

LIND CADIVIUS

Konkurrencestyrelsen  
Nyropsgade 30  
1780 København V

Att.: Kontorchef Frederik André Bork/  
Fuldmægtig Michael Riis

ØSTERGADE 38  
POSTBOKS 2256  
1019 KØBENHAVN K  
TLF 33 33 81 00  
FAX 33 33 81 01  
LAW.OFFICE@LINDCAD.DK  
WWW.LINDCAD.DK

LIND CADIVIUS  
ADVOKATAKTIESELSKAB  
CVR-NR. 16 99 94 90

22. SEPTEMBER 2008  
REF. 30.75022.0001  
SZ/HBL/BFK

KONKURRENCESTYRELSENS SAG 4/0189-0200-0169: TERMINAL A'S AN-  
MODNING OM ADGANG TIL KØBENHAVNS LUFTHAVN

Som advokat for Terminal A ApS (Terminal A) skal jeg herved som varslet vende tilbage med en mere uddybende redegørelse for ovennævnte sag.

Sagen drejer sig i korthed om, at Terminal A ønsker at leje et ledigt jordstykke i Københavns Lufthavn, Kastrup (Lufthavnen)<sup>1</sup> med henblik på at opføre en ny lavpristerminal med tilhørende parkeringsfaciliteter, men at Københavns Lufthavne A/S (CPH)<sup>2</sup> som ejer af jordstykket nægter at udleje til Terminal A.

CPH ejer og driver Lufthavnens tre eneste nuværende terminaler (terminal 1-3) og alle relevante parkeringsfaciliteter.

Terminal A's rationale for at ville gå ind på markedet er, at serviceniveauet i de tre nuværende terminaler er meget lavt, at terminallayoutet er utidssvarende, og at priserne for brug af terminalerne og parkeringsfaciliteterne er meget høje, hvorfor Terminal A ved at opføre en ny terminal og nye parkeringsfaciliteter vil kunne bryde CPH's nuværende monopol og tilbyde lavere priser og bedre service til gavn for flyselskaberne, Lufthavnens udvikling og dermed i sidste ende passagerne.

Situationen i Lufthavnen i dag med høje trafikafgifter og en relativt ineffektiv håndtering af passagerer og bagage skaber således ikke de rette betingelser for

HENRIK ANDERSEN  
JØRGEN CADIVIUS  
NICOLAI WESTERGAARD  
FRANTZ PALLUDAN  
MADS BERENDT  
BENTE LUND POULSEN  
BIRGITTE HORN  
HANS MADSEN LL.M.  
LARS SKANVIG LL.M.  
LOTTE HUMMELSHØJ  
HÅKUN DJURHUUS  
JESS THIERSEN  
JENS KROGH PETERSEN  
MARLENE W. PLAS  
MARTIN LAVESEN  
SØREN ZINCK  
ASGER TUE PEDERSEN  
SØREN JØRGENSEN LL.M.  
DORTHE SØRUP  
JEANNE GLINSKI  
NIELS BO JØRGENSEN  
CHRISTIAN BENTZ  
NICOLAI FLØE JØRGENSEN  
CLAUDE WINTHER NIELSEN  
THEA PRÆSTMARK  
MADS BENDIX KNUDSEN  
HEIDI BLOCH  
CECILIA RICARD  
HELENE BANG LIEBST LL.M.  
JACOB SCHALL HOLBERG  
ALEX PUGGAARD  
ANITA GRØNBECHE BUSKOV  
JOACHIM KUNDERT JENSEN  
STIG CHRISTER RASMUSSEN  
RUNE SKIBSTED KLÆSØE

<sup>1</sup> Med "Lufthavnen" refereres der altså udelukkende til Københavns lufthavn Kastrups' geografiske område, inklusive bygninger, faciliteter, mv.

<sup>2</sup> I visse tilfælde hvor der refereres til CPH vil referencen også gælde underleverandører til CPH. CPH har således outsourcet deres forpligtelser på en række områder. Nævnte outsourcing berøres ikke yderligere.

fremtidig vækst og skyldes ifølge Terminal A, at CPH har haft for meget fokus på den kortsigtede indtjening (og udbyttebetaling) frem for at følge med udviklingen og sikre, at Lufthavnen også fremover er et interessant alternativ for den stigende point to point trafik, der hovedsageligt udøves af lavprisselskaberne.

Terminal A vil tiltrække lavprisselskaberne ved at tilbyde lavere priser og øget effektivitet.

Luftfartsselskaberne vil således bl.a. blive tilbudt lavere passagerafgifter, samt en andel af indtjeningen fra driften af de butikker og restauranter, der vil ligge i terminalen. Fordele der med stor sandsynlighed i sidste ende også vil komme passagerne til gode i form af lavere priser og nye ruter ud af København. Derudover vil selskaberne kunne tilbydes en hurtigere og mere effektiv turn around og passagerne vil opleve at kunne komme fra bil til fly på under 20 minutter. Luftfartsselskabernes brug af Terminal A vil også komme CPH til gode, idet en stor del af de afgifter luftfartsselskaberne skal betale, fortsat vil skulle betales til CPH.

Det konkurrenceretlige spørgsmål i sagen er

- om CPH er berettiget til at nægte Terminal A adgang under henvisning til, at selskabet ejer Lufthavnen og således kan bestemme, hvem der får lov til at leje et ledigt grundstykke, og/eller at der er objektive grunde, herunder sikkerhedsmæssige eller pladsmæssige grunde, til at nægte adgang, eller
- om Terminal A modsat har ret til adgang under henvisning til, at en adgang er absolut nødvendig for at der kan opstå en konkurrencesituation på de relevante nedstrømsmarkeder, og at der ikke foreligger nogen objektive grunde til at nægte adgang.

Med andre ord er der tale om en klassisk "essential facility" sag, hvor CPHs ejendomsret til Lufthavnen og de eksisterende terminaler og parkeringsfaciliteter skal vejes op mod hensynet til at bryde en monopolsituation og skabe konkurrence. Som det vil fremgå nedenfor, er det min vurdering, at en stringent anvendelse af de betingelser, der er opstillet i de hidtidige sager om essential facilities, fører til, at Terminal A har ret til adgang, og at hensynet til at bryde monopolet og skabe konkurrence således skal veje tungest.

Jeg opfordrer under henvisning hertil Konkurrencestyrelsen/Konkurrencerådet til at træffe afgørelse om, at CPH tilpligtes at udleje det ledige jordstykke til Terminal A og at indlede realitetsforhandlinger med Terminal A om at finde praktiske løsninger på de forskellige spørgsmål, der vil opstå som en følge af opførelsen af Terminal A med tilhørende parkeringsfaciliteter.

\*\*\*\*

For at kunne forstå sagen i dens rette sammenhæng er det nødvendigt at have et kendskab til faktum i relation til aktiviteterne og aktørerne i Lufthavnen, den relevante sektorregulering, og de hidtidigt førte forhandlinger mellem Terminal A, CPH og Statens Luftfartsvæsen (SLV).

Jeg vil derfor i det følgende forsyne Konkurrencestyrelsen med et sådant kendskab.

Dernæst vil jeg redegøre for den relevante konkurrenceret og fremkomme med en konklusion og en opfordring til Konkurrencestyrelsen.

Samlet er min struktur som følger:

1. Faktum
  - 1.1 Generelt om aktiviteter og aktører i Lufthavnen
  - 1.2 Relevant regulering og implementeringen heraf i Lufthavnen
    - 1.2.1 Sikkerhed
    - 1.2.2 Ændringer/udvidelser af Lufthavnen
    - 1.2.3 Betaling for brug af Lufthavnen
    - 1.2.4 Adgang til ground handling
  - 1.3 Særligt om CPH
  - 1.4 Særligt om Terminal A
  - 1.5 Det hidtidige forhandlingsforløb mellem CPH, Terminal A og Statens Luftfartsvæsen
  - 1.6 Spørgsmål fra Europa Parlamentet til Kommissionen
2. Konkurrenceret
  - 2.1 Relevante markeder
  - 2.2 Dominerende stilling
  - 2.3 Misbrug
  - 2.4 Samhandelspåvirkning
3. Konklusion – og opfordring til Konkurrencestyrelsen

## 1. FAKTUM

### 1.1 GENERELT OM AKTIVITETER OG AKTØRER I LUFTHAVNEN

Der er tre væsentlige nuværende aktører, nemlig CPH, ground handlerne og luftfartsselskaberne<sup>3</sup>.

CPH ejer al jorden ved Lufthavnen; i alt ca. 11,8 km<sup>2</sup>.

Hertil kommer, at CPH ejer den i Lufthavnen etablerede infrastruktur, herunder start- og landingsbaner, veje, parkeringsfaciliteter og – som hovedregel – bygninger<sup>4</sup>.

CPH står for driften og ledelsen af Lufthavnens infrastruktur/faciliteter, herunder (i) terminaler, (ii) infrastruktur/faciliteter på Lufthavnens afspærrede område (Airside), som f.eks. start- og landingsbaner, forplads (område, som er beregnet til luftfartøjers ophold under optagning eller afsætning af passagerer eller gods, tankning, parkering eller vedligeholdelse), og (iii) infrastruktur/faciliteter på Lufthavnens landsideområde (Landside), herunder veje, anlæg og bygninger, der ikke ligger på Airside<sup>5</sup>.

CPHs indtægter består i afgifter betalt af luftfartsselskaberne for benyttelse af infrastrukturfaciliteterne, koncessions- og lejeindtægter i forbindelse med udleje af butikker, kontorer, reklameplads, hangarer, lagerfaciliteter mv., indtægter fra parkering og driften af Hilton hotellet ved Lufthavnen og indtægter ved salg af tjenesteydelser i øvrigt, jf. nærmere afsnit 1.2.3 og 1.3 nedenfor.

Luftfartsselskaberne betaler som nævnt afgifter til CPH for benyttelse af faciliteterne i Lufthavnen og betaler derudover ground handlerne for alle de tjenesteydelser, der er nødvendige under et ophold. Nogle luftfartsselskaber vælger dog selv i et vist omfang at stå for ground handling, hvilket benævnes egenhandling.

Ground handlerne benytter Lufthavnens infrastruktur/faciliteter til at yde en lang række tjenesteydelser til luftfartsselskaberne såsom tjek ind, bagagedrop, бага-

---

<sup>3</sup> I tillæg hertil er Naviair som underleverandør til CPH ansvarlig for lufttrafiktjenesten, herunder indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste til Lufthavnen. Lufttrafiktjenesten er i princippet i det hele upåvirket af opførelsen af en yderligere terminal (Terminal A) og vil derfor ikke blive yderligere behandlet hér. Det kan dog i korthed nævnes, at Naviair er en selvstændig statsvirksomhed, der blev udskilt fra Statens Luftfartsvæsen i 2001, og at Naviair på CPH's vegne opkræver de såkaldte AACC-afgifter (Aerodrome and Approach Control Charge) hos flyselskaberne jf. nærmere [www.naviair.dk](http://www.naviair.dk).

<sup>4</sup> Som undtagelse hertil gælder, at der er enkelte cargo bygninger og hangarer, som operatører har fået lov til at opføre for egne midler på lejet grund.

<sup>5</sup> For en nærmere definition og beskrivelse af lufthavnens forskellige områder kan henvises til BL 11-1 (flyvepladsreglementet for Københavns Lufthavn, Kastrup), jf. [www.slv.dk](http://www.slv.dk).

gehåndtering, transport til og fra flyet af bagage, personer, og ansatte, catering, rengøring af fly og brændstoftpåfyldning.

Der er en række sikkerhedsforanstaltninger, der skal overholdes, både f.s.v.a. sikkerhed i forbindelse med flyene ude på pladsen (safety) som sikkerheden i forbindelse med kontrol af passagerer og bagage (security). SLV påser overholdelsen af disse bestemmelser jf. nærmere afsnit 1.2.1 nedenfor.

