



Mats Jansson
President & CEO
SAS Group

Telephone +46-8 797 1123
Telefax +46-8 85 94 79
e-mail Mats.Jansson@sas.se

Transportminister
Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
DANMARK

STODZ/HO/Ean

2009-02-16

Käre Lars Barfoed,

SAS har vid flera tillfällen riktat uppmärksamheten mot situationen vid Köpenhamns flygplats.

Efter Macquaries' majoritetsägarskap har utvecklingen av flygplatsens infrastruktur kraftigt åsidosatts, medan aktieägarnas intressen tillgodosetts i en närmast omoralisk grad. Kapaciteten är otillräcklig, vi ser brister i flygplatsens fokus på kvalitet, samtidigt som man de senaste åren primärt har investerat i butiker och hållit avgifterna på en hög nivå. Kombinationen har medfört att aktieägarna kunnat ha glädje av övertvinster från en flygplats som lider av en uppenbar underinvestering i den grundläggande infrastrukturen, som är till för att betjäna flygtrafiken.

Det är därför med stor förvåning och bekymran vi har konfronterats med att CPH per 1 april, med SLV's välsignelse och utan konsultation med SAS och övrig flygindustri, vill höja avgifterna, i ett slag med ytterligare 8 %. Som jämförelse kan det nämnas att det är en lika stor ökning som flygbolagen sammantaget lyckats förhandla sig till under de senaste 6 åren. Att detta sker nu, mitt i den värsta krisen som flygindustrin någonsin upplevt, gör agerandet helt oförståeligt.

Dessutom har SLV, så vitt SAS känner till, accepterat CPH's föreslagna avgiftshöjning utan några som helst krav på motprestation i form av säkerställd kapacitet och höjd kvalitet. Som SAS ser det, är det närmast en belöning till CPH och dess ägare för flera års försummelser av flygplatsens och kundernas behov.

Höjningen av avgifterna, som för SAS del medför en ökad kostnad om 60-65 Milj kr per år, avviker fundamentalt från syftet med den nya regleringsmodellen och den goda samarbetsanda som byggdes upp under den föregående processen mellan parterna och som ledde fram till den nuvarande modellen. SAS har nu, i den avgörande fasen, i stället hållits helt utanför processen och därmed inte haft något som helst inflytande. I egenskap av CPH's största kund finner vi det alarmerande.

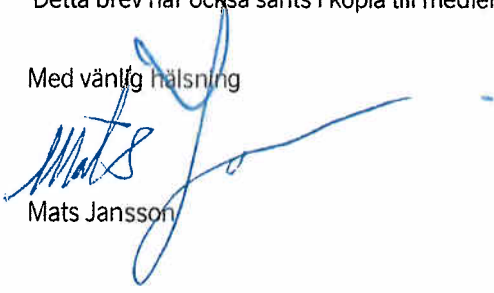
Det är inte bara frågan om legala problem, vilka framgår i bifogade brev till SLV men också ett samhällsmässigt och ett politiskt problem.

Jag vill med eftertryck be dig om att verka för att både processen och regleringen åter förs in på rätt spår, så att utvecklingen av Köpenhamns flygplats tillgodoser de intressen och uppdrag som flygplatsen har, inte minst i enlighet med regeringens luftfartspolitiska redogörelse.

Jag ser fram emot att höra från dig och att få diskutera frågan då vi möts den 19 februari.

Detta brev har också sänts i kopia till medlemmarna av Folketingets Trafikudvalg.

Med vänlig hälsning



Mats Jansson



Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergvej 50
2450 København SV

Telefon +45 32 32 30 31
Telefax +45 32 32 66 07
Mobil +45 32 32 30 31
e-post lars.andersen3@sas.dk

DX/LA/ES

16 februar 2009

Udkast til takstregulativ for Københavns Lufthavne

Der henvises til SLV's mail af 2. februar 2009 vedrørende anmodning om eventuelle bemærkninger til udkast til takstregulativ for Københavns Lufthavne (CPH) fra 1. april 2009.

SAS er rystet over, at SLV's reguleringsmodel og regulering af afgifterne i CPH pr. 1. april 2009 indebærer en samlet stigning på over 8% på et år. Dette sker på en baggrund med mange års manglende investeringer og stadig dalende kvalitet i CPH, som derfor har kunnet præstere overskud i verdensklasse, som konsekvent udbetales i form af udbytte hvert halve år til aktionærene. Dette falder sammen med, at luftfartsbranchen er i sin historisk alvorligste krise og generelt kæmper for overlevelse.

