstreguleringsperioden.
- b. Dokumentation for, at de samlede forventede indtægter fra de luftfartsmæssige ydelser ikke overstiger indtægtsrammen i de enkelte år.
- c. En konkret begrundelse, hvis der foreslås anvendt en forskellig procentvis udvikling for de enkelte takstområder og/eller en ændring i takststrukturen i øvrigt.

5.6 Tidsramme

Hvis Københavns Lufthavne A/S som forhandlingsleder har konstateret, at der ikke kan opnås en forhandlingsløsning for takstfastsættelsen for den kommende reguleringsperiode, skal Trafikstyrelsen senest den 1. november i samme år fastsætte indtægtsrammerne for hvert af årene i den kommende indtægtsrammeperiode, jf. pkt. 5.1. Københavns Lufthavne A/S skal herefter senest den 1. december samme år fremsende forslag til nye takstregulativer til Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.2. Takstregulativerne træder i kraft den 1. april i det første år i hver reguleringsperiode.

6. Eventuel ændring af taksterne i reguleringsperioden

Ud over de situationer, som er reguleret i BL 9-15, afsnit 9, kan Trafikstyrelsen af egen drift eller på foranledning af enten Københavns Lufthavne A/S eller lufthavnsbrugerne til enhver tid godkende eller forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder ændringer i forudsætningerne for parternes aftale om takstfastsættelsen eller for Trafiksty-

relsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fall back-modellen, herunder men ikke begrænset til væsentlige og uforudsete ændringer i

- a. lufthavnens aktivitetsniveau eller driftsomkostninger,
- b. behovet for investeringer i lufthavnens infrastruktur, servicefaciliteter og udvikling i øvrigt og
- c. lufthavnens opfyldelse af investeringsplaner.

Ændringer af lufthavnstaksterne i henhold til ovenstående fastsættes efter høring af parterne.

7. Vurdering af modellen

Reguleringsmodellen, herunder de fastsatte vilkår, evalueres af Trafikstyrelsen ved afslutningen af hver reguleringsperiode, således at resultatet heraf kan indgå i relation til den efterfølgende reguleringsperiode. I forbindelse med denne evaluering foretages høring af luftfartsselskaber og lufthavnen.