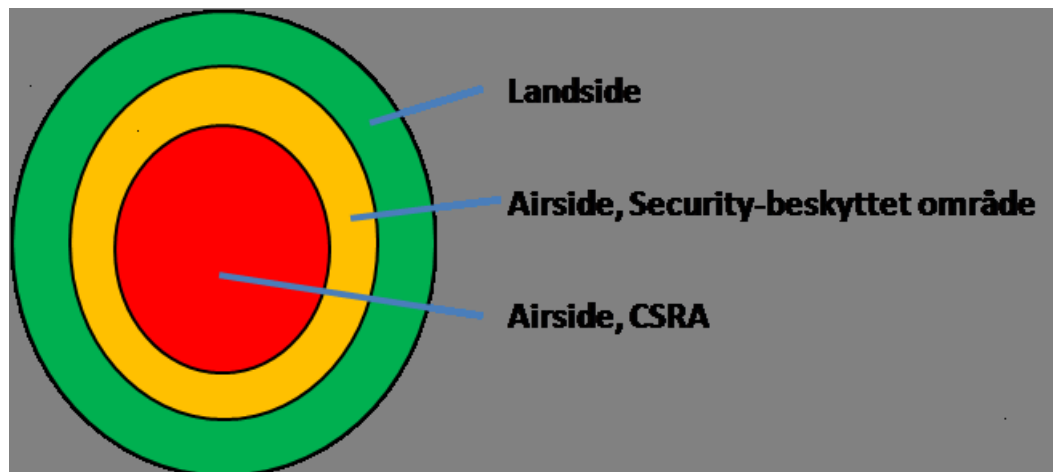
## 1.2 RELEVANT REGULERING

### 1.2.1 SIKKERHED

Der findes på såvel internationalt plan som EU-plan og nationalt plan en regulering af de sikkerhedsforanstaltninger, der skal håndhæves i lufthavne<sup>6</sup>. Rådets forordning 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart foreskriver bl.a. at lufthavne skal opdeles i fire områder: (i) landside, (ii) airside, (iii) security-beskyttede områder, og (iv) kritiske zoner i security beskyttede områder.

I praksis er der i de fleste lufthavne – som i Lufthavnen - kun zonerne (i), (iii) og (iv), hvor de to sidste i daglig tale ofte under et bliver kaldt Airside.

Figur 1 nedenfor viser de sikkerhedsmæssige områder.



<sup>6</sup> På Internationalt plan kan nævnes "Convention on International Civil Aviation" og ICAO's (International Civil Aviation Organization) "International Standards and Recommended Practices" (benævnt SARP's), der er standarder, som lufthavne og flyselskaber skal efterleve. På EU-plan kan henvises til publikationen "Guide to European Community legislation in the field of civil aviation, fra juni 2007, der i afsnit C og D indeholder en oversigt over direktiver og forordninger på området. Endvidere kan specifikt henvises til forordning 300/2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart, der fastlægger fælles regler og grundlæggende normer for luftfartssikkerheden, ligesom den sikrer en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart.

Det grønne område repræsenterer Landside, hvilket er området udenfor "hegnet" i Lufthavnen, og hvortil der er offentlig adgang.

Det gule område repræsenterer det "security beskyttede område", som er området indenfor hegnet men i den letteste sikkerhedszone. Hertil er der kontrolleret adgang.

Det røde område repræsenterer sikkerhedszonen "Kritiske områder af security beskyttede områder" også kaldet CSRA (Critical Parts of Secured Restricted Area), hvortil der er yderligere ikke ubetydelige kontrolforanstaltninger for såvel kørende materiel som individer, herunder screening af såvel personer som køretøjer mv.

Nationale bestemmelser vedrørende sikkerhed findes bl.a. i §§ 70-70c i luftfartsloven, jf. lov nr. 731 af 2007, og i bekendtgørelser og BL'er udstedt i medfør heraf.<sup>7</sup> Bekendtgørelse nr. 1339 af 2007 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed indebærer, at flyvepladser og luftfartsselskaber er forpligtede til at udarbejde sikkerhedsplaner, der skal godkendes af SLV, og at disse sikkerhedsplaner udgør klassificeret materiale, som ikke må videregives til uvedkommende.<sup>8</sup> Det er SLV, der fører tilsyn med, at bestemmelserne i sikkerhedsplanerne overholdes.

Endelig har SLV i BL 11-1 udarbejdet et flyvepladsreglement for Lufthavnen.<sup>9</sup>

Generelt gælder, at det at ændre eller udvide en lufthavns kapacitet er et helt normalt fænomen, som enhver større lufthavn løber ind i fra tid til anden. Det kan endvidere generelt anføres, at Terminal A ikke har nogen direkte indvirkning på flysikkerheden i Lufthavnen, idet Terminal A ikke vil have terminal-fingre eller bygningsbetjente standpladser, hvor der er adgang direkte fra terminalen til flyet. SLV skriver da også til Terminal A i brev af 8. juli 2008, at forhold inde på lufthavnsområdet – herunder flyvesikkerhed – er noget CPH er ansvarlig for, jf. nærmere afsnit 1.5 nedenfor.

For så vidt angår security-mæssige forhold fremgår det af lov om luftfart § 70b, stk. 4, at eftersyn af personer, bagage, gods, mv. foretages af politiet og efter

<sup>7</sup> Kompetencen til at udstede forskrifter om sikkerhed er ved bekendtgørelse nr. 1597/2007 delegeret til SLV. Det fremgår af denne bekendtgørelses § 5, stk. 1, at SLV's forskrifter som hovedregel udfærdiges som Bestemmelser for Civil Luftfart (BL)

<sup>8</sup> Sikkerhedsplanerne skal som minimum opfylde kravene i modellsikkerhedsplaner udarbejdet af SLV på grundlag af de til enhver tid gældende internationale bestemmelser, som vedtages af Organisationen for international civil luftfart, ICAO, og den regionale europæiske organisation ECAC. Sikkerhedsplanerne skal endvidere godkendes af SLV.

<sup>9</sup> Flyvepladsreglementet er fastsat med hjemmel i bekendtgørelse nr. 321/1985 om ordensreglement for flyvepladser.

trafikministerens (SLV's) bestemmelse tillige af andre myndigheder. Det fremgår af forarbejderne til loven, at disse "andre myndigheder" f.s.v.a. Lufthavnen udelukkende kan udgøres af CPH's eget personale, hvorfor Terminal A ikke som situationen er nu selv kan ansætte personale til at forestå securityarbejdet.<sup>10</sup>

#### 1.2.2 ÆNDRINGER/UDVIDELSER AF LUFTHAVNEN

Ændring af en flyveplads kræver tilladelse efter luftfartslovens §§ 55 og godkendelse efter luftfartsloves § 60.

SLV har som følge heraf meddelt Terminal A, at en opførelse af den ny terminal formentlig vil kræve, at Transportministeren og Terminal A går i dialog om en § 55 tilladelse, og at SLV og CPH går i en dialog om en § 60 godkendelse.

Såvel en tilladelse efter § 55 som en godkendelse efter § 60 er helt normal procedure, når der foretages ændringer i en lufthavn. SLV ønsker dog først at opstarte en dialog herom, når der foreligger en klar tilkendegivelse fra CPH om, at CPH er rede til at stille de fornødne arealer til rådighed for projektet, jf. nærmere SLV's brev af 8. juli 2008 og afsnit 1.5 nedenfor.

Herudover skal SLV formentlig i medfør af bekendtgørelse 1339 af 2007 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, § 15, foretage en sikkerhedsmæssig godkendelse af Terminal A.

#### 1.2.3 BETALING FOR BRUG AF LUFTHAVNEN

Efter luftfartslovens § 71, stk. 1, kan transport- og energiministeren fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads. Luftfartsloven indeholder ikke udtrykkelige bestemmelser om, hvordan betalingen skal fastsættes. For Lufthavnens vedkommende er bemyndigelse til at fastsætte regler om betaling i 2005 delegeret til SLV.<sup>11</sup> SLV har som baggrund herfor udarbejdet BL 9-15 "*Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)*". CPH har på baggrund heraf udformet et takstregulativ, der er godkendt af SLV.

Fastsættelse af regler om betaling for brug af flyvepladser er baseret på artikel 15 i Chicago-konventionen om lufthavns- og lignende takster. Danmark har folkeret-

<sup>10</sup> Trafikministeren har over for folketingsudvalget givet tilsagn om, at "andre myndigheder" alene omfatter CPH's eget personale, således at sikkerhedseftersyn i dag kun kan foretages af politiet og af ansatte i CPH. Det fremgår dog af note 100 i Karnovs bemærkninger til loven, at det ikke kan udelukkes, at den fremtidige udvikling kan indebære, at det vil være hensigtsmæssigt at åbne mulighed for, at eftersyn af en flyveplads eller et luftfartsselskab kan overlades til f.eks. godkendt personale i en autoriseret vagtvirksomhed.

<sup>11</sup> Jf. bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007, om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenets fastsatte forskrifter og om klageadgang.

ligt forpligtet sig til at følge Chicago-konventionen og de anbefalinger som ICAO, den internationale civile luftfartsorganisation under FN, fastsætter.

Formålet med Chicago-konventionens artikel 15 er at sikre, at de nationale flyvepladser står åbne for luftfartøjer fra andre lande på samme vilkår som gælder for nationale luftfartøjer. ICAO anbefaler anvendelsen af en lang række principper, som kan sammenfattes i 3 overordnede principper:

- Taksterne skal være omkostningsrelaterede<sup>12</sup>
- Taksterne skal være ikke-diskriminerende
- Taksterne skal baseres på gennemskuelighed

At taksterne skal være omkostningsrelaterede betyder, at de skal basere sig på de udgifter, der er forbundet med at levere lufthavnsydelser, og at brugerne generelt set ikke skal betale for faciliteter, som de ikke benytter<sup>13</sup>.

Generelt gælder, at alle taksterne skal betales af luftfartsselskaberne, og at betalingen således er et mellemværende mellem den enkelte lufthavn og luftfartsselskaberne.

Det fremgår af takstregulativet for CPH, at de afgifter, luftfartsselskaberne skal betale, består af (i) en startafgift, (ii) en passagerafgift, (iii) en securityafgift og (iv) en opholdsafgift.

Ad (i): Startafgiften betales for flyets benyttelse af landingsbaner, rulleveje, standpladser og broer (Airside infrastruktur) og beregnes på baggrund af det enkelte flys maksimale take-off vægt.

Ad (ii): Passagerafgiften er en enhedspris pr. passager, der betales for passagerernes benyttelse af terminalfaciliteterne. Det er typisk denne passagerafgift som luftfartsselskaberne fakturerer direkte videre til passagererne på billetten som "lufthavnsafgifter" i den såkaldte "tax box". Transfererende og indenrigs passagerer betaler p.t. en lavere afgift.

Ad (iii): Securityafgiften er en enhedspris pr. passager (ca. 30 kr.), der betales for de arealer, de anlæg og de personaleressourcer, der medgår til den samlede securityopgave i Lufthavnen. Der er tale om det securitycheck, som man som passager og som ansat i en virksomhed i Lufthavnen undergår for at komme ind i termina-

<sup>12</sup> Det fremgår dog af BL 9-15 afsnit 4.2, at SLV kan bestemme om afgifterne skal baseres på en omkostningsmæssig model eller en incitamentskabende model.

<sup>13</sup> Rapport om fastsættelse af lufthavnstakster i Danmark, Transport- og Energiministeriet – april 2006, s. 18-20 og s. 32



lens "Airside" område, securitycheck af bagagen, securityinspektioner rundt om Lufthavnens hegn, securitycheck for passage af CSRA grænser mv.

