

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

Edvard Thomsen Vej 14  
Ørestad City  
2300 København S  
Telefon + 45 7221 8800  
Direkte + 4178  
Fax + 45 3618 6001  
dcaa@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
12. december 2011	10-2070-0032	
Deres brev af:	Deres ref.:	

### **Henvendelse i henhold til konkurrencelovens § 2, stk. 4, om opførelse af Terminal A i Københavns Lufthavn**

I brev af 15. september 2010 bad Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen transportministeren om at tage stilling til, om Københavns Lufthavne A/S's afslag på at give terminal A ApS adgang til at opføre og drive en konkurrerende passagerterminal (Terminal A) på lufthavnens område mod et passende vederlag, er omfattet af konkurrencelovens § 2, stk. 4, dvs., om afslaget er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

Trafikstyrelsen besvarede på ministerens vegne henvendelsen i brev af 19. januar 2011, hvoraf det fremgår, at der efter Trafikstyrelsen vurdering ikke er noget i luftfartslovgivningen eller lufthavnens etablerings- og driftstilladelse (koncession), som udelukker, at Københavns Lufthavne A/S kan give Terminal A ApS adgang til at opføre Terminal A på lufthavnens område.

Det fremgår endvidere af brevet, at der dog vil være tale om en helt ny situation også internationalt set, som vil rejse en række andre problemstillinger, som vil skulle håndteres. Det forventes også at være nødvendigt at inddrage andre myndigheder, herunder blandt andet politi, told- og miljømyndigheder.

Dette forudsætter således, at en række problemstillinger håndteres, inden konkurrencemyndighederne træffer afgørelse i sagen (påbud).

Det har været afgørende, at Trafikstyrelsen kan føre det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn direkte med Terminal A, hvis projektet gennemføres.

Trafikstyrelsen har på det nu yderligere oplyste grundlag foretaget en fornyet samlet vurdering af hjemmelsspørgsmålet med særlig vægt på security spørgsmålet.

Denne vurdering har medført, at der ikke er hjemmel til at pålægge Terminal A at sikre, at der bliver foretaget *eftersyn* af passagerer, bagage, gods og forsyninger. Et sådant ansvar kan kun pålægges lufthavnen (§ 70 a).

På denne baggrund og således som sagen nu foreligger oplyst, er det Trafikstyrelsens vurdering, at luftfartslovgivningen i sin nuværende form ikke giver mulighed for, at Københavns Lufthavne A/S kan give Terminal A ApS adgang til at opføre og drive en konkurrerende passagerterminal på lufthavnens område, og at afslaget derfor er en direkte og nødvendig følge af offentlig regulering, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 4.

Med venlig hilsen



Carsten Falk Hansen  
Direktør

Konkurrence- og Forbruger-  
styrelsen  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

Luftfartshuset  
Box 744  
Ellebjergvej 50  
2450 København SV  
Telefon + 45 3618 6000  
Direkte + 45 3618  
Fax + 45 3618 6001  
dcaa@slv.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 31. oktober 2011  
Vor ref.: 10-2070-0032  
Sagsbehandler:  
Deres brev af: Deres ref.:

### **Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens udkast til påbud til Københavns Lufthavne A/S - Terminal A**

Vi henviser til tidligere korrespondance og drøftelser med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen i sagen om Terminal A, senest vores møde den 27. oktober 2011, hvor vi bl.a. drøftede de juridiske aspekter og problemstillinger i relation til den *erklæring*, som Terminal A har tilkendegivet at ville afgive over for Trafikstyrelsen og Københavns Lufthavne A/S om Trafikstyrelsens beføjelser i relation til Terminal A.

Som oplyst på mødet den 27. oktober 2011 finder vi en sådan model med en erklæring afgivet af en privat virksomhed over for en offentlig myndighed for u hensigtsmæssig og juridisk problematisk.

Trafikstyrelsen skal også henviser til sit brev af 28. september 2011, hvori styrelsen har påpeget det uholdbare og problematiske i en tilsynskonstruktion, hvor der alene kan føres tilsyn med en konkurrerende passagerterminal til Københavns Lufthavne A/S via lufthavnen (koncessionshaver).

