

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@trafikstyrelsen.dk  
trafikstyrelsen.dk

## **Til høringsparterne**

Notat  
Dato 22-09-2022  
Sagsnr.: 2022-092646  
Sagsbehandler: AJO

### **Høring over udkast til ændring af BL 9-15**

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til BL 9-15, Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster), 5. udgave.

Udkastet sendes hermed i høring.

***Høringsfristen er torsdag d. 13. oktober 2022 kl. 12:00.***

#### ***Formål og ophav***

Den nuværende takstafte for Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn udløber ultimo 2023, og forhandlinger om næste aftale indledes d. 1. december 2022. Den nye BL 9-15 (5. 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 bekendtgørelsen vedrører:

- Justering af mulighed for ændringer i løbet af reguleringsperioden
- Justering af referenceåret for den kommende forhandling
- Udgifter til styrelsens rådgivere

## ***Uddybning af ændringer***

### Justering af mulighed for ændringer i løbet af reguleringsperioden

I dag fremgår det af punkt 10.1, at de forhandlingsberettigede parter kan ændre takstaftalen. Styrelsen vurderer, at det er naturligt, at parterne bag en aftale kan ændre den (med styrelsens godkendelse), og at det er unødigt restriktivt, at alle forhandlingsberettigede parter - dvs. også dem, som ikke er med i aftalen - skal være enige i en påtænkt ændring. Styrelsen vil derfor justere teksten i pkt. 10.1, så det er parterne bag aftalen, der kan ændre lufthavnstaksterne i reguleringsperioden. Alle ændringer skal fortsat godkendes af styrelsen, og der skal fortsat foretages en høring af alle forhandlingsberettigede parter.

### Justering af referenceåret for den kommende forhandling

Til de kommende forhandlinger vedr. taksterne fra 1. januar 2024 og for en periode på to til seks år vil det ifølge den gældende BL 9-15 være år 2021, som skal være referenceåret. Referenceåret er det år, som danner grundlag for fremskrivninger af de økonomiske parametre, passagermængder mv. Hvis der ikke kan opnås en forhandlet løsning, fastsætter styrelsen en indtægtsramme for hvert af de to år i fall-back perioden dvs. for 2024 og 2025. Indtægtsrammen er det maksimale beløb, som CPH må opkræve i takster i hvert af årene.

Indtægtsrammen består af følgende elementer:

- driftsomkostninger (OPEX)
- afskrivninger på investeret kapital
- forrentning af kapital
- fradrag af kommercielt merafkast (den kommercielle overførsel)

For driftsomkostningerne (OPEX) fastsættes denne ud fra en fremskrivning af omkostningerne i referenceåret. I fremskrivningen indgår blandt andet passagerudvikling, prisudvikling og et effektiviseringskrav, som fastsættes af styrelsen.

Da 2021 havde et meget lavt passagerniveau pga. covid-19-pandemien, kan der opstå udfordringer ved disse fremskrivninger, da trafikken i 2024 og 2025 må forventes at være tilbage omkring 2019-niveauet. OPEX for 2021 vil indeholde en række store faste omkostninger, og dermed vil en mekanisk fremskrivning af OPEX for 2021 til et trafikniveau svarende til 2019 give et niveau for OPEX i fall-back, som ikke er retvisende.

Styrelsen har på den baggrund indsat en overgangsbestemmelse om, at referenceåret i forbindelse med fastsættelsen af OPEX for den først kommende forhandling skal være 2019 (jf. pkt. 17.5.1). Det fremgår endvidere, at styrelsen også vil lade de seneste opgørelser af det realiserede OPEX indgå ved fastsættelse af effektiviseringskravet i en eventuel fall-back. Styrelsen vil dermed lade de nyeste tilgængelige oplysninger indgå ved fastsættelsen af OPEX i en eventuel fall-back. Dette er relevant, da der vil være gået ca. et halvt år fra informationspakken er udgivet, til en eventuel fall-back skal fastsættes (jf. punkt 8.3).