Ad (iv): Opholdsafgiften er i væsentlighed den parkeringsafgift som luftfartselskaberne betaler for at have et fly holdende på en standplads.

Terminal A vil – for så vidt angår luftfartsselskaber, som vælger at anvende Terminal A – alene være berettiget til en af de nævnte fire afgifter; passagerafgiften, idet denne vedrører betaling for passagerens anvendelse af terminalfaciliteterne. De øvrige afgifter ville fortsat skulle opkræves af CPH, der jo bevarer det direkte kundeforhold på disse områder, inklusive security afgiften, idet det som nævnt er personale ansat af CPH, der efter de nugældende regler skal udføre denne opgave. Den brug luftfartsselskaberne gør af Lufthavnens øvrige faciliteter, yder luftfartsselskaberne altså fortsat betaling for til CPH.

#### 1.2.4 GROUND HANDLING

Ground handling er en af de få konkurrenceudsatte aktiviteter i Lufthavnen.

De traditionelle ground handling tjenester er:

- Rengøring af fly
- Bagagehåndtering
- Lastning og lodsning af fly
- Transport af mad og drikkevarer til flyet
- Brændstof og oliepåfyldning
- Flyhåndtering (Push back mv.)
- Deicing
- Check in (billet og rejsedokument kontrol)
- Boarding (billetkontrol og ombordstigning på fly)
- Handicap-befordring
- Håndtering af fragt og post
- Øvrige specifikke aktiviteter som kræves af brugeren (luftfartsselskabet)

Ground handling af rute- og charterfly leveres i Lufthavnen i dag af følgende tre selskaber: Novia, SAS Ground Services Danmark A/S og Menzies. CPH har modsat aldrig været aktiv på ground handling markedet.

Markedet for levering af ground handling ydelser er kendetegnet ved hård konkurrence og en meget lav overskudsgrad.

Ground handling selskaberne er underleverandører til luftfartsselskaberne, der betaler ground handling selskaberne for de leverede ydelser. Handlingsselskaberne betaler CPH for at stille IT-udstyr og infrastruktur til rådighed, ligesom de betaler for leje af nødvendige kontorfaciliteter. Handlingsselskaberne betaler derudover i princippet en handlingsafgift til CPH for at stille bagagesorteringsanlægget til rådighed. Prisen er DKK 10,00 pr. passager i udenrigsfart og DKK 5,00 i indenrigsfart, men i praksis opkræver CPH denne afgift direkte hos luftfartsselskaberne. Opførelsen af terminal A vil føre til en forbedret konkurrencesituation på markedet/markederne for ground handling, idet en række ground handling ydelser vil kunne tilbydes i og ved terminalen, ligesom der vil blive skabt basis for konkurrence f.s.v.a. de ground handling tjenesteydelser, der i dag er undtaget fra konkurrence fordi de er centraliserede i henhold til ground handling direktivet<sup>14</sup>, jf. nedenfor afsnit 1.2.4.2., undtagelse 3.

For at åbne markedet op for konkurrence, blev der på EU-plan i 1996 vedtaget et direktiv om adgang til ground handling markedet i Fællesskabets Lufthavne<sup>15</sup>. Dette direktiv er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 933 fra 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

#### *1.2.4.1 Hovedreglen: Fri adgang til ground handling markedet*

CPH har som hovedregel en forpligtelse til at sikre leverandører fri adgang til markedet for levering af ground handling ydelser i Lufthavnen, jf. artikel 6 i direktiv 96/67, og §§ 3 og 4 i bekendtgørelse nr. 933/1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

Det følger af bekendtgørelsens §§ 21 og 24, at det er Lufthavnens administration (CPH), der skal fordele den disponible ground handling plads i Lufthavnen, og at det er SLV, der fører tilsyn med bekendtgørelsen.

#### *1.2.4.2 Undtagelser*

Direktivet og bekendtgørelsen indeholder i alt tre undtagelser til hovedreglen om fri adgang til markedet for ground handling ydelser. I alle tre tilfælde er der tale om, at CPH ikke selv har beslutningskompetencen, idet CPH i stedet vil skulle have en tilladelse fra SLV eller Konkurrencestyrelsen for at begrænse adgangen.

#### *Undtagelse 1: Begrænsning af antallet af leverandører på forpladsen (SLV)*

SLV kan efter indstilling fra CPH begrænse antallet af leverandører, som har tilladelse til bl.a. (i) bagagehåndtering og (ii) forpladshandling (bl.a. lastning og lods-

<sup>14</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i fællesskabets lufthavne

<sup>15</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i fællesskabets lufthavne.

ning af flyet og transport af besætning og passagerer mellem flyet og terminalen). Dette følger af bekendtgørelsens § 5. Antallet af leverandører der begrænses kan ikke være mindre end to for hver kategori.

*Undtagelse 2: Midlertidig begrænsning som følge af plads eller kapacitetsbegrænsninger (Konkurrencestyrelsen)*

Konkurrencestyrelsen kan træffe afgørelse om midlertidigt at dispensere fra den fri adgang til markedet, således at antallet af ground handlers begrænses, jf. bekendtgørelsens §§ 9-11. En sådan afgørelse kan træffes, hvis specifikke plads- og kapacitetshensyn, navnlig pladsmangel og/eller arealets udnyttelsesgrad umuliggør åbning af markedet, og afgørelsen skal være ledsaget af en plan, der sigter mod at afhjælpe plads- og kapacitetsproblemerne. Konkurrencestyrelsen har ifølge mine oplysninger ikke truffet en sådan afgørelse.

*Undtagelse 3: Centraliserede infrastrukturer (SLV)*

SLV har ifølge bekendtgørelsens § 8 mulighed for at give tilladelse til, at forvaltningen af visse centraliserede infrastrukturer i en lufthavn forestås af CPH. CPH kan i disse situationer kræve, at leverandører af ground handling ydelser skal anvende disse infrastrukturer eventuelt mod betaling. En sådan tilladelse kan gives, hvis infrastrukturernes kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkninger ikke giver mulighed for, at de opdeles eller for, at der forefindes flere af dem.

SLV har den 26. august 1998 givet CPH tilladelse til at centralisere et bagagesorteringsanlæg, deicing platforme, hydrant anlæg (anlæg for opbevaring og fremføring af brændstof til fly), dirigering af fly ved ankomst og afgang og transport af passagerer mellem fly og terminal. Herved er disse ydelser/anlæg reelt undtaget fra konkurrence.

### 1.3 SÆRLIGT OM CPH

CPH blev ved lov nr. 517 af 2000 oprettet som et aktieselskab, hvis aktiekapital blev indskudt af staten. CPH ejer som nævnt i afsnit 1.1. hele det areal som Lufthavnen ligger på og i al væsentlighed alle bygninger, baneanlæg, parkeringshuse, mv. Undtaget herfra er dog – som ligeledes nævnt i afsnit 1.1. - enkelte cargo-terminaler og hangarer, som operatører har fået lov at opføre for egne midler på en af CPH lejet grund.

I december 2005 overtog Macquaire Airports kontrollen med selskabet. I dag ejer Macquaire 53,4 % af aktierne og 39,2 % ejes af den danske stat. De resterende 7,4 % ejes af andre aktionærer. Det fremgår af en artikel i Børsen den 21. august 2008, der vedlægges som bilag 1, at Macquaire Airports har solgt halvdelen af si-

ne aktier i CPH til et andet Macquarie selskab, nemlig Macquarie European Infrastructure Fund 3.

Macquarie Airports overtagelse af kontrollen over CPH medførte en del ændringer i forretningsstrategien. Bl.a. ændrede selskabets investeringsplan karakter fra primært at handle om kapacitetsudvidelser og infrastruktur til mere at handle om kommercielle investeringer i form af butiksudvidelser mv. Udbyttepolitikken blev ændret til en pay out ratio på 100, hvilket formentlig har været årsagen til serviceforringelser på securityområdet, bagageudlevering, rengøring mv.

Endelig blev der lagt en ny strategi for at få vedtaget en ny og for selskabet gunstigere model for regulering af trafikafgifterne, således at taksterne løbende kan stige.

#### 1.3.1 INDTÆGTER

CPH havde i 2007 en omsætning på næsten DKK 3 mia., der kan opdeles i følgende fire hovedgrupper (i DKK)<sup>16</sup>:

Trafikindtægter	1.512,8 mio.	52 %
Koncessionsindtægter	829,5 mio.	28 %
Lejeindtægter	229,7 mio.	8 %
Salg af tjenesteydelser mv.	<u>352,6 mio.</u>	12 %
I alt	<u>2.924,6 mio.</u>	

Som det fremgår ovenfor udgør trafikindtægterne – altså de afgifter CPH opkræver fra luftfartsselskaberne – langt størstedelen af indtægterne.

Den andel de forskellige afgifter udgør af de samlede trafikindtægter er som følger<sup>17</sup> (i DKK):

Startafgifter	492,3 mio.
Passagerafgifter	679,8 mio.
Security afgifter	307,3 mio.
Opholdsafgift, mv.	<u>33,4 mio.</u>
I alt	<u>1.512,8 mio.</u>

<sup>16</sup> Jf. CPH's Koncernregnskabsrapport 2007, side 49. Rapporten er tilgængelig via [www.cph.dk](http://www.cph.dk).

<sup>17</sup> Jf. CPH's Koncernregnskabsrapport 2007, side 66

Den største post i trafikindtægterne udgøres af passagerafgifterne, der udgør 45 %. Som nævnt i afsnit 1.2.3 er det passagerafgiften, som Terminal A vil have mulighed for at konkurrere på til gavn for flyselskaberne og i sidste ende passagerne.

Koncessionsindtægterne kan opdeles i følgende underkategorier (i DKK)<sup>18</sup>:

Shoppingcenter	470,6 mio.
Handling	100,8 mio.
Parkering	204,2 mio.
Øvrige koncess.	53,9 mio.
I alt	829,5 mio.

Som det kan ses, opnås langt den største koncessionsindtægt fra shoppingcenteret. Indtægten opnås via en omsætningsafhængig betaling fra de handlende kombineret med en minimumsafgift til CPH pr. passager. På grund af CPH's store indsigt i bruttoavancer på de enkelte varegrupper, er det muligt at skrue aftalerne sådan sammen, at langt størstedelen af avancen tilfalder CPH.

CPH havde i 2007 en overskudsgrad (EBITDA-margin) på 61 %, hvilket gav et resultat før renter, afskrivninger og skat på DKK 1.784,9 mio.<sup>19</sup>

### 1.3.2 KAPACITET

#### *Banekapacitet*

Lufthavnen har i alt tre start-/landingsbaner; to parallelbaner og en tværbane.

Afstanden mellem centerlinjerne på parallelbanerne er 720 m, hvilket betyder, at de to baner af flyvesikkerhedsmæssige grunde ikke kan bruges uafhængigt af hinanden, idet dette vil kræve en afstand på 1.180 m.

Tværbanen bruges kun under særlige vejrforhold med stærke vinde fra enten en nordvestlig eller en sydøstlig retning. Banen er belagt med en række restriktioner og er helt lukket i perioder mellem kl. 23.00 og 07.00, medmindre helt særlige og vanskelige trafikforhold kan dokumenteres.

Lufthavnen har defineret sin banekapacitet under gode vejrforhold til at være 83 blandede flyoperationer pr. time. Lufthavnen er slotreguleret, hvilket i praksis betyder, at alle ankomst- og afgangstider skal være godkendte af slotkoordinatoren,

<sup>18</sup> Jf. CPH's Koncernregnskabsrapport 2007, side 66

<sup>19</sup> Jf. CPH's Koncernregnskabsrapport 2007, side 6

der er én af alle involverede parter helt uafhængig enhed. Enheden hedder Airport Coordination Denmark (ACD) og har baggrund i Rådets forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993.