Efter Trafikstyrelsens opfattelse bør styrelsens beføjelser over for en eventuel terminal basere sig på et sikkert juridisk grundlag i form af forpligtende retsregler, således at der er sikkerhed for, at luftfartslovgivningen kan håndhæves.

I forlængelse heraf har Trafikstyrelsen overvejet, om der kan udstedes en bekendtgørelse (BL) efter luftfartsloven, hvori kravene til godkendelse af en sådan terminal fastlægges. Det er hensigten, at modellen vil kunne sikre en entydig ansvarsfordeling og håndhævelse af Trafikstyrelsens tilsynsbeføjelser. Det vil imidlertid tage nogen tid, navnlig da dette kræver, at samspillet og grænsefladerne mellem national lovgivning og EU-lovgivningen afklares.

På denne baggrund skal Trafikstyrelsen præcisere, at den vurdering, der lå til grund for styrelsens udtalelse i brevet af 19. januar 2011 om, at luftfartslovgivningen ikke udelukker, at Terminal A kan få adgang til lufthavnens område, forudsætter, som angivet i brevet, at en række problemstillinger håndteres, inden konkurrencemyndighederne træffer afgørelse i sagen (påbud).

Da disse problemstillinger, herunder helt centrale tilsynsmæssige og juridiske forhold, ikke er håndteret endnu, mener Trafikstyrelsen ikke, at sagen på nuværende tidspunkt er moden til en konkurrenceretlig afgørelse.

Vi vil arbejde videre med BL-modellen og undersøge, om de uafklarede problemstillinger vil kunne løses ad den vej, således at det juridiske og tilsynsmæssige fundament er på plads, inden et projekt af den omhandlede karakter sættes i søen.

Venlig hilsen

  
Keld Ludvigsen  
Vicedirektør

## Anders Wiberg (KFST)

---

**Fra:** Hanne Skovsted [hask@trafikstyrelsen.dk]  
**Sendt:** 21. oktober 2011 11:24  
**Til:** Michael Christian Riis (KFST)  
**Cc:** Christian Østrup; Keld Ludvigsen; Per Veingberg; Niels Remmer  
**Emne:** Møde om Terminal A

Kære Michael

Jeg skal herved bekræfte vores møde den **27. oktober 2011 kl. 15-16** hos Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Fra Trafikstyrelsen deltager chefkonsulent Christian Østrup og undertegnede.

Som jeg nævnte i telefonen, mener vi efter nærmere overvejelse, at den nye model med en "erklæring" fra Terminal A er både uhensigtsmæssig og juridisk problematisk. Vi overvejer derfor, om vi i stedet kan udstede en BL (bekendtgørelse) efter luftfartsloven, hvori vi fastlægger kravene til godkendelse af en sådan terminal. Det vil i midlertid tage noget tid, navnlig da dette kræver, at samspillet og grænsefladerne mellem national lovgivning og EU lovgivningen afklares nærmere.

Da der er tale om en ny vej i forhold til det udkast til påbud Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen sendte i partshøring med frist den 1. juli 2011, vil vi gerne på mødet have mulighed for at præsentere vores indledende tanker.

Venlig hilsen / Best regards

**Hanne Skovsted**  
Chefkonsulent / Senior legal consultant

**Luftfartsregulering / Aviation Regulation**  
**Trafikstyrelsen**  
**Danish Transport Authority**  
Ellebjergvej 50  
2450 København SV  
Tel: +45 3618 6000  
Dir.: +45 3618 6285  
E-mail: [hask@trafikstyrelsen.dk](mailto:hask@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Konkurrence- og Forbruger-  
styrelsen  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

Box 744  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV  
Telefon + 45 3618 6000  
Direkte + 45 3618  
Fax + 45 3618 6001  
dcaa@slv.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato:	Vor ref.:	Luftfartshuset Sagsbehandler:
12. oktober 2011	10-2070-0032	
Deres brev af:	Deres ref.:	

### **Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens påbud til Københavns Lufthavne A/S - Terminal A**

Vi henviser til mødet den 10. oktober 2011 med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen om Terminal A sagen.