SAS finder, at SLV har overtrådt reglerne i BL 9-15 gennem manglende forudgående inddragelse af luftfartsselskaberne i konsultationer om afgiftsreguleringen. SAS anser, at der er en række uklarheder og uregelmæssigheder i relation til sagens substans, SLV's sagsbehandling og eventuelle godkendelse af takstregulativet. Endelig er det SAS' opfattelse, at den i takstregulativet foreslåede vækstbonus er lovstridig. Der henvises til vedlagte notat udarbejdet af SAS' advokat.

SAS skal på den baggrund anmode om, at takstreguleringen af Københavns Lufthavn stilles i bero, indtil tilfredsstillende og betryggende konsultationer er gennemført. Såfremt SLV godkender taksterne uden gennemførelse af en meningsfuld konsultation, forbeholder SAS sig retten til at kræve lufthavnsafgifterne tilbagebetalt. SAS forbeholder sig under alle omstændigheder sin stilling i forhold til forslaget om en rutespecifik vækstbonus. SAS kan forstå, at der har været en korrespondance og afholdt en del møder mellem SLV og CPH vedr. afgiftsreguleringen pr. 1. april 2009. SAS skal bede om aktindsigt i korrespondancen, referater fra møderne og al øvrig dokumentation, som vedrører afgiftsreguleringen.

SAS har gennem en længere periode med SLV drøftet en ny reguleringsmodel for CPH, fordi den hidtil gældende model resulterede i manglende investeringer, dårlig kvalitet og for høje priser i forhold til de af CPH præsterede unormalt høje afkast. SAS var derfor tilfreds med, at SLV i slutningen af sidste år fastlagde det, som fremstod som en rimeligt afbalanceret reguleringsmodel, hvis formål er at sikre investeringer, kvalitet og rimelige priser gennem dialog, transparens, en øvre grænse for afkastet samt - i modsætning til tidligere - inddragelse af indtægterne fra bl.a. CPH's passagerparkering og butikker.

SAS havde således en berettiget forventning om, at reguleringsmodellen skulle rette op på mange års forsømmelser og monopoladfærd i Københavns Lufthavn. SAS må imidlertid konstatere, at reguleringsmodellen og SLV's foreslåede regulering er fuldstændig ude af trit

med realiteternes verden. SLV har på grundlag af den med CPH gennemførte dialog og de af CPH indsendte data i tillæg oplyst, at en anvendelse af den såkaldte fall back-regulering fra SLV's side ville indebære en endnu højere afgiftsstigning end den nu foreslåede. Hvis en anvendelse af reguleringsmodellen ville give et sådant resultat også uden garanti for investeringer og kvalitetsforbedringer, må det konstateres, at reguleringsmodellen er forfæjlet.

Stigningen i afgifterne er i takstregulativet angivet til 4,2%. Det nævnes ikke, at der samtidig indføres en afgift for betaling af ydelser i forbindelse med PRM på kr. 5,88 per passager svarende til en yderligere prisstigning på ca. 4% og for transferpassagerer på 6%, således at der samlet er tale om en gennemsnitlig prisstigning på over 8%. Denne afgift har ikke kunnet indføres af CPH under den gældende takstafale mellem CPH og luftfartsselskaberne. På trods af en klokkeklar skriftlig aftale herom har CPH dog med alle midler søgt at få luftfartsselskaberne til at betale allerede fra august 2008 og truer nu luftfartsselskaberne med retlige skridt. SLV's manglende inddragelse af omkostningerne til PRM i reguleringen indebærer, at CPH uhindret kan vælte omkostningerne herfor over på brugerne.

Det er påfaldende, at Københavns Lufthavn med afgiftsstigningen distancerer sig betydeligt fra prisniveauet i de øvrige nordiske hovedstæders lufthavne. CPH er herefter for en lokalt afgående udenrigsrejsende 27% dyrere end Helsinki, 30% dyrere end Arlanda/Stockholm og skønnet 30% dyrere end Gardermoen/Oslo. En transferpassager er henholdsvis 21%, 19% og 45% dyrere. Det er tydeligt, at det private ejerskab i CPH i modsætning til de øvrige offentligt ejede lufthavne er fokuseret på at beskytte sin bundlinie gennem prisforhøjelser. Det hører med i billedet, at en stor del af afkastet i de andre nordiske lufthavne medgår til at finansiere de regionale lufthavne i de respektive lande. I CPH går afkastet udelukkende til aktionærerne. Der vedlægges en afgiftssammenligning.

