



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

2009-03-02

Kære Lars Barfoed,

Tyvärr blev jag förhindrad att delta i vårt avtalade möte den 19 februari, som jag hade sett fram emot. Jag har därefter informerats om mötet, som jag förstår var mycket positivt. Jag ser därför fram emot att vi gör ett nytt försök och att vi snart finner en ny tid.

Som du ju vet är det extremt svåra ekonomiska tider vi befinner oss i – där luftfarten inte utgör något undantag, genom dess stora känslighet för konjunktursvängningar. Jag blev därför mycket glad över att kunna konstatera att regeringens förslag till en skattereform inte innehöll något förslag att om införa moms på inrikesflyget i Danmark. Det var mycket värdefullt för oss att på mötet med dig öppet kunna diskutera ämnet.

När det sedan gäller Köpenhamns flygplats, kan jag inte nog understryka dess stora betydelse för SAS och vårt trafiksystem. Lika stor är därför min oro och bestörtning över flygplatsens monopolistiska beteende, som nu är till skada inte bara för SAS och andra danskbaseade flygbolag, utan självklart också för det danska näringslivet liksom för samhället i stort. Det närmar sig nästan ett missbruk av en monopolställning. Vi var därför tacksamma över ditt stöd för att det, via ett möte med SLV, skulle kunna skapas transparens och dialog angående de föreslagna avgiftshöjningarna per den 1 april 2009.

Som du dock kan se av bifogade skrivelse som vi sänt till SLV, efter vårt möte med dem, så är vi starkt bekymrade över regleringsprocessen, som både ger ett orimligt resultat och dessutom lämnar inte bara flygbolagen men även SLV själva i okunnighet om väsentliga delar i underlaget som de reglerade avgifterna ska baseras på. Detta försätter oss i en omöjlig situation, både i dialogen med SLV och i nya kommande förhandlingar med flygplatsen, som ska inledas redan i mars.

Om förhandlingsprocessen ska vara meningsfull och trygg för flygbolagen, så är det centralt att det skapas förutsättningar för nödvändig öppenhet och transparens om såväl det aktuella regleringsunderlaget som de upplysningar som ska ingå i förhandlingarna. Jag hoppas att du är enig i det och att det ligger på SLV:s ansvar att så sker. Om SLV behöver ytterligare resurser för att fylla sin roll som tillsynsmyndighet, så stödjer vi naturligtvis det.

Innan vi drar våra slutliga konklusioner om de aviserade prisjusteringarna per 1 april och de förestående nya förhandlingarna med flygplatsen, ser jag fram emot att höra av dig. Jag hoppas också att vi kan träffas inom kort.

Med vänlig hälsning

Mats Jansson



Statens Luftfartsvæsen
Luftfartshuset
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

CPHDX/LA

27 februar 2009

Regulering af afgifter i Københavns Lufthavn (CPH)

Der henvises til møde den 25. februar 2009 hos SLV vedrørende takstregulering for Københavns Lufthavn. Mødet var indkaldt efter tilsagn fra Transportministeren.

SAS havde en forventning om, at mødet skulle udgøre en reel konsultation. SAS konstaterer, at det ikke var tilfældet. Der var tale om en orientering fra SLV's side om baggrunden for godkendelse af grundlaget for CPH's ansøgning om afgiftsforhøjelser. Eventuelle bemærkninger hertil måtte ifølge SLV fremkomme på mødet, idet godkendelsen af afgifterne senest ville ske to dage efter mødet.

SLV's orientering om, hvorledes SLV's sagsbehandling er foregået giver anledning til dyb bekymring. SAS sidder tilbage med et indtryk af, at man i det store og hele ikke har efterprøvet de af CPH afgivne oplysninger vedrørende grundlaget for reguleringen. Dette bekræftedes da også af SLV, som med henvisning til BL 9-15 oplyste, at man ikke er forpligtet hertil.

SLV har således i følge egne oplysninger ikke nærmere efterprøvet indholdet af den af CPH meddelte uspecificerede omkostningsbase for 2007 på over 1,1 mia. kr. SLV har heller ikke efterprøvet de af luftfartsselskaberne afgivne kommentarer til indholdet af omkostningsbasen. Ifølge SLV har man ikke fundet anledning hertil. Hvis SLV ikke kender indholdet af omkostningsbasen, er en sådan udtalelse svær at forstå. Det var dog ikke muligt at få en yderligere begrundelse fra SLV. Ligeledes oplyste SLV, at man ikke skulle forvente at få svar på de i luftfartsselskabernes høringssvar stillede spørgsmål, da det ikke er kutyme.

