

BL 9-15

Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)

Udgave 2, 19. december 2008

I medfør af § 71, stk. 1, stk. 3 og § 149, stk. 10 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundegørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

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

1. Referencedokumenter

1.1 ICAO, Doc 9082/7, Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, seneste udgave.

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

1.3 Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

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

1.5 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.4, findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk, og det dokument, der er nævnt i pkt. 1.4, findes desuden på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk.

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

2. Definitioner

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

Bruger (User):
Den ejer eller bruger af et luftfartøj, som benytter en lufthavn.

CAPM (Capital asset pricing model):
En international anerkendt cost of capital metode, til brug for fastsættelse af forrentningskrav.

Driftsomkostninger:
Omkostninger i forbindelse med luftfartsmæssige anlæg og ydelser.

Faste brugere:
Brugere eller organisationer af brugere, der

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

Indtægtsrammeperiode:

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

Kommercielle anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som ikke er:

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

Luftfartsmæssige anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som udelukkende leveres af lufthavnen, og som er knyttet til start, landing, afmærkning af lufthavnen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition, inklusive securityforanstaltninger, med undtagelse af de anlæg og ydelser, der er omfattet af:

1. Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester,
2. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne, bortset fra centraliserede infrastrukturer, der således er luftfartsmæssige anlæg, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen i medfør af § 8 i bekendtgørelsen,
3. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5.

juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

Lufthavn:

En flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. luftfartsloven § 55, (Offentlig flyveplads (Public aerodrome)).

Lufthavnstakster (Airport charges):

Beløb, der opkræves hos brugeren som betaling for at benytte de luftfartsmæssige anlæg og ydelser.

Merafkast:

Indtægter fratrukket driftsomkostninger, afskrivninger samt forrentning af investeret kapital.

Referenceår:

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

Reguleringsperiode:

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

3. Anvendelsesområde

Denne BL fastsætter bestemmelser om lufthavnstakster for benyttelse af de lufthavne i Danmark, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, og som har haft mere end 10 mio. passagerbevægelser i gennemsnit pr. år inden for de seneste 3 kalenderår.

4. Fastsættelse af lufthavnstakster

4.1 Generelt

4.1.1 Lufthavnstakster skal fastsættes i overensstemmelse med de anbefalinger og retningslinjer, der vedrører betaling for brug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser som defineret i afsnit 2 i denne BL, og som er fastsat i:

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

4.1.2 Uanset bestemmelserne i pkt. 4.1.1 kan der kun fastsættes lufthavnstakster i det omfang, det er i overensstemmelse med bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (artikel 87-89).

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

4.2 Omkostningsrelateret model og incitamentsskabende model

4.2.1 Statens Luftfartsvæsen kan bestemme, om fastsættelsen af lufthavnstakster skal baseres på en omkostningsrelateret model eller en incitamentsskabende model, jf. ICAO Doc 9082/7, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", Chapter II, pkt. 22, og ICAO Doc 9562/2, "Airport Economics Manual", Chapter 2B.

4.2.1.1 Ved valg af reguleringsmodel efter pkt. 4.2.1 indgår en vurdering af, hvilken model der bedst sikrer en effektiv lufthavnsdrift, herunder at lufthavnen ikke misbruger sin markedsmæssige stilling.

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

4.2.2 Efter den omkostningsrelaterede model kan indtægterne for det enkelte takstområde, jf. ICAO Doc 9082/7, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", kapitel II, pkt. 26 - 30, (fx start, landing, passagerer, security og ophold) højst dække udgifterne for det tilsvarende takstområde, jf. dog pkt. 4.2.3.

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

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

5. Godkendelse af lufthavnstakster

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

5.2. Ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster skal indsendes til Statens Luftfartsvæsen til godkendelse senest 4 måneder forud for den dato, hvorfra taksterne ønskes gældende, jf. dog pkt. 5.2.1 og pkt. 7 i bilag 1.

5.2.1 Denne frist kan nedsættes, hvis det accepteres af lufthavnen og dens faste brugere, jf. dog pkt. 5.2.2. Fristen kan dog ikke nedsættes til mindre end 4 uger.

5.2.2 En fristnedsættelse efter pkt. 5.2.1 forudsætter, at fristen for takstregulativets ikrafttrædelse overholdes, jf. pkt. 7.2 og 7.2.1.

