

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 07-10-2026

Sagsnr.: 2026-343245

Dokumentnr.: 5083992

Sagsbehandler: AJO

Til høringsparterne

Høring over udkast til BL 9-15, 6. udgave

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til BL 9-15, Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster), 6. udgave. Udkastet sendes hermed i høring.

Høringsfristen er den 4. november 2026.

Formål og baggrund

Den nuværende takstafte for Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn udløber 31. december 2027, og forhandlinger om næste aftale indledes i starten af 2027. Den nye BL 9-15 (6. udgave) vil gennemføre en række ændringer forud for den kommende forhandling. Ændringerne er alene relevante for lufthavne, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik, og hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser. Roskilde Lufthavn er omfattet af BL'en, da den indgår i et lufthavnsnetværk med Københavns Lufthavn.

De vigtigste ændringer i BL'en vedrører:

- Præcisering af krav til hvor stor opbakning, der skal være til en takstafte
- Situationer hvor ét luftfartsselskab udgør mere end 50 pct. af trafikandelene.

Uddybning af ændringer

Præcisering af krav til opbakning til en takstafte og beregning af trafikandele

For at øge gennemsigtigheden ønsker styrelsen at gøre det eksplicit, hvor stor opbakning fra luftfartsselskaberne, der skal være til en takstafte. Dette foreslås implementeret ved, at der for hvert luftfartsselskab beregnes en trafikandel på baggrund af deres andel af det samlede



passagertal og deres andel af antallet af operationer. I et sådant system vil både passagerflyselskaber og fragtflyselskaber få tildelt en trafikandel.

Systemet bygger på strukturen for lufthavnsafgifter, som typisk primært består af passagerrelaterede afgifter og startrelaterede afgifter. I Københavns Lufthavn stammer 82 % af indtægterne fra lufthavnsafgifter fra passagerafgifter, mens de resterende 18 % kommer fra start- og flyparkeringsafgifter jf. årsregnskab 2025 for Københavns Lufthavne a/s. Derfor vil 82 % af de samlede trafikandele til den kommende forhandling blive fordelt på grundlag af passagertal og 18 % på grundlag af antallet af operationer.

Eksempel:

Som eksempel bruges et flyselskab med en andel på 5 % af det samlede passagertal og en andel på 4 % af det samlede antal operationer. Flyselskabets trafikandel vil blive beregnet som følger:

Trafikandel fra passagerer: $5 \% \times 82 \% = 4 \%$

Trafikandel fra operationer: $4 \% \times 18 \% = 1 \%$

Den samlede trafikandel for dette flyselskab er: $4 \% + 1 \% = \mathbf{5 \%}$

Hvert flyselskabs andel af det samlede passagertal og det samlede antal operationer beregnes udelukkende på baggrund af den trafik, der genereres af de flyselskaber, som deltager i forhandlingerne. Som følge heraf vil de samlede trafikandele for alle deltagende flyselskaber tilsammen udgøre 100 %. Beregningerne er indført i pkt. 7.3.1 – 7.3.8.

For at lufthavnstaksterne kan fastsættes efter aftale skal takstaftalen have tilslutning fra luftfartsselskaber, som repræsenterer mere end halvdelen af trafikandelene. Se ændringerne til pkt. 7.8, pkt. 9.3.3 og pkt. 9.5.1.

Situationer hvor ét luftfartsselskab udgør mere end 50 pct.

Hvis ét flyselskab har mere end 50 % af trafikandelene, vil dette flyselskab kunne forhindre, at en aftale opnår den nødvendige tilslutning uden selskabets deltagelse. Dette vil ændre dynamikken i forhandlingerne betydeligt, fordi der ikke kan dannes en alternativ koalition med mere end 50 % af trafikandelene.

Styrelsen vurderer, at luftfartsselskaber, som har bestemmende indflydelse i andre luftfartsselskaber, skal anses som én enhed i forhandlingerne. Dette er i overensstemmelse med almindelige konkurrenceretlige principper¹.

Styrelsen vurderer, at det er vigtigt, at en mekanisme til løsning af problemet kan fungere uanset hvilken trafikandel (større end 50 pct.), det dominerende selskab har.