Tilbage står, at SLV ikke har efterprøvet omkostningsbasens afgrænsning over for de i BL 9-15 definerede kommercielle ydelser på trods af, at det af BL 9-15 fremgår, at grundlaget fastsættes af SLV. Det er således kun den regulerede virksomhed selv, CPH, der kender omkostningsbasens sammensætning. Hverken SLV eller luftfartsselskaberne har indsiget heri.

SLV kunne generelt ikke afkræfte, at investeringer, som ikke er taget i brug, indgår i kapitalgrundlaget for reguleringen og dermed præfinansieres. SLV har ifølge eget udsagn i øvrigt ikke noget kendskab til indholdet af CPH's uspecificerede investeringer for 2008 og 2009 for i alt 625 mio. kr., som indgår i grundlaget for takstfastsættelsen. SLV har ikke viden om, hvad disse investeringer er rettet mod og har derfor heller ikke efterprøvet, om de kan tilskrives de luftfartsmæssige eller kommercielle ydelser, eller kan henføres under driftsomkostninger. Ligeledes kan SLV ikke kontrollere, om investeringerne rent faktisk gennemføres, og om omkostningerne herved opstår og skal bæres af luftfartsselskaberne.

Endelig har SLV med mail af den 26. ds. efter anmodning om aktindsigt oplyst, at der ikke findes mødereferater, telefonnotater eller skriftveksling i øvrigt indeholdende analyser,

overvejelser, uddybende spørgsmål, begrundelser e.lign. i forbindelse med SLV's godkendelse af CPH's takster.

SAS er af den opfattelse, at SLV som regulerende myndighed er pligtig at efterprøve de af CPH afgivne oplysninger. Det gælder selvsagt uanset eventuelle påtegninger af CPH's revisorer. Ligeledes fastholdes det, at SLV har pligt til at sikre transparens og gennemføre reelle konsultationer med luftfartsselskaberne forud for en regulering af afgifterne.

Hvis SLV ikke efterlever sine ovennævnte forpligtelser som regulerende myndighed, overlades CPH i realiteten til at regulere sig selv. Som følge heraf bliver reguleringsmodellens koncept om forhandling mellem parterne og regulering af SLV ved uenighed meningsløs, idet SLV ved en regulering ifølge SLV selv forlader sig på oplysninger fra CPH, ikke har pligt til at inddrage luftfartsselskaberne gennem konsultationer og ikke realitetsbehandler luftfartsselskabernes bemærkninger.

Inden SAS foretager sig videre i forhold til reguleringen pr. 1. april 2009 og træffer beslutning om deltagelse i forhandlinger med CPH om afgiftsniveauet fra 1. april 2010, skal SAS anmode om SLV's bemærkninger til ovennævnte. SAS skal desuden specifikt bede om svar på de i SAS' høringsbrev rejste spørgsmål, såfremt svar herpå ikke fremgår af SLV's imødesete referat af mødet den 25. februar.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs



Lars Andersen
Direktør

MINISTEREN

Dato 24.03.09
Dok.id 810956
J. nr. 231-57
Deres ref. STODZ/HO/Ean

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

President & CEO
Mats Jansson
SAS
SE-195 87 Stockholm
Sverige

Kære Mats Jansson,

Tak for dit brev af 2. marts 2009 om taksterne i Københavns Lufthavn og den store betydning, Københavns Lufthavn har for SAS' trafiksystem.

Desværre blev du forhindret i at deltage i mødet den 19. februar 2009, men vi havde en god samtale om forholdene i Københavns Lufthavn. Jeg er enig i, at det kan være nyttigt med et møde mellem os, og foreslår, at du kontakter mig for at få fastsat et nyt tidspunkt herfor.

Jeg er orienteret om, at SLV har besvaret SAS' brev af 27. februar 2009, som er bilagt dit brev til mig. En kopi af SLV's brev vedlægges til din orientering.

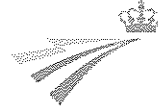
Jeg har følgende bemærkninger til sagen.