5.3 Lufthavnen skal i forbindelse med ansøgningen om godkendelse af lufthavnstakster redegøre for, at lufthavnstaksterne er gennemskuelige og ikke diskriminerer bestemte

brugere, samt dokumentere, at der er foretaget brugerkonsultationer i overensstemmelse med ICAO Doc 9082/7, "Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services", Chapter II, pkt. 31 og 32, jf. pkt. 1.1.

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

6. Ændringer af lufthavnstakster

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

7. Takstregulativer

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

7.1.1 Lufthavnen skal fremsende takstregulativet til Statens Luftfartsvæsen samtidig med offentliggørelsen.

7.2 Takstregulativet kan tidligst træde i kraft 2 måneder efter, at Statens Luftfartsvæsen har godkendt lufthavnstaksterne, jf. dog pkt. 7.2.1.

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

8. Oplysningspligt

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

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

8.1.1 Lufthavnen skal for de oplysninger, der er nævnt i pkt. 8.1 a.-c., dokumentere sammenhængen til lufthavnens årsrapport. For så vidt angår fordelingen mellem luftfartsmæssige og kommercielle omkostninger samt fordeling inden for takstområder, kan denne foretages baseret på skøn.

8.2 Hvis Statens Luftfartsvæsen ikke inden for en fastsat rimelig frist modtager de oplysninger, som Statens Luftfartsvæsen har anmodet om efter pkt. 8.1 og 8.1.1, træffer Statens Luftfartsvæsen sin afgørelse på det foreliggende grundlag.

9. For sen betaling

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

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

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

10. Straf

10.1 Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 4.1.1, 5.1, 7.1 og 8.1 samt af de vilkår, der er fastsat i medfør af pkt. 4.2.4, straffes med bøde.

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

11. Dispensation

Statens Luftfartsvæsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL.

12. Ikrafttræden

12.1 Denne BL træder i kraft den 31. december 2008.

12.2 Samtidig ophæves BL 9-15, 1. udgave af 1. juni 2007.

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

12.4 Den eksisterende model for fastsættelse af takster for Københavns Lufthavne A/S udløber den 31. december 2008. De allerede godkendte takster gælder dog til den 31. marts 2009, således at disse takster fastsættes uændret i forhold til de takster, der gælder den 31. december 2008.

Statens Luftfartsvæsen, den 19. december 2008

Kurt Lykstoft Larsen

/ Keld Ludvigsen

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

1. Formål

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

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

2. Anvendelsesområde

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

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

3. Overordnet beskrivelse af modellen

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

3.2 I begge tilfælde udarbejder Københavns Lufthavne A/S forslag til takstregulativer, som fremsendes til Statens Luftfartsvæsen, der foretager høring af alle lufthavnens brugere og efterfølgende godkendelse af taksterne, jf. BL 9-15, afsnit 5.

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

3.4 For at sikre en sammenhæng mellem takstniveau og serviceniveau skal lufthavnen og dens brugere, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. pkt. 3.1, indgå en særlig aftale om serviceniveauer på udvalgte områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes flow gennem lufthavnen. Aftalen skal indeholde en kvantificering af målepunkter (KPI'er) for hvert af de udvalgte områder og principper for indregning i taksterne. Aftalen skal første gang være indgået senest den 1. september 2009. Hvis parterne ikke kan blive enige, fastsætter Statens Luftfartsvæsen målepunkter og principper for indregning i taksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Statens Luftfartsvæsen de oplysninger, som Statens Luftfartsvæsen har behov for inden for frister fastsat af Statens Luftfartsvæsen. Aftalen og senere ændringer heraf skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen. Indregning i taksterne vil første gang ske med virkning for taksterne, der træder i kraft 1. april 2011. Statens Luftfartsvæsen udarbejder inden den 1. april 2009 efter konsultation med parterne en samlet specifikation af krav til aftalens udformning.

