

Udskriftsdato: 3. januar 2026

BEK nr 9188 af 13/03/2023 (Gældende)

BL 9-15 Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (Lufthavnstakster) Udgave 5, 13. marts 2023

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Trafikstyrelsen, j.nr. 2021-009803

BL 9-15

Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne¹⁾ (Lufthavnstakster)²⁾

Udgave 5, 13. marts 2023

I medfør af § 1 a, § 71, stk. 1 og 3, § 149, stk. 10, og § 153 a, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018, lov nr. 970 af 26. juni 2020 og lov nr. 2073 af 21. december 2020, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

1. Anvendelsesområde

1.1. Denne BL fastsætter bestemmelser om lufthavnstakster for benyttelse af de lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik, og hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, hvorved forstås summen af ankommende passagerer og afgående passagerer, jf. dog pkt. 1.2. og 1.3.

1.2. Uanset pkt. 1.1 finder denne BL anvendelse for den lufthavn i Danmark, der har flest passagerbevægelser.

1.3. Afsnit 11 gælder for alle lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik.

1.4. Hvis flere lufthavne er organiseret i et lufthavnsnet, gælder denne BL for alle lufthavne i lufthavnsnettet, medmindre Trafikstyrelsen bestemmer, at en lufthavn i det pågældende lufthavnsnet skal undtages.

1.5. Denne BL gælder ikke for Færøerne og Grønland.

1.6. På Trafikstyrelsens hjemmeside offentliggøres en liste over de lufthavne, hvis lufthavnstakster reguleres efter denne BL.

2. Definitioner

2.1. Luftfartsmæssig WACC (Weighted Average Cost of Capital):

En forrentningssats til forrentning af investeret luftfartsmæssig kapital for de luftfartsmæssige aktiver i den enkelte lufthavn eller lufthavnsnet. Den luftfartsmæssige WACC fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden (Capital Asset Pricing Model).

2.2. Anormale indtægter:

Indtægter, der er særligt usædvanlige på grund af deres størrelse, art eller hyppighed, og som vil være misvisende, hvis de bliver anvendt som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstaksterne.

2.3. Anormale omkostninger:

Omkostninger, der er særligt usædvanlige på grund af deres størrelse, art eller hyppighed, og som vil være misvisende, hvis de bliver anvendt som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstaksterne.

2.4. Kommerciel WACC (Weighted Average Cost of Capital):

En forrentningssats til forrentning af investeret kommerciel kapital for de kommercielle aktiver i den enkelte lufthavn eller lufthavnsnet. Den kommercielle WACC fastsættes som kapitalomkostningen baseret på CAPM-metoden (Capital Asset Pricing Model).

2.5. Kommercielle anlæg og ydelser:

Anlæg og ydelser, der er geografisk tilknyttet lufthavnen, og som ikke er:

2.5.1. Luftfartsmæssige anlæg og ydelser, jf. pkt. 2.6.

2.5.2. Anlæg og ydelser, der i pkt. 2.6.1-2.6.3 i definitionen af luftfartsmæssige anlæg og ydelser er angivet som undtagelser.

2.5.3. Hotelanlæg.

2.6. Luftfartsmæssige anlæg og ydelser:

De anlæg og ydelser, som udelukkende leveres af lufthavnsdriftsorganet, 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 følgende:

2.6.1. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

2.6.2. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne, bortset fra centraliserede infrastruktur, der er luftfartsmæssige anlæg godkendt af Trafikstyrelsen i medfør af bekendtgørelsens § 8.

2.6.3. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

2.7. Lufthavn:

Et område, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer, herunder også eventuelle tilknyttede anlæg, der er nødvendige af hensyn til flytrafikken og service af luftfartøjer, bl.a. nødvendige anlæg til betjening af den erhvervsmæssige lufttrafik.

2.8. Lufthavnsbruger:

En fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordring af passagerer, post og/eller fragt til eller fra den pågældende lufthavn.

2.9. Lufthavnsdriftsorgan:

Et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love, bestemmelser eller kontrakter har fået til opgave at administrere og forvalte lufthavnsinfrastrukturen eller lufthavnsnet-infrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne eller lufthavnsnet.

2.10. Lufthavnsnet:

En gruppe lufthavne, der er behørigt udpeget som sådan af medlemsstaten, og som drives af samme lufthavnsdriftsorgan.

2.11. Lufthavnstakster:

En betaling for brug af anlæg og ydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition. Lufthavnstaksterne skal fremgå af takstregulativet for lufthavnen.