På mødet oplyste Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, at Terminal A ApS på baggrund af en aktindsigt i Trafikstyrelsens brev af 28. september 2011 har udarbejdet et udkast af 3. oktober 2011 til en erklæring om, at Terminal A bl.a. accepterer, at de beføjelser, herunder tilsynsbeføjelser, som Trafikstyrelsen efter luftfartslovgivningen har over for Københavns Lufthavne A/S skal kunne udøves direkte over for Terminal A i det omfang beføjelserne relaterer sig til Terminal A's passagerterminal.

Vi har noteret os, at erklæringen indholdsmæssigt svarer til et af de vilkår, der var indeholdt i det påbud, der blev sendt i høring hos parterne med frist den 1. juli 2011. Som præcisering foreslår vi følgende tilføjelse i forlængelse af punkt 2 i erklæringen: *"Terminal A forpligter sig således til at følge Trafikstyrelsens anvisninger, foranstaltninger, påbud og forbud"*.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tilkendegivet, at denne erklæring vil indgå i afgørelsen og vil være en betingelse eller forudsætning for denne, og at dette vil fremgå direkte af påbuddet. Denne betingelse/forudsætning vil være helt centralt for Trafikstyrelsens mulighed for at føre et effektivt flyvesikkerhedsmæssigt tilsyn, hvis projektet bliver en realitet.

For god ordens skyld erindrer vi om Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens tilkendegivelse om, at det af referatet fra mødet den 10. oktober 2011 vil fremgå, at tvister mellem Københavns Lufthavne A/S og Terminal A ikke henhører under hverken Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen eller Trafikstyrelsen med derimod må afgøres ved de civile domstole.

Herudover skal vi henholde os til det, som er angivet i vores breve af 19. januar 2011 og 28. september 2011 herunder til Trafikstyrelsens principielle luftfartspolitiske holdninger til projektet.

Venlig hilsen

  
Keld Ludvigsen  
Vicedirektør

Konkurrence- og Forbruger-  
styrelsen  
Nyropsgade 30  
1780 København V

Luftfartshuset  
Box 744  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV  
Telefon + 45 3618 6000  
Direkte + 45 3618  
Fax + 45 3618 6001  
dcaa@slv.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 28. september 2011  
Vor ref.: 10-2070-0032  
Sagsbehandler:  
Deres brev af: Deres ref.:

### **Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens påbud til Københavns Lufthavne A/S - Terminal A**

Trafikstyrelsen er blevet bekendt med, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har sendt et udkast til en afgørelse i Terminal A sagen i høring hos parterne med svarfrist den 1. juli 2011.

Der er tale om et forslag til påbud til Københavns Lufthavne A/S (CPH) om at give Terminal A ApS adgang til at drive en konkurrerende passagerterminal på lufthavnens område.

Vi har noteret os, at dette høringsudkast indeholdt vilkår, der overordnet set tog højde for, at Trafikstyrelsen skal kunne føre flyvesikkerhedsmæssigt tilsyn (safety og security) med Terminal A projektet, men at der i øvrigt ikke var fastsat nærmere specificerede vilkår for Terminal A ApS' adgang til lufthavnen, herunder for hvordan projektet påtænkes udmøntet.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 12. september 2011 telefonisk oplyst, at styrelsen på baggrund af høringssvarene påtænker at ændrede vilkår i påbudet, der relaterer sig til Trafikstyrelsens tilsynsbeføjelser.

Konsekvensen heraf er, at det ikke i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens påbud sikres, at Trafikstyrelsen som forudsat skal kunne føre tilsyn direkte med og udstede deraf følgende påbud direkte overfor virksomheden Terminal ApS både hvad angår flyvesikkerheden og kapaciteten.

Dette indebærer, at beføjelser i relation til ansvar for og tilsyn med Terminal A komplekset angående flyvesikkerheden og kapaciteten udelukkende vil være reguleret af luftfartslovgivningen.

Københavns Lufthavne A/S er som indehaver af etablerings- og driftstilladelsen (koncessionshaver) ansvarlig for at lufthavnen drives i overensstemmelse med luftfartslovgivningen, og for at Trafikstyrelsen har adgang til at føre det fornødne tilsyn.