Styrelsen vurderer endvidere, at det er vigtigt, at der kan indgås en aftale udenom det selskab, som har mere end halvdelen af stemmerne. I modsat fald får dette selskab en vetoet, og kan medføre, at fallback-modellen finder anvendelse, selvom alle andre selskaber er enige om en takstaftale. En vetoet kan også betyde, at færre luftfartsselskaber ønsker at deltage i

¹ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vejledning til fusionskontrol, september 2020, hvor det fremgår af afsnittet om "erhvervelse af kontrol" at erhvervelse af kontrol fx kan ske ved aktiekøb, hvor der opnås mulighed for at få afgørende indflydelse på virksomhedens drift.



forhandlingen, hvilket kan føre til, at det dominerende selskab får en endnu højere stemmeandel.

Der indføres en bestemmelse om, at alle selskaber, som har mere end 45 pct. af trafikandelene, får trafikandelen reduceret til 45 pct. Bestemmelsen finder anvendelse på alle trafikandele, der overstiger 45 pct. En trafikandel på fx 47 pct. vil derfor også blive reduceret til 45 pct.

De øvrige luftfartsselskabers trafikandele genberegnes forholdsmæssigt, så trafikandelene tilsammen udgør 100 pct. Hvis en anden lufthavnsbrugers trafikandel herefter overstiger 45 pct., foretages en tilsvarende genberegning.

Med denne løsning vil en stor gruppe luftfartsselskaber kunne indgå en takstafte udenom det dominerende luftfartsselskab, og det vil kræve tilslutning fra mindst ét andet luftfartsselskab før det dominerende selskab kan indgå i en takstafte.

Ændringerne er indført i pkt. 7.3.6 og 7.3.7.

Øvrige ændringer

I pkt. 8.4.1 ændres lønindekset fra Danmarks Statistik fra ILON12 til SBLON1 og materialeindekset ændres fra PRIS1115 til PRIS1121. Det skyldes, at de tidligere indeks ikke længere publiceres og erstattes af nye.

I pkt. 8.4.1 indsættes "efter referenceåret", så det fremgår, at "... Omkostningsrammen fremskrives herefter med passagerudviklingen, og et gennemsnit af pristalsudviklingen fra og med 2. kvartal i året **efter referenceåret** og 4 år tilbage...". Hermed rettes en trykfejl, som er opstået mellem 3. og 4. udgaver af BL 9-15, hvor "efter referenceåret" var udgået.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

Ændringerne vurderes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser.

Innovations- og Iværksættertjekket af erhvervsrettet regulering

Ændringerne vurderes ikke at påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller.

Overgangsperiode

I pkt. 17.4.1 og pkt. 17.4.2 tilpasses tidsplanen for den først kommende takstforhandling, så denne indledes d. 1. februar 2027 ved, at lufthavnsdriftsorganet fremlægger informationspakken. Forhandlingens afslutning fastholdes uændret til 1. juni 2027.

I pkt. 17.4.3 præciseres det, at perioden for beregning af deltagelseskravet jf. pkt. 7.3. fastholdes uanset, at forhandlingerne indledes senere.

I pkt. 17.4.4 fastsættes det, at perioden for beregning af trafikandelene, jf. pkt. 7.3.4, ligeledes er fra 4. kvartal 2025 til 3. kvartal 2026, uanset at forhandlingerne indledes senere.



Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.

Det foreslås, at BL'en træder i kraft den 1. januar 2027.

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk, cc. til ajo@trafikstyrelsen.dk og bsor@trafikstyrelsen.dk **senest den 4. november 2026**, mærket j.nr. 2026-343245.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Anders Jøndrup på mail ajo@trafikstyrelsen.dk eller til info@trafikstyrelsen.dk.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne høringssvar også vil blive offentliggjort. Ved afgivelse af høringssvar samtykker høringsparten til, at høringssvaret, inklusive navn, eventuelt angivet adresse og e-mailadresse, offentliggøres på Høringsportalen.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse, BJ eller BL er blevet udstedt.

De udstedte bekendtgørelser, BJ'er og BL'er kan ses på Trafikstyrelsens [hjemmeside](http://www.trafikstyrelsen.dk) (www.trafikstyrelsen.dk) under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan også ske på hjemmesiden.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup

Chefkonsulent