2.12. Referenceår:

Kalenderåret 2 år forud for det år, hvor den indeværende reguleringsperiode udløber. Referenceåret benævnes år "n-3".

2.13. Reguleringsperiode:

En periode på op til 6 år, hvori lufthavnstaksterne er gældende. Reguleringsperioden starter 1. januar i året efter udløbet af den indeværende reguleringsperiode. Reguleringsperioden kan være op til 6 år, hvis parterne fastsætter lufthavnstaksterne ved forhandling. Reguleringsperioden er 2 år, hvis takstfastsættelsen ikke sker ved forhandling mellem parterne. Det første år i reguleringsperioden benævnes år "n".

2.14. Rimeligt afkast:

Det afkast, der kan forventes ved en lignende investering med tilsvarende risiko beregnet ved WACC (Weighted Average Cost of Capital).

2.15. Takstregulativer:

Lufthavnsdriftsorganets samlede, offentliggjorte fremstilling af lufthavnstakster fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL for en reguleringsperiode.

3. Generelt om fastsættelse af lufthavnstakster

3.1. Lufthavnstaksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemsikkelige, og skal fastsættes under hensyntagen til de referencedokumenter, der er nævnt i bilag 1.

3.2. I det omfang reglerne i denne BL eller ICAO's anbefalinger og retningslinjer strider mod bestemmelserne om statsstøtte i Traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde (artikel 107-109), gælder bestemmelserne i Traktaten.

3.3. Lufthavnsdriftsorganet kan variere kvaliteten og omfanget af bestemte lufthavnsydelser, terminaler eller terminaldele med det formål at tilbyde differentierede tjenesteydelser eller en terminal eller terminaldel til særlige formål.

3.4. Lufthavnstaksterne kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af de af lufthavnstaksten omfattede ydelser og anlæg, samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse.

3.5. Hvis der er flere lufthavnsbrugere, der ønsker adgang til differentierede ydelser og/eller en særlig terminal/terminaldel, jf. pkt. 3.4, end der er kapacitet til, skal lufthavnsdriftsorganet give adgang på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier.

3.6. Lufthavnstaksterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøhensyn. Kriterierne for en sådan graduering skal fremgå af lufthavnsdriftsorganets takstregulativer, og disse skal være relevante, objektive og gennemskuelige. Graduerede lufthavnstakster må ikke påvirke de øvrige lufthavnstakster. Særligt i forhold til opstartsrabatter gælder følgende:

3.6.1. Kriterierne for opstartsrabat skal fremgå af lufthavnsdriftsorganets retningslinjer for opstartsrabat og offentliggøres på lufthavnsdriftsorganets hjemmeside, sammen med en opdateret liste over destinationer, der ydes opstartsrabat til på det pågældende tidspunkt, samt en angivelse af i hvilken periode rabatten ydes.

3.6.2. Lufthavnsdriftsorganet kan indgå aftaler om opstartsrabatter med lufthavnsbrugere, der beflyver destinationer, som opfylder lufthavnsdriftsorganets definition af uservicerede ruter, som beskrevet i lufthavnens retningslinjer for opstartsrabat.

3.6.3. Hvis der efterfølgende er flere brugere, som beflyver en destination hvortil der ydes opstartsrabat, skal opstartsrabatten gives til alle brugere, der opfylder de af lufthavnsdriftsorganet objektivt definerede kriterier.

3.6.4. Ved ændring af retningslinjer for opstartsrabat skal lufthavnsdriftsorganet indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde de påtænkte ændringer. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere de påtænkte ændringer. Lufthavnsdriftsorganet skal efterfølgende udarbejde en begrundelse for de påtænkte ændringer set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter og fremsende denne til Trafikstyrelsen.

3.7. Graduerede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.6, som har til formål at øge trafikken i lufthavnen (incitamentsordninger), må ikke påvirke de lufthavnstakster, som betales af luftfartsselskaber uden for incitamentsordningen.

3.8. Differentierede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.4, eller graduerede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.6, skal forudgående være godkendt af Trafikstyrelsen, jf. afsnit 9.

4. Den incitamentsskabende model til fastsættelse af lufthavnstakster

4.1. Formålet med modellen er at skabe en incitamentsstruktur, som sikrer, at:

4.1.1. Lufthavnsdriftsorganet gennem et konkurrencedygtigt takstniveau og et passende højt serviceniveau til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale, tilgængelighed til gavn for både erhvervslivet og fritidsrejsende.