Lufthavnens samlede årlige flyoperations tal er fra 2000 frem til 2007 faldet med mere end 15 %. Det betyder, at Lufthavnen med sit nuværende layout som minimum har plads til en 15 % stigning i antallet af operationer, svarende til mere en 40.000 årlige operationer.

Lufthavnen har i modsætning til mange andre store europæiske lufthavne kun ganske få tidspunkter på dagen, hvor der ikke er ledige slots (afgangstider).

Hvis det en gang i fremtiden måtte blive fornødent at udvide banekapaciteten er der mulighed herfor; dels via tekniske løsninger (f.eks. anvendelsen af GPS), dels via udvidelse i form af afkørsler fra landingsbaner (f.eks. High Speed Exit Ramps).

Banekapaciteten kan dermed antageligvis løftes fra de nuværende 83 operationer i timen til mere end 100 operationer i timen. Under hensyntagen til, at flyene generelt er blevet større og flyselskaberne markant bedre til at fylde dem, vil der dog efter Terminal A's vurdering gå en del år, før en større udvidelse – også efter etableringen af Terminal A - vil blive nødvendig.

#### *Terminaler*

CPH har i alt 3 terminaler, idet terminal 2 og 3 er en samlet bygning, om end terminal 2 blev taget i brug i 1960, medens terminal 3 først blev taget i brug i 1998.

Terminal 1 blev tidligere kaldt "indenrigsterminalen", men efter Danmarks indtræden i Schengen samarbejdet er indenrigsflyvning, og flyvning indenfor Schengen landende smeltet sammen.

Ved indvielsen af terminal 3 i 1998 blev det skønnet, at Lufthavnens samlede kapacitet ville være ca. 25 mio. passagerer. Siden hen er antallet af såkaldte transit passagerer, altså passagerer der kun bruger Lufthavnen for at skifte fly, faldet en del, mens antallet såkaldte "point to point " passagerer tilsvarende er steget, hvilket ikke mindst skyldes stigningen af low cost passagerer. Det er således tvivlsomt om CPH's check in kapacitet og bagage sorteringsanlæg kan håndtere op til 25 mio. passagerer med disse ændringer i passager sammensætningen.

I 2007 havde terminal 1-3 i alt 21, 4 mio. passagerer, idet CPH dog har tilkendegivet en målsætning om, at der skal passere 30 mio. passagerer gennem de tre terminaler i 2015<sup>20</sup>.

Terminal A vil i sagens natur udvide kapaciteten på terminalområdet ligesom den vil medføre en bedre udnyttelse af standpladskapaciteten og således aflaste CPH's trængte kapaciteter. Samtidig vil Terminal A, som følge af de bedre priser, produkter og services virke som katalysator for væksten og derved øge sandsynligheden for, at Lufthavnen samlet set når målet om 30 mio. passagerer i 2015.

#### *Flystandpladser*

Overordnet har Lufthavnen 108 flystandpladser (parkeringspladser til fly) inklusiv fragtområdet. Der er dog en række restriktioner i brugen af standpladser, idet de har forskellige størrelser således at alle fly ikke kan holde alle steder. Brugen af visse pladser vil også lukke nabopladserne. 43 standpladser er i direkte forbindelse med terminalerne.

Fire pladser for enden af finger A samt hele finger C er defineret som Non-schengen område.

I travle perioder er der ofte mangel på bygningsnære flystandpladser, hvilket betyder, at fly ofte holder og venter på, at deres plads bliver ledig. Pladserne i fragtområdet bliver i dag ikke, eller kun under helt særlige forhold brugt til almindelig rute- eller charterflyvning.

Terminal A vil, som nævnt, medføre en bedre udnyttelse af standpladskapaciteten og således aflaste CPH's trængte kapaciteter.

#### *Fragtområdet*

Fragtområdet har i alt op til 17 flystandpladser. Lufthavnens primære kunde på fragtområdet er DHL, der næsten udelukkende opererer mellem klokken 22.00 og 06.00. Inden for dette tidsrum forekommer det periodevis, at DHL bruger samtlige pladser. DHL har af og til et til to fly langtidsparkeret i området hvor de altså også står der i dagtimerne. Det kan endvidere forekomme at andre fragt- eller passagerselskaber har et til to fly parkeret i området.

Lufthavnen har videre en række fragtkunder der typisk kommer i dagtimerne, ofte med fly af typen B747. Der er i dagtimerne højst 2 af sådanne fly på samme tid. Disse fly er parkeret umiddelbart ud for fragtterminalerne. Der er således typisk ca. 10 ledige standpladser i området mellem klokken 06.00 og 22.00.

---

<sup>20</sup> Jf. CPH's årsrapport for 2007, side 8.

Hvis det antages at selskaber som Sterling og Easyjet flytter til en eventuel ny lavpristerminal (Terminal A) vil det alt andet lige medføre, at CPH får frigjort standpladser i det nuværende terminalområde, herunder i Finger A. Da begge selskaber flyver til London, som er en Non-schengen destination, kan det yderligere betyde at CPH ikke længere har behov for at have et Non-schengen område for enden af finger A. Terminal A vil derfor frigøre kapacitet til CPH hvilket også vil give større fleksibilitet for CPH i anvendelsen af flystandpladserne.

#### 1.4 SÆRLIGT OM TERMINAL A

##### 1.4.1 INITIATIVTAGERNE BAG TERMINAL A

Initiativtagerne til Terminal A projektet har et indgående kendskab til Lufthavnen, idet flertallet af personerne bag er tidligere ledende medarbejdere i CPH. Personerne bag projektet har via deres indgående kendskab til branchen indsigt i, hvad branchen efterspørger og i hvordan man bedst tilbyder kunderne på markedet bedre priser, effektivitet og service. Initiativtagerne er følgende:

*Torben Thyregod:* Torben blev i 1994 ansat som finanschef i CPH og avancerede senere (2000) til CFO og derefter til viceadministrerende direktør i 2007. Som medlem af direktionen havde Torben stor indflydelse på såvel udviklingen af organisationen, effektiviseringen af forretningsgangene, innovative og nytænkende tilgang til produkter og service over for Lufthavnens kunder samt videreudvikling af de kommercielle aktiviteter. Herudover har Torben været dybt involveret i udviklingen og gennemførelsen af CPH's Internationale strategi om opkøb og udvikling af lufthavne i udlandet.

*Mogens Kornbo:* Mogens blev i 1995 ansat som projektleder i CPH, hvor han i de første år havde ansvaret for nogle af Lufthavnens større udbygninger inden for bagageanlæg, terminaler, parkeringsanlæg og hotel. I 2001 avancerede Mogens til underdirektør og COO, og han stod som sådan for såvel den daglige drift som den fremadrettede udvikling af Lufthavnen. Mogens havde således det organisatoriske ansvar for langt størsteparten af Lufthavnens ansatte samt det myndighedsmæssige ansvar for såvel flyvesikkerhedsområdet samt security området. Desuden var det Mogens der ledte udarbejdelsen og implementeringen af Lufthavnens master planer og havde således ansvaret for udviklingen og udbygningen af Lufthavnen.

*Kren Erik Nielsen:* Kren er oprindeligt uddannet økonom og har arbejdet bl.a. som CFO i C.W. Obel A/S samt Ferrosan A/S. Kren sidder endvidere som bestyrelsesmedlem i en række selskaber. Kren har et stort netværk i den finansielle verden og erfaringer fra tilrettelæggelse, opstart og drift af virksomheder.

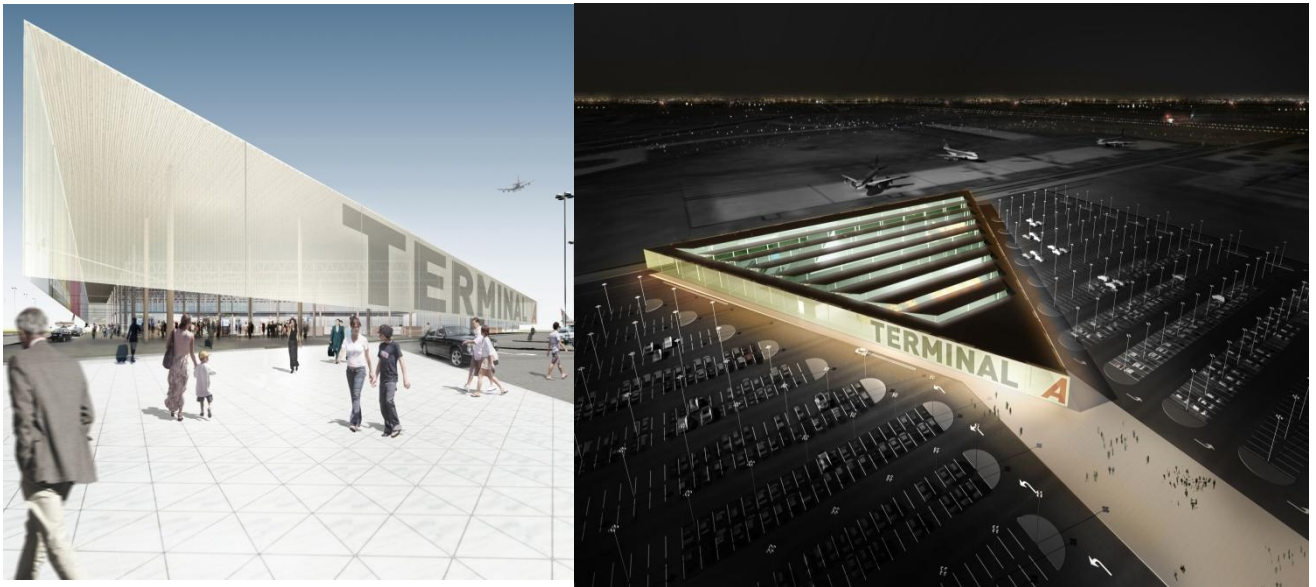


Udover de tre initiativtagere er der senest blevet knyttet endnu en kompetence til projektet:

*Hans Christian Stigaard:* Hans Christian blev ansat i CPH i 1994. Han var i årene 1994-2004 først trafikchef og siden underdirektør med ansvar for trafikafviklingen og flyvesikkerheden i CPH og havde ansvaret for udbygningen af den trafikale infrastruktur. Kendetegnende for Hans Christian er hans meget indgående kendskab til reglerne indenfor området og ikke mindst hans store netværk i branchen.

#### 1.4.2 BESKRIVELSE AF TERMINAL A

Terminal A er designet som en trekant, hvor passagerne træder ind gennem spidsen af trekanten, hvorefter arealet udvider sig sideløbende med, at der er brug for mere plads for, at alle passagerer kan komme hurtigt igennem systemet.



Figur 2: Terminal A set hhv. fra landside og fra luften

IATA (International Air Transport Association) har udarbejdet en meget omfattende designmanual, der klassificerer designet af terminaler i grupperne A til E, hvor E er den ringeste. Terminal A følger IATA's designkriterier og er dimensioneret efter IATA standard A.