4. Takstfastsættelse ved forhandling

4.1 Parter i forhandlingerne

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

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

4.2 Statens Luftfartsvæsens rolle i forhandlingsforløbet

4.2.1 Statens Luftfartsvæsen kan med rådgivere deltage som observatør i forhandlingerne.

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

4.3 Tidsramme

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

4.4 Informationer

For at sikre en ligeværdig og transparent proces, hvor alle parter har et tilstrækkeligt grundlag at forhandle ud fra, og hvor Statens Luftfartsvæsen ved eventuelt sammenbrud i forhandlingerne har et relevant materiale til rådighed til fastsættelse af indtægtsrammen, skal parterne forud for for-

handlingerne ud over de krav til information, der fremgår af EU direktiver, præsentere følgende informationer.

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

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

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

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

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

4.5 Omkostninger til myndighedskrav

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

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

5. Takstfastsættelsen aftales ikke mellem parterne (fall back)

5.1 Fall back model

5.1.1 Hvis takstfastsættelsen ikke sker ved forhandling mellem parterne, fastsættes indtægtsrammer af Statens Luftfartsvæsen. Indtægtsrammerne fastsættes som årlige rammer for hvert af årene i indtægtsrammeperioden. Indtægtsrammerne fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning ved en effektiv drift af lufthavnen. Københavns Lufthavne A/S udarbejder på baggrund af indtægtsrammerne forslag til takster for reguleringsperioden. Forslaget godkendes af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 3.2 og BL 9-15 afsnit 5.

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

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

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

5.2 Fastsættelse af omkostningsrammen for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser

5.2.1 Den del af omkostningsrammen, der fastsættes med henblik på dækning af driftsomkostnin-ger, fastsættes som lufthavnens driftsomkostninger i referenceåret, idet der korrigeres for eventuel-le anormale omkostninger i referenceåret. De opgjorte driftsomkostninger fremskrives med et gen-nemsnit af pristalsudviklingen fra og med 2. kvartal i året efter referenceåret og 4 år tilbage. Pristalsudvikling opgøres på baggrund af et sammenvæjet indeks med 70 % lønandel og 30 % materia-leandel. Lønindekset er Danmarks Statistiks lønindeks for den private sektor (ILON2). Materialein-dekset er Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning (PRIS10).

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

5.2.3 Statens Luftfartsvæsen kan stille krav om effektivisering af omkostningsrammen. Effektivise-ringskrav fastsættes som en procent af omkostningsrammen. Ved vurdering af nødvendigheden og i givet fald størrelsen af effektiviseringskravet vil Statens Luftfartsvæsen inddrage en vurdering af

skønnet effektiviseringspotentiale, hvori kan indgå sammenligninger med andre europæiske lufthavne.

5.2.4 Hvor kendte myndighedskrav i den kommende reguleringsperiode medfører forøgede eller reducerede omkostninger i forhold til referenceåret korrigeres omkostningsrammen for det enkelte år i reguleringsperioden. Omkostninger til væsentlige og uforudsete myndighedskrav der eventuelt opstår i en reguleringsperiode behandles i henhold til bestemmelserne i pkt. 6.

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

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

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

5.4 Fastsættelse af overførsel af merafkast fra det kommercielle område

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

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

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

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

5.5 Fastsættelse af takster

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

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

5.6 Tidsramme

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

6. Eventuel ændring af taksterne i reguleringsperioden

Ud over de situationer, som er reguleret i BL 9-15, afsnit 6, kan Statens Luftfartsvæsen af egen drift eller på foranledning af enten Københavns Lufthavne A/S eller brugerne til enhver tid godkende eller forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder ændringer i forudsætningerne for parternes aftale om takstfastsættelsen eller for Statens Luftfartsvæsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fall back-modellen, herunder men ikke begrænset til væsentlige og uforudsete ændringer i:

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

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

7. Vurdering af modellen

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

8. Overgangsbestemmelser

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

8.2 Første gang modellen anvendes, vil reguleringsperioden afvige fra bestemmelserne i pkt. 3.3, idet den fastsættes til 1 år.

8.3 Første gang modellen anvendes, vil tidsrammen afvige fra bestemmelserne i pkt. 5.6, idet der senest den 15. januar 2009 fastsættes indtægtsramme for den kommende reguleringsperiode, jf. pkt. 5.1. Københavns Lufthavne A/S skal herefter senest den 1. februar 2009 fremsende forslag til nye takstregulativer til Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 3.2. Takstregulativerne træder uanset BL 9-15 afsnit 7.1 og 7.2 i kraft den 1. april 2009.