Det er min opfattelse, at reguleringsmodellen for fastsættelse af taksterne i Københavns Lufthavn i vid udstrækning tilgodeser de synspunkter og ønsker luftfartsselskaberne har haft. Således er det fastsat, at der i fall back modellen som minimum skal overføres 10 pct. af merafkastet fra det kommercielle område til at dække omkostninger på det luftfartsmæssige område, og maksimum for overførslen er fastsat til 50 pct. Endvidere dækker takstfastsættelsen nu også bagagesorteringsfaciliteterne, således som SAS fremsatte forslag om. Desuden indebærer modellen, at opgørelsen af det såkaldte rimelige afkast sker på baggrund af aktivernes bogførte anskaffelsesværdier og ikke de opskrevne genanskaffelsesværdier.

Statens Luftfartsvæsen har på min anmodning afholdt et informationsmøde med luftfartsselskaberne den 25. februar 2009, hvor der er givet information om de forhold, der er indgået ved SLV's beslutning om at godkende en generel stigning på 4,2 pct. for det kommende års takster.

Der havde været mulighed for at gennemføre en takstforhøjelse, der havde været større. Det er imidlertid ikke sket, og der er herved taget hensyn til den situation, som luftfartsselskaberne befinder sig i bl.a. som følge af den nuværende økonomiske krise.

Det er min opfattelse, at der også på andre områder er taget hensyn til luftfartsselskabernes synspunkter ved den nu godkendte takstændring. Således er takststrukturen, med den betydelige rabat på transit- og transferpassagerer,



opretholdt, hvilket ikke mindst er en fordel for SAS. Lufthavnens forslag til takster indeholdt forslag om en vækstbonusordning, men denne er ikke godkendt på det foreliggende grundlag.

På mødet den 19. februar fik vi afklaret de misforståelser, som er baggrund for de udtalelser, SAS har fremsat, for så vidt angår processen omkring takstfastsættelsen og taksternes stigning i lufthavnen med virkning for perioden fra 1. april 2009 til 31. marts 2010.

Således fik vi afklaret, at taksterne, der er reguleret af Bestemmelser for Civil Luftfart, alene stiger med 4,2 pct. Forskellen mellem 4,2 pct. og de 8 pct. SAS har fremført som stigningstakten, skyldes den nye afgift, der er forbundet med omkostninger til hjælp i lufthavnen til handicappede og bevægelseshæmmede, som blev indført med virkning fra juli 2008 i henhold til EU-forordning herom af 5. juli 2006.

Luftfartsselskaberne har været inddraget ved fastsættelse af taksten for hjælp til handicappede og bevægelseshæmmede og har modtaget fuld dokumentation for de bagvedliggende omkostninger.

Jeg skal opfordre til, at SAS vil give de kommende forhandlinger om taksterne i Københavns Lufthavne for perioden efter 1. april 2010 sin fulde opmærksomhed. Forhandlingerne starter omkring 1. april 2009. I disse forhandlinger vil luftfartsselskaberne have mulighed for at få uddybet alle oplysninger – herunder også de økonomiske oplysninger – fra lufthavnen, således at der bliver tale om en transparent proces.

Det er af største vigtighed for en vellykket proces, at de deltagende parter har forudsætningerne i orden. Jeg skal derfor indtrængende opfordre dig til at sikre, at de, der repræsenterer SAS, besidder de fornødne ressourcer med grundliggende økonomisk indsigt, således at I på lige fod med lufthavnen kan gennemføre de kommende forhandlinger på en meningsfuld og konstruktiv måde.

Jeg ser frem til at mødes med dig i forhåbentlig nær fremtid.

Med venlig hilsen



Lars Barfoed

SAS
Postboks 150
2770 Kastrup

| | | |
|------------------|-------------|----------------|
| Dato: | Vor ref.: | Sagsbehandler: |
| 18. marts 2009 | | Keld Ludvigsen |
| Deres brev af: | Deres ref.: | Direkte nr.: |
| 27. februar 2009 | CPHDX/LA | 3618 6160 |

Emne: Spørgsmål i forbindelse med regulering af takster i Københavns Lufthavn

I brev af 16. og 27. februar 2009 fremsætter SAS en række bemærkninger i forbindelse med takstreguleringen i Københavns Lufthavn A/S med virkning fra 1. april 2009 til 31. marts 2010. Det gennemgående tema er, at SLV ikke har efterprøvet de angivne oplysninger i de informationspakker som Københavns Lufthavn har udarbejdet som baggrund for SLV's beslutning om indtægtsrammen.