4.1.2. Lufthavnsdriftsorganet har økonomisk incitament til at investere i den luftfartsmæssige infrastruktur, således at kapaciteten i lufthavnen til enhver tid understøtter den højest mulige nationale og internationale, herunder interkontinentale, tilgængelighed til gavn for samfundet.

4.1.3. En andel af lufthavnsdriftsorganets merafkast fra kommercielle anlæg og ydelser årligt bidrager til at dække lufthavnsdriftsorganets luftfartsmæssige omkostninger i form af driftsomkostninger, afskrivninger og et rimeligt luftfartsmæssigt afkast.

4.1.4. Takst-, service- og kapacitetsniveau i videst muligt omfang bliver fastsat i et ligeværdigt samarbejde mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne.

4.1.5. Lufthavnen i Danmark, der har flest passagerbevægelser, agerer efter en målsætning om at være et betydeligt knudepunkt for transfertrafik i Nordeuropa og det førende knudepunkt for transfertrafik blandt de nordiske lande.

4.2. Ved fastsættelsen af lufthavnstaksterne skal forhandlingsparterne først ved forhandling søge at opnå enighed om lufthavnstaksterne for den kommende reguleringsperiode, jf. afsnit 7. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter Trafikstyrelsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale beløb, som lufthavnsdriftsorganet for hvert af årene i reguleringsperioden må anvende som grundlag for fastsættelsen af lufthavnstakster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, jf. afsnit 8.

4.3. For at sikre en sammenhæng mellem takst-, kapacitets- og serviceniveau skal lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, uanset om der kan opnås enighed ved forhandling, jf. afsnit 7, eller takstfastsættelsen sker ved Trafikstyrelsens regulering, jf. afsnit 8, indgå en særlig aftale om serviceniveauer (herefter benævnt SLA) på områder af betydning for passagerernes og luftfartøjernes færd gennem lufthavnen. SLA, der skal være gældende for reguleringsperioden, skal indeholde:

4.3.1. En kvantificering af målepunkter (herefter benævnt KPI'er) for hvert af de udvalgte områder.

4.3.2. Principper for indregning i lufthavnstaksterne.

4.3.3. Bestemmelser om løsning af eventuelle tvister om aftalen.

4.4. Hvis parterne ikke kan blive enige om fastsættelsen af KPI'er, jf. pkt. 4.3.1, eller principper for indregning i lufthavnstaksterne, jf. pkt. 4.3.2, fastsætter Trafikstyrelsen KPI'er og principper for indregning i lufthavnstaksterne. I givet fald er parterne forpligtede til at meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som Trafikstyrelsen finder nødvendige inden for tidsfrister fastsat af Trafikstyrelsen.

4.5. Trafikstyrelsens omkostninger til sagkyndig bistand i forbindelse med takstforhandlingerne og godkendelse af takster kan viderefaktureres til lufthavnsdriftsorganet i henhold til bekendtgørelse om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v., hvis sagens karakter nødvendiggør sådanne omkostninger. Trafikstyrelsen skal orientere lufthavnsdriftsorganet om viderefakturering før Trafikstyrelsens sagsbehandling iværksættes.

5. Samråd

5.1. Lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne eller disses repræsentanter eller sammenslutninger skal, medmindre andet er aftalt under det seneste samråd, afholde samråd mindst en gang om året om, hvordan lufthavnstakstsystemet skal fungere, om lufthavnstaksternes størrelse og om kvaliteten af de anlæg og ydelser, der stilles til rådighed.

5.2. Er der indgået flerårig aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, skal samråd finde sted i henhold til denne aftale.

5.3. Uanset pkt. 5.2 kan Trafikstyrelsen, med henblik på at fremme informationsudvekslingen, pålægge lufthavnsdriftsorganet at afholde hyppigere samråd med lufthavnsbrugerne.

5.4. Lufthavnsdriftsorganet skal høre lufthavnsbrugerne, før planer om ny infrastruktur eller væsentlige ændringer af eksisterende infrastruktur lægges fast.

5.5 Ved samråd skal informationerne beskrevet i pkt. 6.3, 6.5.1 - 6.5.5 og 6.5.7 fremlægges i rimelig tid inden samrådet finder sted. Uanset pkt. 2.13 skal "år n" i denne sammenhæng forstås som det år, hvor samrådet afholdes. Forud for fremlæggelsen skal deltagerne i samrådet underskrive en fortrolighedserklæring, hvis deltagerne skal have adgang til oplysningerne.