En lufthavnsterminal udgør i luftfartsmæssig henseende ikke en selvstændig lufthavn, og etableringen og driften heraf vil derfor være omfattet af lufthavnens koncession. Dette gælder uanset om terminalen ejes og drives af koncessionshaver selv eller af andre.

Den påtænkte konstruktion, hvor der opføres en konkurrerende passagerterminal på lufthavnens område indebærer derfor, at det er Københavns Lufthavne A/S som koncessionshaver, der har ansvaret for at Terminal A ApS overholder luftfartslovgivningen, ligesom Trafikstyrelsens tekniske godkendelse af terminalen og tilsynet med denne skal foregå via Københavns Lufthavne A/S og ikke direkte i forhold til Terminal A ApS som forudsat i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens høringspåbud.

Da der er tale om et påtvunget samarbejde, hvor parterne ikke har naturligt sammenfaldende interesser, må Trafikstyrelsens mulighed for tilsynsmæssigt at kunne agere hurtigt og effektivt over for Terminal ApS forudses at blive svækket og besværliggjort med en tilsynsmodel, hvori der er indbygget et sådant "ekstra led".

Som tidligere oplyst, herunder på mødet den 31. marts 2011 med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, er det helt centralt, at Trafikstyrelsen kan føre et effektivt flyvesikkerhedsmæssigt tilsyn med Terminal A komplekset, hvis projektet bliver en realitet.

Det er ligeledes vigtigt, at tilsynsmæssige foranstaltninger kan håndhæves, og at de ikke udhules eller svækkes.

De påtænkte ændringer har efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke længere en sådan klarhed, at de tilgodeser disse helt centrale hensyn, som er afgørende for tilsynet med Terminal A ApS.

Hertil kommer at der efter Trafikstyrelsens opfattelse i forslaget til afgørelse ikke er skabt tilfredsstillende klarhed over de problemstillinger, der nævnes i vores brev af 19. januar 2011 til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, og som bl.a. vil skulle håndteres af andre myndigheder.

Det fremgår således udtrykkeligt, at "Der vil dog i givet fald være tale om en helt ny situation også internationalt set, som vil rejse en række andre problemstillinger, som vil skulle håndteres. Det forventes også at være nødvendigt at inddrage andre myndigheder, herunder blandt andet politi, told- og miljømyndigheder."

Hverken politi eller toldmyndigheder ses således at være blevet inddraget i relation til opgaver, der vil skulle håndteres af disse myndigheder, bl.a. paskontrol i forbindelse med rejser til og fra ikke-Schengen-lande (politiet) og håndtering af toldmæssige forhold, herunder kontrol (Skat).

Betingelserne i forslaget til afgørelse er efter Trafikstyrelsens vurdering fastsat meget overordnet, hvorfor de ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne fungere som grundlag for det daglige forhold mellem de to parter. Dette skal især ses i lyset af, at forslaget til afgørelse går den part, som i dag har ejerskabet til den samlede infrastruktur, imod.

Som vi pointerede på mødet med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen den 31. marts 2011, er lufthavnens status som internationalt knudepunkt (hub) konstant under pres, og dette pres vil forstærkes yderligere, hvis lufthavnen påføres en intern konkurrent i form af en passagerterminal.

De negative virkninger af et sådant projekt og håndteringen heraf er efter vores opfattelse heller ikke tilstrækkeligt belyst.

Således finder Trafikstyrelsen bl.a., at der vil kunne opstå en række sandsynlige tvister mellem parterne og praktiske problemer, da der som nævnt vil være tale om et påtvunget samarbejde, hvor parterne ikke har naturligt sammenfaldende interesser.

Ud over det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn drejer det sig bl.a. om takster, kapacitetsmæssige forhold og security.

### Takster

Der blev i 2009 efter langvarige forhandlinger udstedt en BL om takstfastsættelsen i Københavns Lufthavne A/S, som indebærer, at parterne selv (CPH og luftfartsselskaberne) efter forhandling fastlægger taksterne. CPH og luftfartsselskaberne har efterfølgende indgået en 5½ årig aftale om nye takster. Disse takster understøtter lufthavnen som skandinavisk knudepunkt (hub), da aftalen bl.a. tilgodeser transferpassagerer og i interkontinentale flyvninger.