At indførelsen af en rutebaseret vækstbonus for luftfartsselskaberne sker efter en dialog mellem CPH som leverandør og en myndighed uden videre indsigt i lufthavns- og luftfartsdrift og uden inddragelse af kunderne/luftfartsselskaberne grænser til det surrealistiske. I den nuværende aftale mellem CPH og luftfartsselskaberne er der også fastsat en vækstbonus, som udbetales ligeligt til alle luftfartsselskaber. SAS skal gøre opmærksom på, at der i forhandlingerne om aftalen blev drøftet forskellige modeller, og at parterne, herunder CPH, var enige om, at den valgte model var den, der lovmedholdeligt kunne gennemføres. Som nævnt er den nu foreslåede vækstbonus i strid med alle regler på området. Der er kort og godt tale om en omgåelse af det i mange sammenhænge fastsatte legale princip om, at der ikke kan ydes rabatter til et luftfartsselskab på en rute, som også betjenes af andre.

SAS har ingen forudsætninger for at afprøve de faktisk foreslåede afgiftsstigninger eller SLV's påstand om resultatet af en anvendelse af fall-back i reguleringsmodellen. SLV har ingen begrundelser givet for den foreslåede afgiftsforhøjelse eller uddybet sin påstand om anvendelse af fall-back. Man har blot fremsendt et færdigudarbejdet udkast til takstregulativ uden så meget som et følgebrev. I en brevveksling mellem CPH og SLV den 15. januar 2009 godkender SLV på det nærmeste afgiftsstigningen, hvilket bestyrkes af, at CPH samme dag udsender en pressemeddelelse om stigningen og lægger korrespondancen på sin hjemmeside.

Ifølge CPH vil en anvendelse af fall back berettige til en afgiftsstigning på 15%. SAS er ikke bekendt med de parametre, som indgår i en sådan beregning. Det synes dog umiddelbart at være et urimeligt resultat. SAS kan under anvendelse af helt rimelige forudsætninger i fall-back-modellen nå frem til et resultat, som indebærer, at afgifterne skal reduceres.

SAS har ikke på noget tidspunkt været inddraget i den hemmeligholdte dialog i form af møder og korrespondance, som har fundet sted mellem SLV og CPH siden november 2008. Samme dag, som SAS modtog høringen den 2. februar 2009, anmodede SAS om aktindsigt i underlaget for SLV's afgørelse, ligesom man gjorde opmærksom på, at den manglende konsultation er i strid med gældende regler. Ni dage efter og tre arbejdsdage før høringsfristens udløb den 16. februar modtog SAS underlaget fra SLV, som ikke indeholdt

selvstændigt af SLV udarbejdet materiale, men udelukkende bestod af materiale udarbejdet af CPH. SLV undlod at kommentere på spørgsmålet om konsultation.

Det er stærkt betænkeligt, at SAS og øvrige selskaber ikke har været inddraget i en dialog, da en kvalificeret og kritisk gennemgang af CPH's dokumentation erfaringsmæssigt kræver dyb indsigt i den daglige drift i Københavns Lufthavn – en viden som SLV og deres konsulenter naturligvis ikke besidder og heller ikke kan forventes at besidde. Det er da også hele baggrunden for kravet om gennemførelse af konsultationer med luftfartsselskaberne. SAS har ingen mulighed for kvalificeret at kommentere på det fremsendte underlag, som SLV i øvrigt med inddragelse af konsulentbistand har brugt måneder i dialog med CPH om dog uden, at der herved tilsyneladende er produceret et selvstændigt beslutningsunderlag fra SLV's side. En forudsætning for at kommentere det fremsendte underlag udarbejdet af CPH er en gennemgang heraf og mulighed for i en direkte dialog at stille uddybende og kritiske spørgsmål. SAS har derfor været nødt til at fravælge at kommentere underlaget.

SAS skal dog umiddelbart stille SLV følgende opklarende spørgsmål, som i sagens natur ikke er udtømmende:

1. SLV har oplyst, at anvendelsen af en fall-back regulering vil indebære en endnu højere stigning end de foreslåede 8%. SAS skal anmode om oplysning om, hvad takstniveauet i så fald ville være blevet, og hvilke forudsætninger SLV har lagt til grund for en sådan konklusion, jfr. BL 9-15, bilag 1, pkt. 5.1 ff.. SAS skal herunder bede om følgende oplysninger:
 - a. Hvorledes indgår kravet om effektiviseringer? Har SLV stillet krav om, at CPH skulle undersøge mulighederne for alternativ drift (outsourcing) af rengøring, vedligeholdelse, IT og andre ikke-kerne aktiviteter, eller om der alternativt er gennemført benchmarking for at vurdere rimeligheden af omkostningsniveauerne.
 - b. Hvorledes har man sondret mellem drift og investeringer, og hvordan har SLV vurderet rimeligheden heraf.
 - c. I perioden 2002-2007 (5 år) er de luftfartsmæssige aktiver øget med omkring 1% om året, væsentligt under inflationen. CPH foreslår, at aktivernes værdi fra 2007 til 2009 øges med 16% svarende til omkring 8% om året. SAS skal bede SLV om at redegøre for dette spring i værdistigningen, herunder hvorledes man har sikret sig, at der i stigningen ikke indgår driftsomkostninger, at der er tale om investeringer, som efterspørges af brugerne, og at der er tale om investeringer, som tages i brug inden reguleringsperiodens udløb.
 - d. Såfremt investeringerne ikke gennemføres med ibrugtagning inden dette tidspunkt, bedes SLV oplyse, hvorledes brugerne bliver refunderet for de indregnede stigninger. Til illustration af problemstillingen kan nævnes, at CPH gennem længere tid har oplyst om et investeringsniveau på omkring 1 milliard for 2008 – et beløb som efterfølgende tilsyneladende er nedskrevet til i hvert fald 850 mio., herunder omkring en halv milliard til infrastrukturen.
 - e. Hvorledes bidrager driftsoverskuddet (EBIT) for de kommercielle aktiviteter på 832 mio. kr. i 2007 svarende til en marginal på 69% til nedsættelse af omkostningerne for de luftfartsmæssige ydelser. SAS skal herunder bede SLV oplyse om, hvilket niveau EBIT-marginalen for det kommercielle område skulle have haft, såfremt en samlet afgiftsstigning, inkl. PRM, skulle være undgået.
2. Ifølge CPH's årsrapport 2007 investerede CPH 220 mio. kr. i en ny central sikkerhedskontrol i 2007 (referenceåret). Investeringen var angiveligt nødvendig af hensyn til øgede sikkerhedskrav og et deraf affødt behov for en udvidelse af sikkerhedskontrollen. En sådan udvidelse ville ud fra en passagermæssig betragtning mest hensigtsmæssigt have kunnet været gennemført i de dengang to eksisterende og terminalnære sikkerhedskontroller i Terminal 2 og 3 på i alt 8 spor.

En sådan i øvrigt væsentligt billigere løsning blev valgt fra, da den ville indebære inddragelse af arealer til butikker, og da en ny sikkerhedskontrol skulle tjene til at lede passagererne igennem lufthavnens nye taxfree butik. Nedlæggelsen af de decentrale

sikkerhedskontroller indebar desuden en frigivelse af yderligere arealer til brug for butikker, som allerede er inddraget hertil. Den ny sikkerhedskontrol blev ikke udformet optimalt, da hensynet til plads til taxfree-butikken gik forud for hensynet til en effektiv sikkerhedskontrol.

Efter SAS' opfattelse er en ikke optimal investering på 220 mio. kr. til udvidelse med reelt 8 nye spor til sikkerhedskontrol til en pris af 220 mio. kr. voldsomt urimelig og skal for den største dels vedkommende bæres af det kommercielle område. SAS skal anmode om oplysning om fordelingen af investeringen på de luftfartsmæssige og de kommercielle ydelser.

3. En stor andel af omkostningerne til sikkerhed medgår til kontrol af ansatte og forsyninger m.v. knyttet til det kommercielle område. SLV har tidligere truffet afgørelse om, at omkostninger til sidstnævnte skal henføres til de kommercielle ydelser. SAS skal anmode om oplysning om, hvorledes fordelingen af omkostningerne er foretaget.
4. CPH har annonceret påbegyndelsen i år af etableringen af en ny Finger Swift i forbindelse med eksisterende, busbetjente standpladser, som luftfartsselskaberne i dag anvender til fuld pris. Swift er i medfør af de af CPH fastsatte kriterier for anvendelsen forbeholdt et begrænset antal luftfartsselskaber, som ifølge CPH i praksis er udenlandske luftfartsselskaber. SAS har således ikke mulighed for at anvende fingeren. Efter SAS' opfattelse er der tale om en investering, der ikke skal fremmes, førend det sikres, at kriterier og pris for anvendelse af Swift er lovlige, og at eksisterende faciliteter, som alle har lige adgang til, herunder bagageanlæg, fungerer fuldt tilfredsstillende. SAS anmoder om oplysning om, hvorvidt omkostningen til Swift indgår i de luftfartsmæssige ydelser.
5. Efter SAS' opfattelse er det uklart, hvorvidt omkostninger/indtægter i forbindelse med faciliteter til tilbringertjenester (parkering, bus- og taxiholdepladser, tog, Metro) og vejsystemet på CPH's landside er allokert til de luftfartsmæssige eller kommercielle ydelser. Som SAS forstår det, allokeres i hvert fald parkering til de kommercielle ydelser. SLV bedes oplyse om de samlede omkostninger m.v. og allokeringen heraf.
6. CPH har skriftligt oplyst SAS, at konverteringen af CUTE-omkostningerne til en afgift på DKK 1,66 per passager er baseret på omkostningsbudget for 2009. SAS var af den opfattelse, at referenceåret for indtægtsrammen var 2007. SLV bedes uddybe beregningsgrundlaget for CUTE.
7. Af den rutespecifikke vækstbonus fremgår, at denne kun ydes til schedulede ruter. SLV bedes oplyse, hvad der menes hermed, herunder om dette udelukker en bonus til charter-ruter, og hvorvidt det er i overensstemmelse med EU's regler og definitioner på området.
8. CPH yder i dag afgiftsrabatter – også til SAS - i forbindelse med åbning af nye ruter ud af Københavns Lufthavn. SAS skal forespørge, om SLV er bekendt med ydelsen af disse rabatter og kriterierne herfor, idet de efter SAS' opfattelse både skal godkendes af SLV og offentliggøres i takstregulativet.
9. SAS har tidligere modtaget information om, at CPH yder afgiftsrabatter til rene fragtflyvninger. SAS skal forespørge om SLV er bekendt med, om det er tilfældet, idet en sådan rabat efter SAS' opfattelse både skal godkendes af SLV og offentliggøres i takstregulativet.
10. Det fremgår af formålsparagraffen i BL 9-15's bilag 1, at formålet med takstreguleringen skal sikre investeringer i infrastrukturen, således at kapaciteten opfylder Danmarks behov for flyforbindelser. SAS skal anmode om oplysning om, hvorledes SLV anser formålet med tilstrækkelig kapacitet for opfyldt med nærværende forslag til takstregulativ og i øvrigt SLV's tilsyn hermed i henhold til luftfartslovens