6. Information i forbindelse med takstforhandlingerne

6.1. Der skal underskrives en fortrolighedserklæring af parterne forud for deltagelse i forhandlingerne samt modtagelse af informationer, jf. pkt. 6.3, 6.4 og 6.5.

6.2. Lufthavnsdriftsorganet skal til Trafikstyrelsen senest 1. september ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) redegøre for de omkostningsforskelle, som danner grundlag for de af lufthavnsdrifts-

organets differentierede lufthavnstakster, som er differentierede på grundlag af kvaliteten og omfanget af ydelserne samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse, jf. pkt. 3.3 og 3.4.

6.3. De lufthavnsbrugere, som deltager i forhandlingerne, eller som lader sig repræsentere, skal senest 1. september ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) fremlægge følgende information for lufthavnsdriftsorganet og Trafikstyrelsen:

6.3.1. 3-årig trafikprognose (opdelt på EU, non-EU, Schengen, non-Schengen og indenrigstrafik) startende i året for reguleringsperiodens udløb (år n-1 til n+1).

6.3.2. 10-årig prognose over sammensætningen og den forventede udnyttelse, af deres luftfartøjsflåde. Første år i prognosen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7).

6.3.3. Redegørelse for lufthavnsbrugerens udviklingsplaner i lufthavnen og deraf afledte kapacitets- eller servicebehov over en periode startende i året forud for reguleringsperiodens udløb og 10 år frem (år n-2 til n+7).

6.4. Trafikstyrelsen fremlægger senest 1. november ét år forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2) følgende til brug for fastsættelse af lufthavnstaksterne:

6.4.1. En 10-årig trafikprognose på baggrund af bl.a. prognoserne i pkt. 6.3.1 og 6.3.2, efter en indledende, skriftlig høring af parterne. Første år i prognosen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7). Trafikprognosen fastsættes som et spænd.

6.4.2. Den luftfartsmæssige WACC. Trafikstyrelsen skal foretage en indledende høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, inden den luftfartsmæssige WACC bliver fastlagt.

6.4.3. Den kommercielle WACC. Trafikstyrelsen skal foretage en indledende høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, inden den kommercielle WACC bliver fastlagt.

6.4.4. En procentsats, som taksten for transferpassagerer maksimalt vil udgøre i forhold til den lokalt afgående passagertakst, hvis takstfastsættelse ikke aftales mellem parterne. Procentsatsen fastsættes som et spænd under hensyn til både lufthavnsdriftsorganets oplysninger om omkostninger pr. transferpassagerer og pr. lokalt afgående passagerer i referenceåret efter pkt. 6.2, og eventuelle forventede tilgængelighedseffekter herudover.

6.5. Lufthavnsdriftsorganet skal senest 1. december i året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2), fremlægge følgende for de luftfartsselskaber, som deltager i forhandlingerne og for Trafikstyrelsen:

6.5.1. 10-års plan for udvikling af luftfartsmæssige og kommercielle investeringer i lufthavnen baseret på bl.a. informationerne i pkt. 6.3.1-6.3.3. Første år i planen skal være året forud for reguleringsperiodens udløb (år n-2 til n+7).

6.5.2. Årlig historisk opgørelse, omfattende referenceåret og de seneste 5 år forud for dette (år n-8 til n-3), af merafkast på henholdsvis de luftfartsmæssige og kommercielle anlæg og ydelser, jf. pkt. 8.4.4, herunder størrelsen af indtægter, driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning af investeret kapital. Opgørelsen skal vise sammenhæng til reviderede årsrapporter og angive de principper, som er anvendt til fordeling af indtægter, driftsomkostninger og afskrivninger mellem luftfartsmæssige og kommercielle aktiviteter.

6.5.3. Dokumentation af:

6.5.3.1. Effektiviseringsgevinster, herunder relevante nøgletal, for indeværende reguleringsperiode (dog begrænset til årene forud for året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1)).

6.5.3.2. Opfyldelse af KPI'er, jf. pkt. 4.3.1, i perioden hvor indeværende SLA er gældende.

6.5.3.3. Myndighedsbestemte omkostninger for indeværende og kommende reguleringsperiode.

6.5.4. En opgørelse omfattende referenceåret og de kommende 8 år herefter for dette (år n-3 til n+5) af:

6.5.4.1. Driftsomkostninger for hhv. luftfartsmæssige aktiviteter fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiviteter.

6.5.4.2. Afskrivninger på hhv. nye og eksisterende luftfartsmæssige aktiver, fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiver, samt dokumentation heraf.