Ved mødet med Transportministeren blev det besluttet, at der skulle afholdes et informationsmøde, hvor SLV nærmere skulle redegøre for den anvendte procedure i relation til fastsættelse af taksterne for den anførte periode. Dette informationsmøde blev afholdt den 25. februar 2009, og mødet fokuserede på spørgsmålet om den anvendte procedure, på spørgsmålet om indtægtsrammen, på den videre proces i reguleringen af taksterne i første reguleringsperiode og på den videre proces for taksterne efter den 1. april 2010. Den 4. marts 2009 fremsendte SLV et notat fra mødet til de deltagende luftfartsselskaber.

SLV skal i tilslutning til mødet bemærke følgende.

1. Forløbet siden udgangen af 2008

Den aftale, som parterne tidligere indgik om taksterne, udløb ved årsskiftet, men trods dette var der enighed om, at disse takster skulle anvendes frem til 1. april 2009. Det var derfor nødvendigt, at der af SLV inden denne dato blev fastsat nye takster, idet der ellers ville foreligge en uklarhed over, hvilke takster, der skulle gælde fra dette tidspunkt. SLV havde således alene en begrænset tid til at gennemføre en procedure med henblik på fastsættelse af taksterne.

BL 9-15 – bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne indeholder, således som vil det vil være SAS bekendt, følgende bestemmelse:

Side 1 af 4

"Første gang modellen anvendes, vil bestemmelserne i afsnit 4 om takstfastsættelse efter forhandling ikke finde anvendelse. Takstfastsættelsen vil ske efter bestemmelserne i afsnit 5 (fall back- modellen) eller på anden måde med henblik på med henblik på at opfylde Statens Luftfartsvæsens formål med takstreguleringen".

Det er denne bestemmelses andet led, der har været bragt i anvendelse ved takstfastsættelsen for perioden 1. april 2009 – 31. marts 2010.

Det skal understreges, at bestemmelsen ikke vil finde anvendelse for de efterfølgende takstperioder. En række af de kritikpunkter, der er fremkommet i forbindelse med den nu overståede takstprocedure, vil derfor ikke kunne fremkomme fremover. Fremover vil hovedmodellen med forhandling mellem parterne skulle anvendes. Som led i disse forhandlinger skal der udveksles en række økonomiske oplysninger, ligesom der skal redegøres for investeringerne i de år, der er omfattet af reguleringsperioden.

I den normale fall back situation skal SLV fastsætte en indtægtsramme, som Københavns Lufthavne derefter på baggrund af den forventede trafikudvikling, skal omsætte til takster (stykpriser).

Til brug for SLV's overvejelser om eventuel fastsættelse af indtægtsrammen fremlagde Københavns Lufthavne A/S informationspakke I af 16. december 2008 og informationspakke II af 15. januar 2009.

På baggrund af informationspakkerne fandt SLV ud fra en samlet vurdering, at indtægtsrammen kunne stige med 4,6 pct. Dette sammenholdt med et forventet trafikfald på 3,4 pct. indebar, at taksten kunne stige med op til ca. 8 pct.

Lufthavnen har i processen anført, at indtægtsrammen kunne stige med 14,4 pct., hvilket med det forventede trafikfald ville føre til takststigninger på ca. 18 pct.

Det forslag, som Københavns Lufthavne A/S derefter stillede, og som indebar en generel takstforhøjelse på 4,2 pct., var derfor indenfor den indtægtsramme, som ville have medført en væsentlig højere takstforhøjelse.

SLV's beregninger af indtægtsrammen har således alene været benyttet til at verificere, at benyttelsen af overgangsbestemmelsen på baggrund af forslaget fra Københavns Lufthavne A/S medførte et resultat, som ikke lå ud over det resultat, som fastsættelsen af en indtægtsramme ville have medført.

2. Efterprøvning af de angivne oplysninger i informationspakkerne fra Københavns Lufthavne A/S

SAS gør i brevene gældende, at SLV ikke har efterprøvet de angivne oplysninger i de informationspakker, som Københavns Lufthavn har udarbejdet som baggrund for SLV's beslutning om indtægtsrammen.

Det gøres gældende, at SLV ikke nærmere har efterprøvet indholdet af Københavns Lufthavns uspecificerede omkostningsbase for 2007 på 1,1 mia. kr.