bestemmelser, jfr. dennes kapitel 6.

11. Af BL 9-15 fremgår, at CPH skal fremlægge en 10-års plan for udvikling af lufthavnen både for trafik og investeringer. SAS skal forespørge, om SLV har modtaget en sådan fra CPH og i givet fald anmode om at modtage en kopi samt en gennemgang heraf.
12. Det fremgår af BL 9-15, herunder formålsparagraffen, at CPH's takstniveau skal være konkurrencedygtigt. SAS skal anmode om oplysning om, hvorledes SLV har sikret sig, at takstniveauet i CPH er konkurrencedygtigt efter en afgiftsforhøjelse på 8%, herunder oplysninger om sammenligninger med andre lufthavne.
13. Af det foreslåede takstregulativ fremgår en række bestemmelser, som ikke direkte synes at have relation til SLV's godkendelsesbeføjelser i henhold til BL 9-15. SAS skal således anmode om oplysning om, hvorvidt SLV's eventuelle godkendelse af takstregulativet omfatter bestemmelser om eksempelvis vilkår for lejeaftaler vedr. parkering af fly, ensidigt fastsatte vilkår for betaling og manglende betaling samt ensidig fraskrivelse af ansvar for skade på luftfartøjer. SAS skal anmode om oplysning om hvilke dele af takstregulativet, som er omfattet af SLV's godkendelsesbeføjelse, herunder henvisning til eventuel lovhjemmel.
14. Af BL 9-15 fremgår, at takstregulativet tidligst kan træde i kraft 2 måneder efter, at Statens Luftfartsvæsen har godkendt lufthavnstaksterne. En ikrafttrædelse 1. april 2009 synes ikke at være i overensstemmelse hermed. SAS skal anmode om oplysning om, hvornår SLV anser, at takstregulativet træder i kraft.

SAS ser frem til SLV's snarlige svar på de rejste spørgsmål m.v. samt SAS' anmodning om gennemførelse af konsultationer. SAS står til rådighed med kort varsel, idet SAS dog må fastholde, at konsultationer gennemføres med alle relevante brugere. SAS står i øvrigt til rådighed for yderligere oplysninger og møder, såfremt der måtte være behov for det.

Sagens karakter taget i betragtning har SAS samtidig hermed rettet henvendelse til Transportministeren.

Med venlig hilsen

SAS AB

Public Affairs

Lars Andersen
Direktør

BRUUN & HJEJLE

Takstforhøjelser 2009

1. Sammenfatning

16. februar 2009

Statens Luftfartsvæsen ("SLV") har den 15. januar 2009 fastsat rammerne for taksterne i Københavns Lufthavne ("CPH") for perioden 1. april 2009 til 31. marts 2010. Efterfølgende har CPH på baggrund af rammerne udarbejdet et Takstregulativ for Københavns Lufthavne, Kastrup ("Takstregulativet"), der er sendt i høring. SAS har ikke forud for denne høring været inddraget i fastsættelsen af rammerne eller taksterne.