Det kan med etableringen af Terminal A meget vel være næsten umuligt at indgå en sådan aftale, som er til fordel for både CPH og luftfartsselskaberne, da lufthavnen vil miste rådigheden over sit indtjeningsgrundlag, og dermed bliver det vanskeligt at fastsætte taksterne på en sådan måde, at det samlet set ikke er til skade for trafikudviklingen og CPH's position som international hub.

### Kapacitet

Opførelsen af Terminal A kan medføre kapacitetsmæssige problemer, som vil skulle håndteres. Kapacitetsproblemerne kan opstå i forbindelse med CPH's tildeling af standpladserne for flyene for Terminal A og fra CPH's egen terminal.

### Security

Det kan endvidere ikke udelukkes, at der på det meget omkostnings- og personalemæssigt tunge securityområde vil kunne opstå tvister mellem CPH og Terminal A ApS om opfyldelse og administration af myndighedernes krav på området.

Samlet set finder Trafikstyrelsen derfor ikke, at sagen på nuværende tidspunkt er moden til afgørelse.

Venlig hilsen

  
Keld Ludvigsen  
Vicedirektør

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Nyropsgade 30  
1780 København V

Luftfartshuset  
Box 744  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV  
Telefon + 45 3618 6000  
Direkte + 45 3618 6160  
Fax + 45 3618 6001  
dcaa@slv.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
19. januar 2011	10-2070-0032	
Deres brev af:	Deres ref.:	
15. september 2010	4/0120-8901-1064	

### **Henvendelse i henhold til konkurrencelovens § 2, stk. 4, om opførelsen af Terminal A i Københavns Lufthavn**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i brev af 15. september 2010 bedt transportministeren om at tage stilling til, om Københavns Lufthavne A/S' (CPH) afslag på at give Terminal A ApS adgang til at opføre og drive en konkurrerende passagerterminal (Terminal A) på lufthavnens område mod et passende vederlag, er omfattet af konkurrencelovens § 2, stk. 4, dvs. om afslaget er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

Transportministeriet har bedt Trafikstyrelsen om at besvare henvendelsen.

Efter Trafikstyrelsens vurdering er der ikke noget i luftfartslovgivningen eller lufthavnens etablerings- og driftstilladelse (koncession), som udelukker, at CPH kan give Terminal A ApS adgang til at opføre Terminal A på lufthavnens område.

Der vil dog i givet fald være tale om en helt ny situation også internationalt set, som vil rejse en række andre problemstillinger, som vil skulle håndteres. Det forventes også at være nødvendigt at inddrage andre myndigheder, herunder blandt andet politi, told- og miljømyndigheder.

Venlig hilsen

  
Keld Ludvigsen  
Kst. Vicedirektør

Konkurrencestyrelsen  
Nyropsgade 30  
1780 København V  
Att.: Kontorchef Frederik André Bork  
Center for industri, transport og energi

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
28. maj 2010	10-7010-0003	Per Strand
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:

**Emne: Anlæg af Terminal A i Københavns Lufthavns østområde**

Efter aftale vedlægges kopi af Statens Luftfartsvæsens brev af dags dato til Terminal A om den luftfartsmæssige vurdering af opførelsen af en ny terminal for lavprisflyvninger med tilhørende parkeringsareal i Københavns Lufthavns østområde.

Skulle Konkurrencestyrelsen ønske yderligere oplysninger, står Statens Luftfartsvæsen gerne til rådighed hermed ligesom vi også gerne deltager i et møde for nærmere at drøfte sagen.

Med venlig hilsen



Niels Rømmer  
Afdelingschef

Terminal A  
Christian d. IX's Gade 2, 4.tv.  
1111 København K

**FOTOKOPI**

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
28. maj 2010	10-7010-0003	Nils la Cour / Keld Zülöw
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
2. februar 2010		36186380/36186290

**Emne: Anlæg af Terminal A i Københavns Lufthavns østområde**

Terminal A ApS har anmodet Københavns Lufthavne A/S om leje af en del af Københavns Lufthavn med henblik på opførelse af en ny terminal for lavprisflyvninger med tilhørende parkeringsareal.