Tilsvarende indfører styrelsen ud fra de samme overvejelser som ovenfor en overgangsbestemmelse vedr. den kommercielle overførsel således, at referenceåret også her fastsættes til 2019 for den førstkomende forhandling (se pkt. 17.5.2).

#### Udgifter til styrelsens rådgivere

Det fremgår af § 3, stk. 6, i *bekendtgørelse for Danmark og Grønland om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v.*<sup>1</sup>, at Trafikstyrelsen kan viderefakturere omkostninger til ekstern sagkyndig bistand, hvis sagens karakter nødvendiggør sådanne omkostninger. Der har været fast praksis for, at styrelsen har viderefaktureret udgifter til ekstern sagkyndigbistand i forbindelse med takstforhandlingerne til Københavns Lufthavn. Den eksterne sagkyndige bistand består fx i, at en ekstern statsautoriseret revisor gennemgår lufthavnens regnskaber og udarbejder en rapport om fastsættelse af afkastgraden (WACC). Af gennemsigtighedshensyn ønsker styrelsen, at viderefaktureringen af udgifterne til sagkyndig bistand skrives direkte ind i BL 9-15.

#### Øvrige ændringer

Pkt. 5.1 og 7.3 justeres, så det fremgår, at lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger kan deltage i forhandlingerne. I den nugældende BL nævnes sammenslutninger ikke. Dermed opnås en harmonisering i forhold til lufthavnsafgiftsdirektivets artikel 6. Ændringen ændrer ikke på den gældende praksis.

I pkt. 7.10 præciseres det, at det er alle lufthavnsbrugere, som indkaldes til møde ved, at ordet "alle" tilføjes. Dermed bliver teksten harmoniseret med pkt. 7.4.

I pkt. 8.4.1 opdateres referencen til Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning til den gældende tidsserie, som hedder PRIS1115.

---

<sup>1</sup> Bekendtgørelse nr. 2666 af 28. december 2021.

I pkt. 8.4.2 præciseres det, at der er tale om aeronautiske anlægsaktiver.

I pkt. 8.6 ændres referencen til pkt. 8.2 og pkt. 8.5, da der ikke skal henvises til en spænd, men til konkrete værdier.

I pkt. 10.2 udgår "af egen drift", så styrelsen ikke kan ændre lufthavnstaksterne jf. pkt. 10.2 af egen drift. Rationalet bag dette er, at det må være enten lufthavnsdriftsorganet eller brugerne, som skal initiere en proces vedr. takstændringer på baggrund af ændrede forudsætninger. Styrelsen har dog fortsat mulighed for at forlange ændringer i lufthavnstakster jf. pkt. 10.5, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn nødvendiggør dette.

De gældende overgangsbestemmelserne i afsnit 17 udgår, da de kun var relevante for den takstforhandling, som blev afsluttet i 2018.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)**

Ændringerne forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser.

Ændringerne vedr. referenceår for OPEX og den kommercielle overførsel har til formål at præcisere, hvordan styrelsen vil fastsætte disse parametre i en eventuel fall-back. Dermed skabes der mere gennemsigtige rammer for forhandlingen. Udgangspunktet er, at der opnås en forhandlet løsning mellem parterne, hvorfor justeringen af fall-back mekanismen ikke direkte påvirker taksterne i en entydig opadgående eller nedadgående retning, og vurderes dermed ikke at medføre økonomiske konsekvenser.

### **Agil erhvervsrettet regulering**

Princippet om agil erhvervsrettet regulering vurderes ikke at være relevante.

### **Overgangsperiode:**

Der er redegjort for overgangsbestemmelserne vedr. referenceår ovenfor.

### **Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.**

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. november 2022.

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk), cc. til [ajo@trafikstyrelsen.dk](mailto:ajo@trafikstyrelsen.dk) og [nmol@trafikstyrelsen.dk](mailto:nmol@trafikstyrelsen.dk) **senest den 13. oktober 2022 kl. 12:00** mærket j.nr. 2022-092646. Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Anders Jøndrup på mail [ajo@trafikstyrelsen.dk](mailto:ajo@trafikstyrelsen.dk) eller til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk).

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne hørings svar også vil blive offentliggjort.

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 [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk) under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup

Chefkonsulent