Jeppe Skadhauge
Partner

Ref 750968
Dok 000003

Det er min vurdering, at SLV og CPH har tilsidesat BL 9-15 ved ikke at inddrage SAS i forbindelse med fastsættelsen af rammerne for taksterne.

Takstregulativet indeholder bestemmelser om rutespecifik vækstbonus, der betyder, at flyselskaber, der ikke tidligere har benyttet CPH, eller som i dag kun benytter CPH i begrænset omfang, ofte vil opnå bedre vilkår end SAS.

Det er min vurdering, at denne bonus er i strid med konkurrenceretten og BL 9-15.

2. Reguleringen af lufthavnstakster

Lufthavnstaksterne er fastsat med hjemmel i BL 9-15, udgave 2, der er udstedt med hjemmel i § 71 i lov om luftfart. Af § 71 fremgår, at "[t]ransport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads..."

BL 9-15, udgave 2, trådte i kraft den 31. december 2008. BL 9-15, bilag 1, punkt 8 har overskriften "overgangsbestemmelser". Punkt 8.1 har følgende ordlyd:

"Første gang modellen anvendes vil bestemmelserne i afsnit 4 om takstfastsættelse ved forhandling ikke finde anvendelse. Takstfastsættelsen vil ske efter bestemmelserne i afsnit 5

Bredgade 38 1260 København K

Amagertorv 24 1160 København K

Advokatfirma Tlf. 33 34 50 00 www.bruunhjejle.dk

BRUUN & HJEJLE

eller på anden måde med henblik på opfyldelsen af Statens Luftfartsvæsens formål med takstreguleringen.”

SLV har efter anmodning fra CPH valgt ikke at følge fremgangsmåden i bilagets afsnit 5. Taksterne er i stedet blevet fastsat "på en anden måde". Som det fremgår af den citerede bestemmelse, skal formålet med takstreguleringen fortsat opfyldes.

Formålet med takstreguleringen fremgår af bilagets punkt 1. Her nævnes det blandt andet, at takstfastsættelsen i videst mulig omfang skal ske i samarbejde mellem lufthavnen og dens brugere.

Det fremgår af forarbejderne til lov om luftfart § 71, at ICAO's anbefalinger skal indarbejdes i bekendtgørelsen (dvs. BL 9-15). Tilsvarende anføres det i BL 9-15, punkt 4.1.1, at lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med de anbefalinger og retningslinjer, der fremgår af en række opregnede ICAO dokumenter.

Et af de ICAO dokumenter, der er angivet i BL 9-15, er ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 7. udgave, hvori det blandt andet hedder:

"Consultation with users

Charges

31. The Council emphasizes the importance of consultation with airport users before changes in charging systems or levels of charges are introduced. The purpose of consultation is to ensure that the provider gives sufficient information to users relating to the proposed change and gives proper consideration to the views of users and the effect the charges will have on them. The aim should be that, wherever possible, changes are made in agreement between users and providers. [...] It is not possible to lay down a specific procedure for consultations of this kind owing to the diversity in the administrative, financial and legal frameworks within

BRUUN & HJEJLE

which airports function; the procedures at individual airports will also need to take account of the size and scale of the airport's activities. However, subject to these considerations, the Council recommends that:

- i) When a revision of charges or the imposition of new charges is contemplated by an airport operator or other competent entity, appropriate notice should normally be given to users or their representative bodies at least four months in advance, in accordance with the regulations applicable in each State.
- ii) In any such revision of charges or imposition of new charges, the users should be given the opportunity to submit their views and consult with the airport operator or competent entity. For this purpose the users should be provided with transparent and adequate financial, operational and other information to allow them to make informed comments.
- iii) Reasonable advance notice of the final decision on any revision of charges or imposition of new charges should be given to the users." (min understregning)

Videre anføres det i ICAO's Airport Economics Manual, 2. udgave, som der ligeledes er henvist til i BL 9-15:

"D - CONSULTATION WITH USERS

NATURE OF CONSULTATION

5.45 ICAO' Policies on Charges (Doc 9082/7, paragraph 31) recommend that airport entities consult with the users when significant charges in airport charging systems or levels of charges are contemplated. It should be understood, however, that the purpose of such consultation is to ensure that the provider gives sufficient information for users to under-

BRUUN & HJEJLE

stand the proposed change and gives proper consideration to the views of users and the effects the changes will have on them. The aim of consultation should be that, wherever possible, changes should be made in agreement between users and providers; and, that failing such an agreement, the providers would be free to impose the charges concerned.

[...]