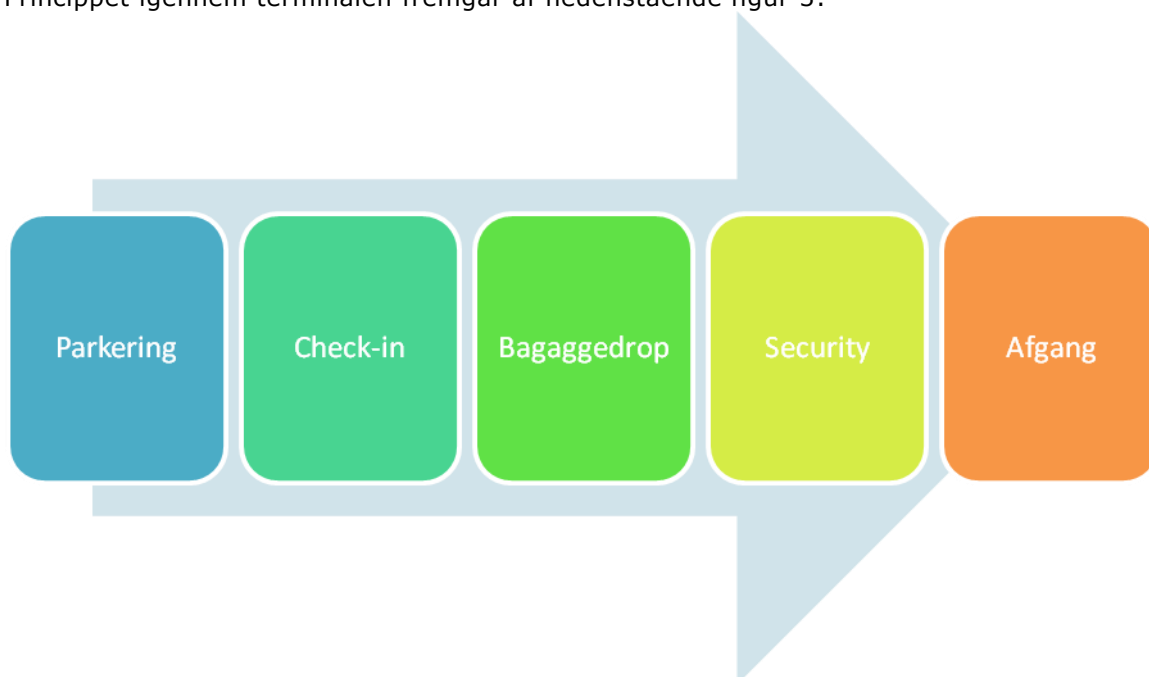
<b>LOS</b>	<b>Flows</b>	<b>Delays</b>	<b>Comfort</b>
<b>A - Excellent</b>	<b>Free</b>	<b>None</b>	<b>Excellent</b>
<b>B - High</b>	<b>Stable</b>	<b>Very Few</b>	<b>High</b>
<b>C - Good</b>	<b>Stable</b>	<b>Acceptable</b>	<b>Good</b>
<b>D - Adequate</b>	<b>Unstable</b>	<b>Passable</b>	<b>Adequate</b>
<b>E - Inadequate</b>	<b>Unstable</b>	<b>Unacceptable</b>	<b>Inadequate</b>
<b>F - Unacceptable</b>	<b>--- System Breakdown ---</b>		<b>Unacceptable</b>

Til sammenligning er CPH's terminal 1-3 generelt dimensioneret efter IATA standard C. Terminal A er endvidere dimensioneret således, at der er taget højde for yderligere vækst.

Terminalen er designet således, at passagerne får den nemmeste og hurtigste vej igennem systemet.

Ud over den korte distance fra parkeringsplads til terminalens Airside medvirker en kraftig opdimensionering af bagagedrops og security check til, at det som hovedregel vil tage maksimalt 20 minutter fra passageren forlader bilen eller på anden vis kommer frem til terminalen, til at pågældende er klar til at gå ombord på sit fly.

Princippet igennem terminalen fremgår af nedenstående figur 3:



Til figuren kan knyttes følgende forklarende bemærkninger:

*Parkering:*

Der er lagt op til i første omgang 2000 parkeringspladser umiddelbart ud for terminalen. Disse parkeringspladser er tænkt som lavpris parkeringspladser og skal derfor i udgangspunktet være markant billigere end de øvrige parkeringspladser i CPH. Terminal A har lagt op til at prisen for en uge skal være DKK 199. Til sammenligning koster den samme uge i CPH P-anlæg fra DKK 360 til DKK 2.055<sup>21</sup>.

Som supplement til ovenstående tilbud vil der yderligere være en gratis shuttlebus, der påtænkes at køre med ca. 10 minutters interval til og fra Lufthavnens offentlige trafikknudepunkt, hvor metro, bus og tog findes.

*Check-in:*

Check-in er den proces, hvorunder passageren bekræfter at ville bruge sin booking og dermed aktiverer sin billet, får tildelt en plads i flyet og tilkendegiver hvor meget bagage, der evt. skal i flyets lastrum (indchecket bagage).

Da IATA (og også lavprisselskaberne) alle forudser, at det egentlig check-in om få år for 95 % af passageres vedkommende vil foregå via internettet hjemmefra, er der i Terminal A lagt op til, at kun meget få passagerer vil have brug for check-in. Der vil derfor være ganske få faciliteter til denne proces i selve terminalen.

*Bagagedrop:*

For de passagerer, der har bagage der skal i flyets lastrum, etableres et antal bemandede bagage drop. Det, der reelt sker ved denne funktion, er, at inden bagagen sendes med flyet "parres" passager og bagage. Dette sker i dag manuelt ved at medarbejderen i bagagedroppet modtager bagagen og ved samme lejlighed sikrer sig at billet og pas i øvrigt stemmer overens.

Herefter sikkerhedsbehandles bagagen og sendes til flyets lastrum. Skulle passageren af en eller anden grund ikke indfinde sig i flyet kræver sikkerhedsreglerne, at den pågældende passagers bagage bliver taget ud af flyet igen.

Bagagedrop forventes i fremtiden formentligt at blive ubemandet og blive erstattet af teknologi, der sikrer "parringen" af bagage og passager.

I Terminal A, der pt. er designet for 2 mio. passagerer, planlægges anlagt 19 bagagedrop, hvilket relativt betragtet er mere end dobbelt så mange som i CPH's terminal 1-3. Dette for at undgå køer.

---

<sup>21</sup> Jf. [www.cph.dk/CPH/DK/MAIN/Parkering+og+transport/Parkering/Priser+og+betaling.htm](http://www.cph.dk/CPH/DK/MAIN/Parkering+og+transport/Parkering/Priser+og+betaling.htm).

*Security check:*

Efter bagagedroppet er sket, eller - hvis man ikke har bagage der skal i flyets lastrum - som det første, møder man security checkstedet. Til forskel fra i CPH's terminal 1-3 fortsætter man efter bagagedroppet ligefrem mod security checkstedet. Et af designkriterierne har nemlig været hele tiden at bringe passageren i én fremadrettet lige bevægelse fra bil til fly.

Antallet af security checksteder i terminal A er pt. 6 stk. Antallet af checksteder i Terminal A er således relativt ca. 3 gange større end CPH's kapacitet.

*Afgang:*

Efter sikkerhedschecket er passageren klar til afgang. Passageren er nu i "preflight" området, hvor der vil være tilbud såsom børneområde, stilleområde, café, restaurant, "tax-free" forretning mm. Her er desuden gratis adgang til trådløst internet. Modsat CPH's terminal 2-3, er det dog bevidst valgt ikke at føre passageren tvunget igennem en stor "tax-free" forretning.

Terminal A anser det for mest sandsynligt, at passagerne af sikkerheds- og komfortmæssige grunde "busses" fra Terminalen ud til flyet. Det betyder, at Terminal A's flyselskaber i princippet kan parkere deres fly, hvor de er parkeret i dag.

Terminal A ønsker dog at udnytte kapaciteten i Lufthavnen bedre end det foregår i dag ved også at inddrage de standpladser, der ligger i østområdet. Disse standpladser står som tidligere nævnt ledige store dele af dagen og ved at udnytte den kapacitet, forøges den ellers trængte kapacitet i nordområdet ved CPH's eksisterende terminaler.

Derudover kan der opnås en yderligere gevinst for Terminal A's flyselskaber ved - i den udstrækning det er muligt - at udnytte østområdets standpladser i en såkaldt "turn in - turn out" konfiguration, hvilket vil sige, at flyet har plads til selv at køre ind på og ud fra standpladsen. Derved mindskes turn around tiden (den tid flyet opholder sig på jorden) yderligere, og man undgår desuden anvendelsen af push back traktorer (den traktor der normalt i Lufthavnen skal til for at bakke flyet ud fra standpladsen). Hermed reduceres flyselskabets omkostninger yderligere.

## 1.4.3 BUSINESSCASE

Andelen af såkaldte point to point flyvninger, der typisk udføres af lavprisselskaberne, er i vækst, idet der i længere tid har været tale om pæne vækstrater. Derimod er væksten i transittrafikken negativ.

De luftfartselskaber, der leverer point to point trafik til lave priser, er helt afhængige af en meget høj effektivitet (at flyene er mest muligt i luften) og af konkur-

rencedygtige lufthavnstakster. Da en lufthavn ikke kan tage forskellige priser fra forskellige kunder for samme produkt, bliver der altså tale om en afvejning af den kortsigtede profitmaksimering og den langsigtede trafikvækst. En lufthavn, der tænker kortsigtet, får ikke del i fremtidens vækst, idet lavprisselskaberne flyver der, hvor kombinationen af effektivitet, passagerunderlag og takster giver den bedste forretning.

Ideen med Terminal A er netop at skabe en terminal, der imødekommer point to point lavprisselskabernes behov.

Terminal A konkurrerer hovedsagligt på pris og på effektivitet og fordelen herved kommer såvel luftfartsselskaberne som forbrugerne til gode.

#### *Konkurrence på pris:*

Terminal A vil nedsætte passagerafgiften i forhold til den pris, der i dag opkræves af CPH. Som følge af dels relativt lave byggeomkostninger og effektiv drift, dels – og mere væsentligt – at Terminal A kun skal have et normalafkast på den investerede kapital, er det muligt at tilbyde en passagerafgift til luftfartsselskaberne, der ligger 35 % under den afgift, de betaler i København i dag.

Derudover vil Terminal A tilbyde luftfartsselskaberne 50 % af indtjeningen fra driften af butikker og restauranter i terminalen. Sammen med reduktionen i passagerafgiften på 35 % svarer det til, at CPH ville skulle nedsætte passagerafgiften med ikke mindre end ca. 80 %.

Det må forventes, at lavprisselskaberne overvælter hele eller dele af denne besparelse til passagerne, som derved vil opnå lavere priser. Derudover vil passagerne opnå lavere priser for parkering, idet Terminal A vil opkræve lige under DKK 200 for en uges parkering på terminalnære parkeringspladser mod CPH, der opkræver DKK 360 for deres billigste parkering, der fordrer bustransport fra parkeringspladsen til terminalområdet og op til DKK 2055 for en uge.

#### *Konkurrence på effektivitet:*

Terminal A er som nævnt designet og dimensioneret således, at det skal være muligt at være parat til at gå om bord i flyet 20 minutter efter passageren ankommer til terminalen i bil eller med bus.

Dette lader sig først og fremmest gøre ved at kapaciteten på bagageafleveringsstederne og ved security er dimensioneret i forholdet 3:1 sammenlignet med CPH's terminaler. Hertil kommer, at terminalen er designet således, at passageren ikke skal bevæge sig gennem en labyrint, men i et direkte fremadrettet flow mod

flyet. Da terminalen er designet til lavprisselskaberne (point-to-point flyvninger) er bagagesorteringsanlægget ganske simpelt og hurtigt, da det ikke skal sortere og parre bagage fra flere forskellige fly. Terminal A vil ikke have nogen brobetjente standpladser, hvilket dels sparer den tid, det tager at køre broen til og fra flyet, men nok så væsentligt, giver mulighed for at tømme og fylde flyet fra begge ender. Terminal A's kunder kan således benytte en hvilken som helst standplads i Lufthavnen, hvorved kapacitetsudnyttelsen optimeres. Den samlede tidsbesparelse (afkortning af den tid flyet må opholde sig på jorden) ved disse tiltag forventes at udgøre minimum 10 minutter, hvilket svarer til, at et flyselskab med 10 daglige ruter ud af København får 100 minutters ekstra flyvetid pr. dag. Luftfartsselskaberne og branchen i øvrigt har da også gentagne gange peget på, at det er netop sådanne løsninger, der er behov for. Som [bilag 2](#) vedlægges presseklip, der dokumenter dette.