Denne anmodning er afvist af Københavns Lufthavne A/S, hvorefter Terminal A har indbragt sagen for Konkurrencestyrelsen til afgørelse af spørgsmålet om Københavns Lufthavne A/S uanset ejendomsretten til lufthavnen og dens arealer skal give Terminal A ApS adgang til at opføre den nye terminal med baggrund i konkurrencelovgivningen.

Før den konkurrenceretlige vurdering foretages bør det vurderes om den nye terminal kan opføres og drives på en sådan måde, at der ikke opstår forhold af en sådan art, at luftfarten ikke kan udføres på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde ud fra såvel en safety-mæssig som security-mæssig synsvinkel med det resultat, at der ikke vil kunne meddeles de fornødne tilladelser efter luftfartslovgivningen.

Konkurrencestyrelsen og Statens Luftfartsvæsen har derfor aftalt, at SLV er indstillet på at foretage en vurdering af et konkret projektforslag fra Terminal A ApS, hvilket er meddelt Terminal A Aps og København Lufthavne A/S.

Med mail af 2. februar 2010 har Terminal A ApS fremsendt en overordnet beskrivelse, dateret 29. januar 2010, af principper og løsninger som selskabet forventer at tage i anvendelse for den kommende passagerterminal, som ønskes opført i Københavns Lufthavn.

Terminal A ApS har anmodet SLV om en overordnet vurdering af, hvorvidt en detaljeret ansøgning baseret på de i beskrivelsen angivne principper for løsning af spørgsmål i relation til de safety- og security-mæssige forhold i forbindelse med en etablering af Terminal A i Københavns Lufthavn med overvejende sandsynlighed vil kunne føre til, at der af SLV vil kunne gives de fornødne godkendelser.

Terminalens og parkeringsarealets detaljerede placering er ikke angivet i det fremsendte materiale, men det fremgår af sagen, at terminalen er tænkt placeret i lufthavnens østområde i umiddelbar tilknytning til det forpladsområde, der i dag primært benyttes til parkering og handling af fragtfly.

SLV har derfor lagt til grund, at terminalen ønskes anlagt på det i øjeblikket ubebyggede areal beliggende imellem gate G129 til G135 og den offentlige vej, Kystvejen og med parkeringspladser anlagt på begge sider af terminalbygningen.

Det fremgår af principbeskrivelsen, at der opereres med to mulige operationelle modeller, model A og model B.

I **model A** parkeres alle fly, der skal betjene passagerer til og fra Terminal A, uændret i forhold til i dag og altså væk fra Terminal A og hovedsagelig inden for Critical Parts of Security Restricted Area (CSRA). Standpladser i nordområdet, men tættest på Terminal A, foretrækkes.

Denne model, der indgår i Terminal A Aps's businessplan, anvender således ikke eventuel ledig standpladskapacitet foran den planlagte Terminal A.

Passagerer og bagage skal transporteres i busser fra og til terminalen med busser.

Med denne model tilstræbes således tilnærmelsesvis uændrede driftsforhold i forhold til, hvorledes der opereres i Københavns Lufthavne i dag, når det gælder trafikafvikling og håndtering af fly.

**Model B** tager udgangspunkt i at flyene anvender de eksisterende fragtstandpladser foran Terminal A, der i dag alene anvendes i begrænset omfang i dagtimerne.

Denne model vil give luftfartsselskaberne en hurtigere turn around end i model A, men det er angivet, at det kan være nødvendigt at anvende standpladserne som angivet i model A i situationer, hvor der ikke er et tilstrækkeligt antal pladser foran Terminal A.

Model B vil med lufthavnens nuværende infrastruktur indebære et forøget antal kryds af bane 22L/04R. Det er oplyst, at det ikke på det foreliggende grundlag er muligt at udarbejde en egentlig risikovurdering der vil skulle baseres på det endelige trafikprogram for Terminal A, som ikke foreligger på nuværende tidspunkt.

I såvel Model A som model B arbejdes der securitymæssigt med en model for det særlige sikkerhedsområde C-SRA, der har til formål at sikre, at der ikke opstår gener for de øvrige terminaloperatører, der er beliggende ved siden af Terminal A og som ikke har ønske om at være beliggende i dette særlige sikkerhedsområde.