APPROACH TO CONSULTATION, INCLUDING ADVANCE NOTICE

5.47 Inherent in the consultation process recommended by the Council is the need to give users reasonable advance notice of new or increased charges, to permit them to make any necessary arrangements to meet the additional costs involved. It is recommended in paragraph 31 i) of Doc 9082/7 that, insofar as possible, at least four months' advance notice of any significant review of existing charges or the imposition of new charges be given to the principal users, either directly or through their representative bodies. For the purpose of consultation, Doc 9082/7, paragraph 31 ii), recommends that users should be provided with transparent and adequate financial information. Summaries of the main revenue and expense items as well as other financial data described in Chapter 3, part B, illustrates the type of information referred to. It should be stressed that the need for divulging financial information transcends the actual formant of airport management used. [...]" (min understregning)

Det fremgår således af punkt BL 9-15, bilag 1, punkt 8.1, sammenholdt med punkt 1, at takstfastsættelsen i videst mulig omfang skal ske i samarbejde mellem lufthavnen og dens brugere.

Videre fremgår det af forarbejderne til lov om luftfart, at ICAO's anbefalinger skal indarbejdes i BL 9-15, hvilket blandt andet er sket ved, at man i BL 9-15

BRUUN & HJEJLE

punkt 4.1.1 har anført, at lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med visse opregnede anbefalinger fra ICAO.

ICAO anbefaler som anført, at flyselskaberne konsulteres inden, der sker væsentlige ændringer af lufthavnstaksterne, samt at konsultationen sker på et oplyst grundlag.

SLV og CPH har efter det oplyste ikke søgt at fastsætte taksterne i samarbejde med lufthavnens brugere. Flyselskaberne er først blevet hørt på et meget sent tidspunkt i forløbet, hvor SLV og CPH tilsyneladende er nået til enighed om lufthavnstaksterne for perioden 1. april 2009 til 31. marts 2010. Der er således ikke sket nogen reel konsultation af flyselskaberne. BL 9-15, bilag 1, punkt 8.1 sammenholdt med punkt 1, samt ICAO's anbefalinger er således ikke efterlevet.

3. Rutespecifik vækstbonus

Københavns Lufthavne har en dominerende stilling på markedet for lufthavne i København. EF-traktatens artikel 82 og konkurrencelovens § 11 forbyder virksomheder med en dominerende stilling at misbruge denne stilling.

Et konkurrenceretligt misbrug kan foreligge, hvis en dominerende virksomhed anvender "ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, som derved stilles ringere i konkurrencen".

Tilsvarende fremgår det af blandt andet ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, punkt 23, at lufthavnsafgifter skal fastsættes således, at der ikke sker diskrimination. Det fremgår af BL 9-15, punkt 4.1.1, at lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med dette diskriminationsforbud.

Takstregulativets § 3, stk. 3 og § 9, stk. 3, indeholder bestemmelser om rute-specifik vækstbonus for henholdsvis indenrigs- og udenrigsflyvninger. Tre betingelser skal være opfyldt, inden der udbetales bonus: i) den enkelte rute skal vokse i optjeningsåret, ii) det enkelte luftfartsselskab skal vokse på ruten i optjeningsåret og iii) det enkelte luftfartsselskab skal forøge sit passagerantal totalt set ud af Kastrup i optjeningsåret. For væksten i afgående passagerer