#### 1.4.4 TERMINAL A'S BELIGGENHED

Der ligger for nærværende 420.000 m<sup>2</sup> ubebygget areal i Lufthavnen. Et areal, som kan indrettes til såvel Landside som Airside aktiviteter.

Arealet er vist på nedenstående billede/figur 4 (det med blå markerede felt).



De fordele Terminal A vil medføre, jf. ovenfor, vil kunne realiseres, hvis Terminal A placeres i Lufthavnens østområde som vist på nedenstående – forstørrede – billede/figur 5.



Ved denne placering vil der således være en offentlig adgangsvej til terminalen, ligesom det vil være muligt at etablere terminalnære parkeringspladser. Det vil være muligt at placere terminalen direkte i Airside/Landside grænsen, og der vil være terminal-nære standpladser i udgangspunktet. De tilhørende standpladser vil ofte kunne konfigureres således at flyene vil kunne bruge turn in/turn out teknikken i stedet for push-back traktorer og dermed nedbringe både omkostninger og turn around tid væsentligt. Således kan der med denne placering skabes et produkt, der præcist møder lavprisselskabernes ønsker og behov. Endelig vil der være tale om en reelt set bedre kapacitetsudnyttelse af standpladserne i Lufthavnen, idet Terminal A vil benytte den relativt store frie standpladskapacitet der er i området i dagtimerne.

En placering uden for Lufthavnens område er af flere grunde – men særligt henset til de sikkerhedskrav der stilles - ikke en mulighed. Initiativtagerne bag Terminal A projektet har således undersøgt mulighederne for at lade Terminal A bygge på en ejendom i Dragør, syd for Lufthavnen, idet denne ejendom udgør det mest lufthavnsnære alternativ, som ikke ejes af CPH.

For at fragte passagerne fra terminalen til Lufthavnen ville det være nødvendigt at anvende et større antal busser. Busserne ville skulle tjekkes to gange i henholdsvis den gule og den røde zone, jf. afsnit 1.2.1 ovenfor. Hertil kommer, at passagerne som minimum vil skulle tjekkes for adgangshjemmel ved overgang til den gule zone, og at samtlige passagerer skulle igennem et sikkerhedseftersyn ved overgang til den røde zone. Sidstnævnte ville kræve endnu en terminallignende bygning i sig selv (inden for CPH's område), hvilket de facto gør en placering af Terminal A uden for CPH's område til en umulighed.

Endelig ville bagagen skulle undergå et sikkerhedseftersyn i terminalen, hvorefter den ville skulle lastes i lukkede containere, der måtte plomberes. Herefter skulle containerne fragtes under overvågning ind i først den gule zone og efterfølgende i den røde zone. I begge tilfælde ville der skulle foretages et fornyet sikkerhedseftersyn, hvor det sidste ville være særdeles omfattende.

I tillæg til sikkerhedsspørgsmålet, der i sig selv gør ideen om en terminal der ligger uden for Lufthavnens område illusorisk, ville behovet for ekstra busser betyde øgede omkostninger samt øget risiko for forsinkelser, der ville underminere hele ideen med en konkurrerende terminal til Lufthavnens eksisterende terminaler. Dertil kommer, at der ikke ville være mulighed for at anvende terminalnære standpladser, ligesom der i området skulle laves ikke ubetydelige udbygninger af det kommunale vejnet, som allerede i dag er en farlig flaskehals omkring sydvagten.

Sammenfattende er konklusionen, at det af hensyn til reglerne for sikkerhed (security) for en lufthavn, ikke er muligt at lægge en terminal "udenfor" Lufthavnen. En Terminal skal ligge i Airside/Landside grænsen og på en måde så man kommer direkte ind fra det grønne område til det røde område, jf. figur 1. Det er den eneste måde at føre passagerer og bagage ind i det såkaldte CSRA-område i overensstemmelse med de omfattende sikkerhedsregler på området.

Dertil kommer, at hvis man fandt en løsning, myndighederne kunne acceptere (hvilket altså ikke anses for realistisk i praksis), ville den være så omfattende, at business casen for en lavpristerminal ville falde helt fra hinanden.

Terminal A lægger op til en 35 % reduktion af passagerafgiften svarende til 34 kr. pr. passager.

Alene de markant større driftsomkostninger (shuttlebus, busser til fly, security og bagagehåndtering) ville medføre, at Terminal A's passagerafgift ville blive betydelig højere end den CPH opkræver.

Dertil kommer, at de øvrige tiltag Terminal A vil kunne tilbyde sine flyselskaber og passagerer, ikke ville kunne gennemføres. Alle de processer, som Terminal A lægger op til at gøre enklere og hurtigere, ville i dette tilfælde være mere komplicerede, tids- og ressourcekrævende og dermed også dyrere.

Terminal A bekendt findes der da heller ikke i Europa eksempler på, at der er placeret egentlige terminaler udenfor en lufthavns område.



## 1.5 DET HIDLIDIGE FORHANDLINGSFORLØB MELLEIL CPH, TERMINAL A OG STATENS LUFTFARTSVÆESEN

### 1.5.1 FORHANDLINGSFORLØBET MELLEIL CPH OG TERMINAL A

Terminal A indledte drøftelser med CPH i maj måned 2008 med henblik på at leje det i figur 5 ovenfor anførte område i Lufthavnen til brug for opførelse af en ny lavpristerminal.

Til at begynde med oplyste Terminal A dog ikke hvad formålet med lejen var, idet Kren Erik Nielsen, der repræsenterede Terminal A under de indledende møder, alene oplyste, at hans klient var interesseret i at leje det pågældende område med henblik på udøvelse af lufthavnsrelateret logistikvirksomhed.

Kren Erik Nielsen fik på møder afholdt den 15. maj og den 26. juni 2008 tilsagn om, at det forespurgte område var ledigt. Dog oplyste CPH, at en mindre del (op til 14.000 m<sup>2</sup>) af de 60.000 m<sup>2</sup>, muligvis på et tidspunkt ville skulle bruges til forplads-areal til businessjets. Kren Erik Nielsen oplyste, at hans klient var indforstået hermed, idet han som et alternativ foreslog, at hans klient fik tildelt et tilsvarende areal umiddelbart på den anden side af kystvejen. På mødet den 15. maj 2008 oplyste Kren Erik Nielsen, at han forventede, at lejekontrakten, som sædvanligt for andre bygninger på lejet grund i området, skulle have en løbetid på 30 år, der løbende blev forlænget, hvilket fremgår af mødereferatet af 16. maj 2008 og senere Terminal A's brev af 1. juli 2008, hvilket CPH ikke har bestridt som en mulighed.

Efter dagen i forvejen at have forhåndsinformeret Afdelingschef Peter Brixen (Finansministeriet), Kontorchef Susanne Isaksen (Transportministeriet) og Luftfartsdirektør Kurt Lykstoft (SLV), mødte Mogens Kornbo og Torben Thyregod den 24. juni 2008 op til et møde i CPH med Adm. Direktør Brian Petersen og Vicedirektør Peter Rasmussen for at drøfte Terminal A projektet.

Mogens Kornbo gennemgik den forberedte præsentation, herunder rationale, placering, flow, priser, fordele for passagerer, luftfartsselskaber og samfundet.

Indledningsvist blev der stillet uddybende spørgsmål fra CPH, men som præsentationen skred frem, kom der færre og til sidst ingen bemærkninger.

Brian Petersen afbrød mødet ved at sige, at der ikke var mere at tale om og at han kunne garantere, at hvis der skulle bygges en lavpristerminal i Københavns Lufthavn, så ville det ikke blive folkene bag Terminal A, der kom til at stå for den. Det ville CPH i så fald selv stå for.

Samme dag udtalte Brian Petersen til pressen, at CPH selv gennem længere tid havde arbejdet på en plan for en ny lavpristerminal, men at han ikke kunne sige mere om det, fordi han havde lovet lavprisselskaberne at holde det hemmeligt. Dagen efter måtte han dog trække denne udtalelse tilbage, da ingen lavprisselskaber havde hørt om den. Nu hed historien, at CPH arbejder med et lavpriskoncept, der vil blive offentliggjort indenfor 3 måneder. (seneste nyt er at denne plan vil blive lanceret sidst i september 2008).

I den efterfølgende korrespondance med CPH giver CPH udtryk for en række overordnede betænkeligheder ved at tillade Terminal A. Disse betænkeligheder – og Terminal A's bemærkninger hertil – gennemgås nedenfor i afsnit 2.3.

Til dokumentation for forløbet vedlægges som bilag 3 den mellem Terminal A og CPH førte korrespondance samt diverse presseklip.

#### 1.5.2 FORHANDLINGSFORLØBET MELLEM TERMINAL A OG SLV

Terminal A rettede den 26. juni 2008 en henvendelse til SLV vedrørende Terminal A.

Parterne afholdt dernæst et møde den 8. juli 2008, hvorefter SLV samme dato besvarede Terminal A's henvendelse.

Det fremgår i korthed af besvarelsen, at forholdet i relation til luftfartslovgivningen, herunder særligt de securitymæssige forhold, vil være et anliggende mellem SLV og Terminal A, medens øvrige forhold, herunder forhold i relation til flysikkerhed (safety), trafikafvikling, baneanlæg og kapacitet, jf. luftfartslovens §§ 57 og 60, vil være et anliggende mellem SLV og CPH.

Dernæst fremgår det, at SLV først vil påbegynde en egentlig sagsbehandling, når der foreligger en klar tilkendegivelse fra CPH om, at CPH vil være rede til at stille de fornødne arealer til rådighed for Terminal A.

Til dokumentation for forløbet vedlægges som bilag 4 brev fra Terminal A til SLV af 26. juni 2008 og brev fra SLV til Terminal A af 8. juli 2008.

På mødet den 8. juli 2008 med SLV fik Terminal A lejlighed til at præsentere projektet for en række ledende medarbejdere i SLV, herunder luftfartsdirektør Kurt Lykstoft. SLV kunne selvsagt kun forholde sig overordnet til projektet, men fandt det interessant. Herefter fortalte SLV, hvordan de så forløbet mellem Terminal A og myndighederne. Dette synspunkt er præcist gengivet i brev fra SLV til Terminal

A af 8. juli 2008, hvor SLV tilkendegiver, at først når CPH tydeligt har udtrykt at ville give Terminal A adgang til området kan SLV indlede et reelt myndighedsbehandlingsforløb med Terminal A. På mødet den 8. juli 2008 kunne et nyt møde mellem partnerne således ikke aftales.

#### 1.6 SPØRGSMÅL FRA EUROPA PARLAMENTET TIL KOMMISSIONEN

Karin Riis-Jørgensen, medlem af Europaparlamentet, rettede den 1. juli 2008 i henhold til Europaparlamentets artikel 109 i forretningsordenen for Parlamentet en mundtlig forespørgsel til Kommissionen vedrørende Terminal A. Karin Riis-Jørgensen oplyste Kommissionen, at CPH ikke ønskede realiseringen af Terminal A, men at CPH i stedet planlagde andre initiativer for at kunne tilbyde konkurrencedygtige forhold for lavprisselskaber. Karin Riis-Jørgensen ønskede på denne baggrund svar på, om Kommissionen var af den opfattelse, at en afvisning af en privat, konkurrerende terminal ville være i strid med "EU's retningslinjer for fri konkurrence".