I begge modeller vil alle afrejsende og ankommende passager blive transporteret i busser mellem terminalen og flyet.

Ved model A foreslås en løsning, hvor passagerne transporteres i forseglede busser fra Terminal A's C-SRA område til C-SRA området i lufthavnens nordområde, hvorfor der vil være tale om en art kørende C-SRA område.

Denne bustransport er mere enkel i model B, hvor afstanden er kortere.

I model B opereres med et dynamisk C-SRA-område på standpladserne, hvorfor det udvides eller indskrænkes i forhold til antallet af fly.

SLV skal efter en gennemgang af projektbeskrivelsen på det foreliggende grundlag meddele følgende:

### **1. Safetymæssige forhold.**

#### **Model A.**

For så vidt angår de safetymæssige forhold er det SLV's vurdering, at den i "model A" beskrevne anvendelse af lufthavnen og afvikling af lufttrafikken kun i mindre omfang vil blive ændret i forhold til det trafikmønster for flyoperationer i lufthavnen, der er kendt i dag.

Det er derfor formodningen, at der af SLV vil kunne gives de fornødne tilladelser til opførelsen af Terminal A, idet fastsættelse af de nærmere vilkår først vil kunne fastsættes efter modtagelsen af et mere detaljeret projekt med angivelse af de mere præcise driftsmæssige forhold.

#### **Model B.**

Denne model vil som anført ovenfor medføre et øget antal krydsninger af en aktiv bane. En nærmere vurdering af denne model forudsætter udarbejdelse af en egentlig og konkret risikovurdering.

Da en sådan ikke foreligger, vil SLV derfor ikke på indeværende tidspunkt kunne tage stilling til denne model, hvorfor det er uklart om der vil kunne gives den fornødne tilladelse.

Det anføres i principbeskrivelsen, at det eventuelt vil være muligt at udvide lufthavnens kapacitet vil etablering af en ny frakørsel på RWY 22L/04R samt ny tilkørsel til banetærsklen.

Såfremt der måtte være behov for etablering af disse eller andre anlæg i relation til den eksisterende infrastruktur for at sikre trafikafviklingen i relation til Terminal A er det spørgsmålet om Københavns Lufthavne A/S er forpligtet til at sikre gennemførelsen af disse anlægsarbejder uanset om Terminal A Aps vil afholde de hermed forbundne omkostninger. Det er SLV's vurdering af spørgsmålet herom i første omgang henhører under konkurrencelovgivning.

### **2. Securitymæssige forhold.**

For så vidt angår de securitymæssige forhold skal bemærkes, at SLV ikke har praktisk erfaring med den form for splitoperationer, som er anført i principbeskrivelsen, hvorefter passagererne efter securityeftersyn bevæger sig fra den kritiske del af det securitybeskyttede område (C-SRA) gennem airside område til et andet C-SRA område.

Det er imidlertid SLV's umiddelbare vurdering, at det securitymæssigt ikke vil være udelukket at afvikle lufttrafik som overordnet angivet i principbeskrivelsen.

Da der imidlertid alene er tale om en principbeskrivelse, er der ved denne vurdering af de securitymæssige forhold ikke taget stilling til de ressourcebehov, der måtte være en følge af den foreslåede operationelle løsning, ligesom trafikale forhold i lufthavnens østområde, offentlig parkering mv. ikke har indgået i vurderingen.

### **3. Lovgivningsmæssige forhold.**

#### **a. Anlægsloven.**

SLV har ved behandlingen af principbeskrivelsen vurderet, hvorvidt de lovgivningsmæssige rammer i relation til luftfartslovgivningen og den planlovgivning, som Miljøministeriet administrerer, muliggør etablering af en passagerterminal i Københavns lufthavns østområde:

I lov om udbygning af Københavns Lufthavn, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992, § 3, litra c, om østafsnittet, er der ikke nævnt noget direkte om terminalbygninger, således som tilfældet er i bestemmelsen i § 3, litra b om nordafsnittet.