Som anført ovenfor er der ikke i det konkrete tilfælde fastsat nogen indtægtsramme. Såfremt det ville have været tilfældet, kan det bemærkes, at hele grundideen i BL 9-15 er, at så få oplysninger som muligt skal være genstand for vurdering og dermed diskussion, såfremt SLV bliver inddraget i takstfastsættelsen. Derfor baserer modellen i fall back sig på det seneste reviderede og godkendte årsregnskab. Kun for myndighedsrelaterede omkostninger og investeringsomkost-

ninger, som er kommet til siden det seneste godkendte årsregnskab, skal SLV foretage en vurdering. SLV skal således ikke kontrollere alle detaljerne i de økonomiske oplysninger, der fremgår af rapportpakken. En sådan kontrol ville også i sin yderste konsekvens føre til, at SLV skal kontrollere bl.a. bogføringen i lufthavnen og dermed være urimelig ressourcekrævende. Udgangspunktet ved den aktuelle afgørelse om indtægtsramme er regnskabsoplysninger fra 2007, som er det seneste reviderede og godkendte regnskab.

SAS gør endvidere gældende, at SLV ikke har efterprøvet omkostningsbasens afgrænsning mellem kommercielle og luftfartsmæssige aktiviteter.

For så vidt angår fordelingen af anlæg mellem kommercielle og luftfartsmæssige aktiviteter har revisionsfirmaet Grant Thornton i tæt samarbejde med lufthavnen og luftfartsselskaberne opstillet retningslinjer herfor. For så vidt angår fordelingen af driftsomkostninger mellem kommercielle og luftfartsmæssige aktiviteter følger disse den omkostningsfordelingsmodel, som lufthavnen anvender. SLV har haft revisionsfirmaet Grant Thornton til sammen med Københavns Lufthavn A/S at fastlægge model og principper for omkostningsfordelingen, og anvendelsen herfor er bekræftet af revisionsfirmaet PricewaterhouseCoopers i erklæring i informationspakken fra lufthavnen.

Som indledning til de forhandlinger, der nu skal begynde mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne om takster gældende efter 1. april 2010, vil SLV tage initiativ til at lufthavnen gennemgår omkostningsfordelingsmodellen, således at denne er kendt for alle parter.

SAS mener ikke, at SLV på mødet den 25. februar kunne afkræfte, at investeringer, som ikke er taget i brug, indgår i kapitalgrundlaget for reguleringen og dermed præfinansieres.

Som oplyst på mødet afskrives der først på et anlæg, når dette tages i brug. Københavns Lufthavn følger også på dette punkt de regnskabsmæssige principper i IFRS.

Endelig rejser SAS tvivl om, hvorvidt SLV har kendskab til indholdet af de uspecificerede investeringer i 2008 og 2009 på i alt 625 mio. kr., der indgår som grundlag for takstfastsættelsen, herunder hvad disse investeringer er rettet imod, om de tilskrives de luftfartsmæssige eller kommercielle ydelser, om det er investeringer eller driftsomkostninger, samt hvorvidt disse investeringer rent faktisk gennemføres.

Det bemærkes, at der er tale om en lang række mindre projekter, som er besluttet af lufthavnens bestyrelse. Københavns Lufthavn gennemfører årligt ca. 3-400 investeringsprojekter, som varierer i størrelse fra f.eks. indkøb af en lastvogn til udbygning af en finger. SLV har ikke foretaget en specificeret gennemgang af de enkelte investeringsprojekter.

Som resultat af Grant Thorntons arbejde med at opstille retningslinjer for beregning af det rimelige afkast, blev der som tidligere nævnt udarbejdet retningslinjer for fordelingen af anlæg mellem kommercielle og luftfartsmæssige aktiviteter. Disse retningslinjer har lufthavnen også anvendt på de omhandlede investeringer. I informationspakken af 15. januar 2009 opdelte lufthavnen de samlede investeringer i 2008 og 2009 på kategorierne: Aeronautisk, Security, Bagage og CUTE. Desuden fik vi oplyst investeringerne i de to år på det kommercielle område.

Videre skal bemærkes, at spørgsmålet om hvorvidt investeringerne skal opgøres som investeringer eller som driftsomkostninger, følger lufthavnens regnskabspraksis.

Luftfartsselskaberne og lufthavnen udveksler i øjeblikket de oplysninger, som skal muliggøre en meningsfuld dialog om kapacitets-/serviceniveau og taksterne efter 1. april 2010. I de efterfølgende forhandlinger mellem luftfartsselskaberne og lufthavnen vil luftfartsselskaberne have mulighed for at få uddybet alle oplysninger – herunder også de økonomiske oplysninger – fra luft-

havnen. SLV skal derfor opfordre SAS til at give disse de kommende forhandlinger den fulde opmærksomhed.

Med venlig hilsen


Keld Ludvigsen
Økonomichef