Kommissionen besvarede den 3. september 2008 spørgsmålet således:

*"Lufthavnselskabet skal sikre, at flyselskaber har fri adgang til terminalerne, såfremt disse selskaber overholder de gældende driftsbestemmelser, navnlig hvad angår ankomst- og afgangstidspunkter, miljøbeskyttelse og lufthavnsafgifter.*

*Eftersom dette princip ikke synes fraveget i København, står det selvfølgelig lufthavnselskabet frit for at træffe beslutninger om Lufthavnens udvikling og handelsstrategi.*

*Det skal tilføjes, at beslutningen om at opføre en ny terminal ikke kan træffes uafhængigt af de øvrige faciliteter i Lufthavnen, hvis driftskapacitet naturligvis er begrænset, som f.eks. antallet af landingsbaner, flyvekontrollen, adgangsveje til Lufthavnen og parkeringsfaciliteter."*

Kommissionens svar må ses i lyset af, at såvel spørgsmål som svar, der stilles i henhold til Europaparlamentets forretningsordenens artikel 109 ifølge forretningsordenens bilag II skal være kortfattede. Endvidere må svaret ses i lyset af, at hverken Karin Riis-Jørgensen eller pågældende, der svarer på Kommissionens vegne nævner essential facility doktrinen. Det har formodningen for sig, at den pågældende, der har svaret ikke har opfattet henvendelsen som et spørgsmål om, hvorvidt Lufthavnen under visse betingelser kan udgøre en "essential facility".

Denne formodning bestyrkes af, at jeg på baggrund af Kommissionens svar har haft en uformel – og uforbindende – telefonisk kontakt med Kommissionens Competition DG –F-1, Antitrust – Transport and Post, og at jeg på baggrund heraf er efterladt med det helt klare indtryk, at spørgsmålet fra Karin Riis Jørgensen var meget bredt formuleret og ikke blev opfattet som et spørgsmål om, hvorvidt Lufthavnen kan være en essential facility, at spørgsmål vedrørende essential facilities – efter Kommissionens opfattelse – som udgangspunkt ikke egner sig til den meget kortfattede form, der skal følges ved svar på spørgsmål fra Parlamentet, at DG Comp antageligvis ikke med svaret sigtede til, at Lufthavnen ikke kan udgøre en essential facility, og at spørgsmål om adgang til havne, lufthavne mv. i dag ikke er et fokusområde for DG Comp, idet sådanne sager – efter den med Rådsforordning nr. 1/2003 gennemførte decentralisering – som hovedregel bedre håndteres af de nationale konkurrenceyndigheder.

Det er på baggrund heraf min vurdering, at Kommissionens svar ikke kan tillægges betydning ved den konkurrenceretlige vurdering af sagen.

## 2 KONKURRENCERET

Terminal A ønsker at opføre en ny terminal på Lufthavens område og har som en følge heraf brug for, at CPH indvilliger i, at udleje et nærmere specificeret stykke jord inden for Lufthavnens område og at de luftfartsselskaber, som Terminal A måtte komme til at betjene, kan få adgang til den af CPH kontrollerede infrastruktur, der er forbundet med flyenes start og landing mv.

CPH har nægtet Terminal A adgang til at leje det specificerede stykke jord og har i øvrigt nægtet at indlede realitetsforhandlinger med Terminal A vedrørende de praktiske spørgsmål forbundet med Terminal A's/luftfartsselskabernes adgang til den af CPH kontrollerede infrastruktur, der er forbundet med flyenes start og landing mv.

Det er min vurdering, at CPH ved ikke at give Terminal A adgang til at leje det pågældende jordstykke og ved ikke at ville indlede realitetsforhandlinger med Terminal A vedrørende de nævnte praktiske spørgsmål misbruger sin dominerende stilling.

### 2.1 DET RELEVANTE MARKED

Det følger af praksis, at de til en lufthavn knyttede markeder kan opdeles i flere separate markeder, hvor i hvert fald infrastruktur/faciliteter, ground handling og

kommercielle services udgør særskilte markeder, der endvidere i den foreliggende sag kan underopdeles yderligere<sup>22</sup>.

CPH er aktiv på markederne for faciliteter/infrastruktur og for kommercielle services, men ikke på markedet for ground handling.

Kommercielle services er eksempelvis udlejning af lokaler i terminalen til restauranter og butikker og tilrådighedsstillelse af parkeringspladser.

Markederne for faciliteterne/infrastrukturen i en lufthavn skal forstås som drift og ledelse af de faciliteter i lufthavnen, der er nødvendige for at få lufthavnen til at fungere og få fly til at lande og lette, herunder markederne for drift af terminaler, landingsbaner, standpladser mv. En følge heraf er, at markedet for drift og ledelse af de faciliteter, der stilles til rådighed i en terminal udgør et særskilt marked, der - naturligvis - som en form for "opstrøms" marked er tæt forbundet med de øvrige markeder for faciliteter/infrastruktur i Lufthavnen.

Sammenfattende følger det heraf, at de relevante produktmarkeder i denne sag er markedet for (i) kommercielle services i form af parkeringsfaciliteter og udleje af lokaler, mv. og (ii) markedet for drift og ledelse af de faciliteter, der stilles til rådighed i en terminal.

Det geografiske marked f.s.v.a. de nævnte kommercielle services og drift og ledelse af terminalfaciliteter er området i Københavns Lufthavn, Kastrup, idet der for den væsentlige "point to point" trafik - ikke findes konkurrenceretligt relevante substitutionsmuligheder<sup>23</sup>.

## 2.2 DOMINERENDE STILLING

Eftersom CPH er den eneste aktør på de relevante markeder for henholdsvis drift og ledelse af de faciliteter, der stilles til rådighed i en terminal og commercial services i form af udlejning af lokaler og parkeringsfaciliteter, mv. i relation til Lufthavnen indtager CPH en dominerende stilling på de relevante markeder.

<sup>22</sup> Til foreløbig illustration heraf kan henvises til M 786, Birmingham International Airport og Kommissionens beslutning af 14. januar 1998 i sagen om Frankfurt Lufthavn, EFT 1998, L 72/30. I sidstnævnte beslutning blev der således eksempelvis afgrænset særskilte markeder for henholdsvis "the provision of air facilities for the landing and take-off of aircrafts in the Frankfurt Area", og "the provision of ramp handling services" i Frankfurt Lufthavn, jf. beslutningens pkt. 54.

<sup>23</sup> Der er i praksis en helt entydig tendens til at den geografiske markedsafgrænsning i lufthavnssager er sammenfaldende med den relevante storby, jf. eksempelvis T-128/98, Aéroports de Paris, præmis 140-143.

### 2.3 MISBRUG

Terminal A har som nævnt (i) brug for adgang til at leje jord på Lufthavnens område til brug for opførelsen af Terminal A med tilhørende parkeringsfaciliteter og (ii) brug for at Terminal A/de luftfartsselskaber, som Terminal A servicerer, kan få adgang til den øvrige nedstrøms infrastruktur i Lufthavnen.

Det er min vurdering, at CPH misbruger sin dominerende stilling ved ikke at give Terminal A denne adgang.

Min begrundelse herfor er, at jorden i Lufthavnen og de øvrige infrastrukturfaciliteter har karakter af "essential facilities" for potentielt konkurrerende virksomheder, herunder Terminal A, der ønsker at konkurrere med CPH f.s.v.a. drift og ledelse af terminaler og parkeringsfaciliteter i Lufthavnen.

For at der ifølge praksis er tale om misbrug ved at nægte adgang til en "essential facility" skal følgende tre betingelser være opfyldte<sup>24</sup>:

1. Adgangen til ydelsen skal i sig selv være absolut nødvendig for udøvelsen af den pågældende virksomhed i den forstand, at der ikke findes noget reelt eller potentielt alternativ hertil
2. Nægtelsen af at levere ydelsen skal medføre, at enhver konkurrence på de relevante markeder udelukkes
3. Udelukkelsen må ikke kunne begrundes ud fra objektive forhold.

*Ad 1: Adgangen til ydelsen skal være absolut nødvendig*

Som det fremgår ovenfor i afsnit 1.4 er det af sikkerhedsmæssige, tekniske og kommercielle årsager ikke muligt for Terminal A eller nogle andre potentielle konkurrenter at opføre en terminal på en grund i nærheden af Lufthavnen, idet en konkurrerende terminal – for at kunne operere – skal placeres inden for Lufthavnens område.

Allerede på denne baggrund er det min vurdering, at den første betingelse er opfyldt.

*Ad 2: Nægtelsen af at levere ydelsen medfører at enhver konkurrence på de relevante markeder udelukkes*

<sup>24</sup> Jf. eksempelvis Kommissionens beslutning i sagen vedrørende adgang til Rødby Havn, jf. EFT 1994, L 55/52 og EF-Domstolens dom i Bronner, sag C 7/97.

Nægtelsen af at give adgang til at leje den pågældende jord af CPH, og nægtelsen af, at Terminal A og de luftfartsselskaber, som Terminal A måtte komme til at betjene, kan få adgang til de af CPH kontrollerede faciliteter/infrastruktur, medfører, at enhver konkurrence på de relevante markeder udelukkes. Terminal A – og enhver anden potentiel konkurrent - ville hvis CPH modsat gav adgang til (i) at leje det pågældende jordstykke og (ii) at anvende de øvrige faciliteter/den øvrige infrastruktur konkurrere med CPH f.s.v.a. drift og ledelse af terminalfaciliteter og drift og ledelse af kommercielle aktiviteter, hvilket bl.a. ville indebære et brud på den nuværende monopolsituation, og indførelsen af til gavn for flyselskaberne, ground handlers og i sidste ende passagerne.

Eftersom Terminal A – og enhver anden potentiel konkurrent - ikke har andre muligheder for at komme ind på markedet end at få adgang til de nævnte faciliteter/infrastrukturer, er betingelse nr. 2 efter min vurdering opfyldt.

På denne baggrund kan det konkluderes, at der er tale om "essential facilities". Dette er endvidere i overensstemmelse med praksis. Retten i Første Instans fastslog således eksempelvis i sagen om *Aéroports de Paris*, T-128/98, præmis 122, at

*"The facilities within the Paris airports are essential, since their use is indispensable to the provision of various services, in particular groundhandling...."*

Endvidere fastslog Kommissionen i sin beslutning af 14. januar 1998 i sagen om Frankfurt Lufthavn, EFT 1998, L 72/30, at lufthavnen havde misbrugt sin dominerende stilling i strid med TEF artikel 86 (nu 82) ved uden objektive grunde at have nægtet potentielle ground handlers adgang "to the ramp" og ved derved at have reserveret markedet "for the provision of ramp-handling services" i Frankfurt Lufthavn til sig selv<sup>25</sup>.

*Ad 3) Udelukkelsen kan ikke begrundes ud fra objektive forhold:*

Det følger af sagens natur og bekræftes af praksis, at en monopolist næsten uden undtagelse vil finde, at der er objektive grunde til, at potentielle konkurrenter ikke bør have adgang til markedet. Dette er vigtigt at have i baghovedet ved vurderingen af, hvorvidt denne 3. betingelse er opfyldt.

<sup>25</sup> I beslutningens pkt. 89 til 92 kommer Kommissionen generelt ind på konkurrencereglernes "kollision" med ejendomsretten, men konkluderer altså, at begrænsningen af Frankfurt Lufthavns ejendomsret hverken er disproportional eller overdreven, men et simpelt resultat af, at der ikke er alternativer.

Derudover kan det generelt siges, at der skal en del til, førend der foreligger en objektiv grund, der kan begrunde nægtelse til en "essential facility", og at bevisbyrden for at en sådan grund foreligger, påhviler den dominerende virksomhed.

Som eksempel kan nævnes Kommissionens beslutning af 21. december 1993 om en nægtelse af adgang til anlæggene i Rødby Havn<sup>26</sup>, hvor de danske myndigheder anførte, at det på grund af kapacitetsforholdene i havnen ikke ville føre til et øget udbud af ture mellem Rødby og Puttgarden, hvis der blev åbnet op for konkurrence i havnen. Kommissionen udtalte i den forbindelse følgende, jf. betragtning 16:

*"Selv på et mættet marked vil den forbedring af kvaliteten af de udbudte varer eller ydelser eller den reduktion af priserne, som indførelse af konkurrence kan resultere i, helt klart være til fordel for forbrugerne, og en sådan udvikling kan resultere i en øget efterspørgsel, som i det konkrete tilfælde kan imødekommes ved at udvide havnen."*

Resultatet i nævnte sag blev som bekendt, at der skulle gives adgang til havnen.