BRUUN & HJEJLE

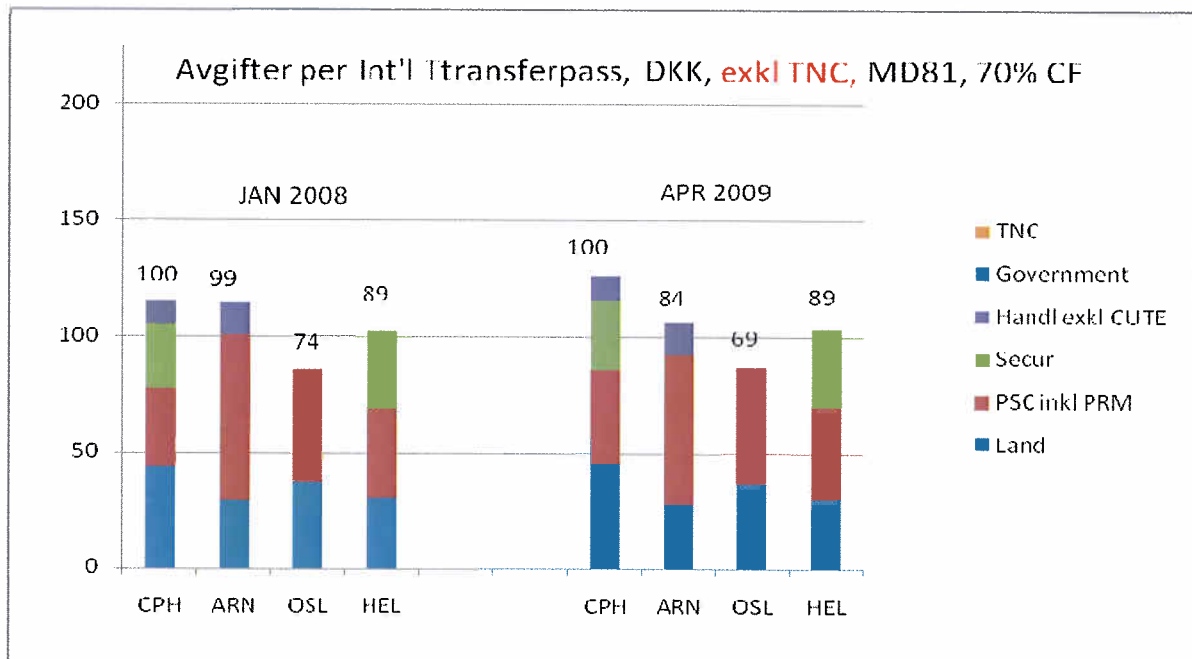
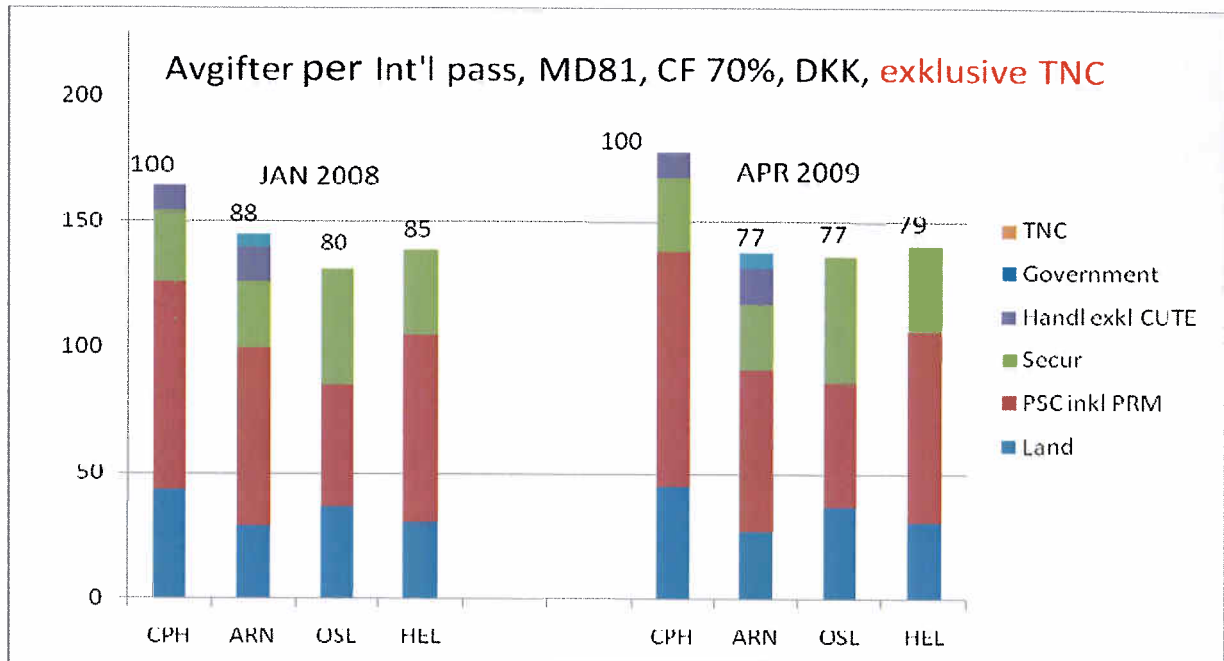
pr. rute, som lever op til de anførte betingelser, giver Lufthavnen en bonus på 70 % af passagerafgiften.

Flyselskaber, der ikke tidligere har benyttet CPH, eller som i dag kun benytter CPH i begrænset omfang, vil sammenlignet med SAS have lettere ved at opfylde den anden og tredje betingelse, ligesom sådanne flyselskaber typisk vil opnå en større gennemsnitlig bonus og derved en lavere gennemsnitlig nettopris.

SAS kan således komme til at betale en højere passagerafgift end (visse af) selskabets konkurrenter.

SAS vil som følge af den rutespecifikke vækstbonus formentlig komme til at betale en højere nettopris end visse af dets konkurrenter. Det er min vurdering, at dette vil være i strid med EF-traktatens artikel 82 eller konkurrence-lovens § 11 samt BL 9-15, idet CPH i så fald reelt vil anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi.

Avgifter i DKK och indexjämförelse med CPH = 100



Avgifter i DKK och indexjämförelse med CPH = 100