Det fremgår imidlertid, at der i lufthavnens østafsnit blandt andet kan etableres *"... flystandpladser med tilhørende ekspeditionsfaciliteter og hangarer."*

Af forarbejderne til bestemmelsen, jf. bemærkningerne til lovforslaget vedrørende lov nr. 241 af 8. april 1992, fremgår endvidere, at der hermed er tænkt på: *"..., at det i den meget langsigtede udbygning vil kunne blive aktuelt at opføre et passagerkompleks i østafsnittet i form af en såkaldt satellitbygning, hvortil en række ekspeditions-mæssige funktioner kan henlægges til aflastning af udenrigsterminalkomplekset i nordafsnittet."*

Det er således vurderingen, at der ikke i den nævnte lov er hindringer for opførelse af en form for terminalbygning i østafsnittet.

#### **b. Planlovgivningen.**

I Landsplandirektivet fra april 1997 med tilhørende lokalplan er om anvendelsen af det såkaldte østområde A bl.a. anført følgende:

*"Inden for område Øst A skal det være muligt at etablere flystandpladser med tilhørende ekspeditionsanlæg og passagerfaciliteter. Etablering af en "terminalsatellit" til passagertransport forudsætter dog, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan."*

Videre siges i lokalplanens bestemmelser § 4.3.1 at:

*"Det skal endvidere være muligt at etablere flystandpladser med tilhørende ekspeditionsanlæg og passagerfaciliteter. Etablering af sådanne bygningsmæssige faciliteter forudsætter, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan."*

Etablering af Terminal A forudsætter således tilvejebringelse af en supplerende lokalplan.

### **4. Parkeringsfaciliteter**

Det skal oplyses, at SLV ikke ved ovenstående har vurderet spørgsmålet om muligheden for etablering af parkeringsfaciliteter i umiddelbar tilslutning til Terminal A i henhold til lovgivningen. Det samme er tilfældet vedrørende spørgsmålet om vejadgang til Terminal A, hvorved bemærkes at der kan være kapacitetsmæssige forhold knyttet til vejadgangen til terminalen.

SLV har lagt til grund, at dette spørgsmål for så vidt angår planlovgivningen vil blive afklaret i forbindelse med en senere tilvejebringelse af en supplerende lokalplan, som vil være en forudsætning for etablering af Terminal A i østområdet.

Endelig skal SLV for god ordens skyld gøres opmærksom på, at Tårnby Kommune er i gang med at udarbejde en ny lokalplan for området øst for den nuværende kystvej. Lokalplanarbejdet for dette nye område (tidligere opfyldning) forventes afsluttet i 2010.



Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Niels Remmer' with a stylized flourish at the end.

Niels Remmer  
Afdelingschef

Kopi: Konkurrencestyrelsen

## **P R E S S E M E D D E L E L S E**

**10. november 2009**

### **Samarbejde mellem Konkurrencestyrelsen og Statens Luftfartsvæsen i sagen om Terminal A**

Konkurrencestyrelsen og Statens Luftfartsvæsen er blevet enige om, at Statens Luftfartsvæsen vil vurdere de flyvesikkerhedsmæssige aspekter ved en evt. anlæggelse af en ny passagerterminal, Terminal A, i Københavns Lufthavn, og at Konkurrencestyrelsen herefter tager stilling til de konkurrencemæssige aspekter i sagen.

Den konkurrenceretlige analyse forudsætter, at der ikke er objektive forhindringer for at opføre en ny passagerterminal. Objektive forhindringer er i denne sag bl.a. sikkerhedshensyn. Statens Luftfartsvæsen vurdering forudsættes at bygge på et konkret projektforslag fra initiativtagerne bag Terminal A.

Det forhold, at Statens Luftfartsvæsen og Konkurrencestyrelsen vil undersøge de forskellige aspekter i sagen, er ikke udtryk for en formodning om, at Københavns Lufthavn har overtrådt konkurrenceloven. Givet sagens meget principielle karakter – og uanset sagens udfald – er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at det er hensigtsmæssigt at afklare, om der foreligger en overtrædelse af konkurrencereglerne eller ej.

Yderligere oplysninger om sagen kan fås ved henvendelse til kontorchef Frederik André Bork på tlf. 72 26 80 13.