CPH har påpeget syv problemstillinger/påståede objektive grunde i forbindelse med Terminal A projektet. Nedenfor gennemgås de påpegede problemstillinger/påståede objektive grund samt Terminal A's/mine bemærkninger hertil:

- (1) Krydsning af aktiv landingsbane

CPH problematiserer det forhold, at fly, der benytter cargostandpladserne (de standpladser, der ligger lige foran Terminal A og som kun sjældent benyttes i dagtimerne 06-20), skal krydse en aktiv landingsbane for at komme til start, og at dette vil medføre en kraftig stigning i antallet af krydsninger af aktiv landingsbane, hvilket opfattes som den væsentligste sikkerhedsrisiko i Lufthavnen. CPH har påpeget, at en delvis reduktion af denne risiko vil kunne opnås ved etablering af nye rulleveje mv., en investering i størrelsesordenen DKK 50-100 mio.

Det er min vurdering, at nævnte problemstilling ikke udgør en objektiv begrundelse.

CPH har allerede i dag procedurer for, hvordan man håndterer sikkerhedsrisikoen ved krydsninger af aktiv landingsbane, idet cargotrafikken - som nævnt - for at komme til start skal krydse en aktiv landingsbane.

---

<sup>26</sup> Jf. EFT 1994, L 55/52.



Det er korrekt, at Terminal A kan medføre flere banekryds end der er i dag. Banekryds foregår imidlertid i alle større lufthavne i Europa, med meget få undtagelser. Det er en operationel kendt løsning, der i princippet svarer til et trafiklyskryds. Forskellen er blot, at sikkerheden omkring fly, der krydser en bane, er langt højere og følger nogle præcise retningslinjer.

Terminal A's trafik til området vil skulle undergå en risikoanalyse og i sidste ende er det myndighederne på området (SLV), der skal godkende løsningen.

Banekryds, som allerede sker i dag (og tidligere i endnu større omfang, da også SAS Commuter lå i området), foregår typisk som vist på nedenstående billede/figur 6:



For det tilfælde at banekryds ønskes elimineret/mindsket til et absolut minimum, har Terminal A peget på en mulig løsning, som næsten vil kunne eliminere alle banekryds allerede i dag, dersom CPH måtte ønske dette. Løsningen er vist på nedenstående billede/figur 7 og vil kunne indebære en udvidelse af antallet af standpladser i østområdet, en ny tilkørsel til startbane 22L og endelig en ny afkørsel fra 22L. Endelig har Terminal A foreslået at man som alternativ til førnævnte kunne se på om det var muligt at etablere en rullevej øst om bane 22L (stiblet rød linie).



- (2) Standpladskapacitet

CPH problematiserer det forhold, at der vil være timer på døgnet, hvor cargo standpladserne ikke er tilstrækkelige til afvikling af Terminal A's trafik. Standpladserne benyttes således intensivt af cargovirksomhederne i tidsrummet fra kl. 20-08, hvilket betyder, at der vil være et overlap i tidsrummet 6-8 om morgenen og i tidsrummet 20-23 om aftenen.

Det er min vurdering, at dette ikke udgør en objektiv begrundelse.

Terminal A kan i de timer, hvor der er overlap, anvende de samme standpladser, som CPH benytter i dag ved at transportere passagerne i bus mellem terminalen og flyet. Dette er en ganske normal fremgangsmåde, som CPH også selv benytter. Hvis etableringen af Terminal A ikke fører til, at nye luftfartsselskaber vælger at anvende Lufthavnen – og Terminal A's forretningsgrundlag således vil være luftfartsselskaber, der tidligere har benyttet terminal 1-3 – vil Terminal A i øvrigt på ingen måde øge det samlede behov for standpladser.

I den forbindelse skal det i øvrigt nævnes, at kapaciteten f.s.v.a. standpladser generelt udgør et problem i Lufthavnen. Forsinkelser skyldes således ofte, at flyene afventer en ledig standplads.

CPH har peget på, at en investering i størrelsesordenen 80-120 mio. kr., ville kunne forøge standpladskapaciteten i østområdet således, at den var tilstrækkelig for såvel Terminal A's luftfartsselskaber som for cargo selskaberne.

Eftersom CPH forventer at trafikken skal vokse til 30 mio. passagerer i 2015, kan man anføre, at det generelt vil være relevant for CPH at overveje etableringen af ekstra kapacitet, f.s.v.a. standpladser.

- (3) Security

CPH problematiserer det forhold, at der skal oprettes en ny særlig sikkerhedszone (CSRA) ved terminal A og anfører, at Cargo virksomhederne eftersom de ligger tæt på terminal A også skal ligge inden for CSRA, hvilket besværliggør deres operation.

Det er min vurdering, at dette ikke udgør en objektiv begrundelse.

CSRA-området skal som minimum indeholde de områder, hvor passagerer med håndbagage opholder sig, hvilket i praksis vil sige terminalen (airside) og standpladserne. Virksomheder, der opererer i Lufthavnen og som ikke har behov for at komme ind i CSRA, vil af hensyn til de besværlige sikkerhedscheck ind til området gerne lægges udenfor. Dette gælder eksempelvis cargo virksomhederne.

Eftersom initiativtagerne bag Terminal A har en betydelig erfaring på området, har Terminal A fremlagt flere forskellige løsninger til, hvordan Terminal A kan være omfattet af CSRA uden at cargo virksomhederne behøver at være det.

Terminal A har således foreslået en relativ enkel løsning, hvor terminalens airside område isoleres til at være CSRA og derudover tilpasses løbende dynamisk et antal standpladser i østområdet til at være CSRA. På denne måde er der ingen gener for Terminal A's naboer i området. Løsning er vist principielt på nedenstående figur 8:



Af sikkerhedshensyn offentliggør myndigheden på området (SLV) ikke de helt præcise regler, der gælder for CSRA-området. Derfor er det ikke muligt for Terminal A at komme med endelige løsninger på problemstillingen. Endelige løsninger kan endvidere kun aftales med myndigheden på området (SLV).

- (4) Passagersikkerhed

CPH problematiserer det forhold at Terminal A i sit oplæg har drøftet muligheden for at passagererne – når flyet holder på en standplads tæt på terminalen - kunne gå fra terminalen og ud til flyet, idet dette ville øge effektiviteten for luftfartsselskaberne. CPH's bekymring skyldes, at der mellem terminalen og standpladserne er en såkaldt handlingsvej, hvor der af og til kører biler og CPH frygter i denne sammenhæng for passagerernes sikkerhed.

Terminal A er kommet frem til, at flere hensyn gør, at det vil være mere oplagt at transportere passagererne i bus, hvorfor denne problemstilling er uaktuel.

- (5) Trafiksituationen

CPH finder det problematisk at Kystvejen<sup>27</sup> måske ikke er dimensioneret til den mængde trafik som Terminal A vil generere. Da cargo selskaberne opererer i samme område problematiserer CPH ligeledes, at den ekstra trafik til og fra Terminal A vil forstyrre trafikken til og fra Cargo området.

Det er min vurdering at dette ikke udgør en objektiv begrundelse.

CPH har selv placeret over 2.000 lavprisparkepladser i området, hvilket ikke har givet anledning til trafikproblemer. En væsentlig del af trafikken til Terminal A vil netop være parkanter, der tidligere benyttede disse lavprisparkepladser, men som nu vil parkere billigere lige foran Terminal A. Trafikmængden vil således ikke forøges væsentligt.

Endelig er et muligt problem på dette område ikke CPH's, idet der vil være tale om et mellemværende mellem Terminal A og de relevante lokale myndigheder, og idet der under alle omstændigheder vil skulle søges om supplerende lokalplan for området, som vil medføre en decideret analyse af netop dette forhold, og som vil sikre at de eventuelt nødvendige forholdsregler vil blive truffet.

---

<sup>27</sup> Den vej, der forbinder rundkørslen ved Statoil/McDonalds med Dragør langs kystlinien og ved hvilken Terminal A tænkes etableret.

- (6) Dårlige transportforhold for passagererne

CPH siger, at de passagerer der benytter offentlig transport (tog, metro og bus) og som ankommer med disse transportmidler ved roden af Terminal 3, får væsentligt dårligere transportforhold, fordi de herfra skal køre 10 minutter med shuttle bus til Terminal A. CPH siger, at 50 % af deres passagerer ankommer med offentlig transport.

Det er min vurdering, at dette ikke udgør en objektiv grund, der skulle indebære, at Terminal A ikke skulle have adgang til Lufthavnen. Transport med shuttle busser er et helt almindeligt fænomen i de fleste større lufthavne og transport fra terminal 3 til terminal A kan ikke siges at være en indgribende foranstaltning for passagerne. Dertil kommer, at CPH selv benytter shuttlebusser for at bringe passagerer frem og tilbage mellem terminalerne og deres lavprisparkeeringspladser i østområdet og mellem terminal 1 og 3.

- (7) Kraftig forringelse af forholdene for Cargo trafikken

CPH anfører, at der ikke vil være plads til udvidelse af cargoaktiviteterne.

Det er min vurdering, at dette ikke udgør en objektiv begrundelse. Ud over det areal som Terminal A påtænkes at anvende, er der fortsat 400.000 m<sup>2</sup> der ligger ubenyttet hen.

## 2.4 SAMHANDELSPÅVIRKNING

Drift og ledelse af terminaler i Lufthavnen henvender sig til luftfartsselskaber, der udbyder udenrigsruter til andre dele af Fællesskabet. Driften af terminalerne kan – bl.a. via størrelsen af passagerafgifterne og luftfartsselskabernes andel af omsætningen i butikker og restauranter - påvirke luftfartsselskabernes omkostningsniveau, hvilket igen kan have indvirkning på, hvor luftfartsselskaberne vælger at lægge deres ruter. CPH's misbrug af sin dominerende stilling kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

På baggrund af ovenstående er det min vurdering, at CPH vil misbruge sin dominerende stilling i strid med EF-traktatens artikel 82, hvis Lufthavnen ikke giver Terminal A adgang til det pågældende stykke jord og for flyselskaberne der benytter Terminal A's vedkommende til den øvrige infrastruktur i Lufthavnen.

## 3. KONKLUSION - OG OPFORDRING TIL KONKURRENCESTYRELSEN

Konklusionen er, at CPH ved ikke at give Terminal A adgang til at leje det ovenfor identificerede jordstykke og ved ikke at ville indlede realitetsforhandlinger med

Terminal A vedrørende de identificerede praktiske spørgsmål misbruger sin dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og EF-traktatens artikel 82.

Jeg opfordrer under henvisning hertil Konkurrencestyrelsen/Konkurrencerådet til at træffe afgørelse om, at CPH tilpligtes *at* udleje det ledige jordstykke til Terminal A og *at* indlede realitetsforhandlinger med Terminal A om at finde praktiske løsninger på de forskellige spørgsmål, der vil opstå som en følge af opførelsen af Terminal A med tilhørende parkeringsfaciliteter.

\*\*\*\*

Jeg skal venligst anmode om, at Terminal A får mulighed for at uddybe ovennævnte – og besvare eventuelle supplerende spørgsmål – under et møde i Konkurrencestyrelsen.

Jeg vil følgelig tillade mig at tage kontakt til kontorchef Frederik André Bork desangående.

Kopi af nærværende brev med bilag er samtidig hermed fremsendt til CPH og SLV.

Med venlig hilsen

Søren Zinck