6.5.4.3. Investeret og ibrugtaget kapital for hhv. luftfartsmæssige aktiver fordelt på overordnede kategorier og aktiviteter og kommercielle aktiver, opgjort ultimo i hvert af årene, herunder den rimelige forrentning af den investerede kapital, som beregnet på baggrund af den WACC som er fastsat af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 6.4.2 og 6.4.3.

6.5.5. Redegørelse for kendte fremtidige ændringer i lufthavnsdriftsorganets omkostningsniveau for perioden startende fra referenceåret og 8 år frem (år n-3 til n+5).

6.5.6. Lufthavnsdriftsorganets forslag til nye lufthavnstakster inklusive begrundelse for den metode, der er anvendt til beregning af lufthavnstakster, samt en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for de foreslåede lufthavnstakster.

6.5.7. De planlagte luftfartsmæssige investeringers forventede indvirkning på kapaciteten i lufthavnen.

7. Takstforhandlingerne

7.1. Fastsættelse af lufthavnstakster skal så vidt muligt ske efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne.

7.2. Forhandlingerne indledes den 1. december i året forud for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-2) og skal være afsluttet senest den 1. juni i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1).

7.3. Parterne i forhandlingerne er lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere, der er fysisk etableret i lufthavnen (har base), samt lufthavnsbrugere som selvstændigt eller i forening repræsenterer mindst 3 pct. af lufthavnens passagerbevægelser eller starter. Deltagelseskravet beregnes over en periode på de seneste fire afsluttede kvartaler forud for takstforhandlingernes start, jf. pkt. 7.2. Lufthavnsbrugerne kan lade sig repræsentere af repræsentanter eller gennem sammenslutninger.

7.4. Forud for forhandlingerne om lufthavnstaksterne indkalder lufthavnsdriftsorganet til et informationsmøde med alle lufthavnsbrugere for at orientere om forhandlingsprocessen og tidsplanen. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere proces og tidsplan, samt komme med forslag til de kommende forhandlinger.

7.5. Trafikstyrelsens rolle i forhandlingsforløbet:

7.5.1. Styrelsen kan, med rådgivere, deltage som observatør i forhandlingerne.

7.5.2. Styrelsen kan på eget initiativ eller på anmodning fra en af parterne i forhandlingerne beslutte at indtræde som mægler i forhandlingerne.

7.5.3. Styrelsen kan pålægge parterne at fremlægge den dokumentation og information, som Trafikstyrelsen finder nødvendig for at sikre gennemsigtighed under forhandlingerne.

7.6. Lufthavnstaksterne kan aftales for en periode på op til 6 kalenderår.

7.7. Eksisterende omkostninger i relation til opfyldelse af myndighedskrav, herunder om security-, safety- og miljøforhold, indgår på lige vilkår med andre omkostninger ved fastsættelse af lufthavnstaksterne.

7.8. Hvis lufthavnstaksterne er fastsat efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne skal parterne udfærdige en takstafale. Takstafalen skal som minimum indeholde:

7.8.1. En beskrivelse af de gældende lufthavnstakster (herunder takstniveau) samt en beskrivelse af de kommende lufthavnstakster (herunder takstniveau før evt. prisregulering) i reguleringsperioden. De enkelte lufthavnstakster skal være udspecificeret i denne beskrivelse.

7.8.2. En beskrivelse af alle differentierede lufthavnstakster, jf. pkt. 3.3-3.5.

7.8.3. Bestemmelser om hvordan væsentlige ændringer i forudsætningerne for takstafalen håndteres.

7.8.4. Bestemmelser om løsning af eventuelle tvister om aftalen.

7.9. Lufthavnsdriftsorganet konstaterer, om – og i givet fald hvornår – forhandlingerne ikke fører til en takstafale og meddeler dette til Trafikstyrelsen, der herefter påbegynder takstfastsættelse efter afsnit 8.

7.10. Ved afslutningen af forhandlingerne i året før udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1) skal lufthavnsdriftsorganet indkalde til et møde med alle lufthavnsbrugere for at orientere om de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne på baggrund af forhandlingerne. Lufthavnsbrugerne har her mulighed

for at kommentere de påtænkte ændringer. Mødet skal gennemføres på en sådan måde, at bestemmelserne i afsnit 9 om proces for godkendelse af lufthavnstakster respekteres.

8. Takstfastsættelse aftales ikke mellem parterne (Fallback)

8.1. Reguleringsperioden er 2 år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

8.2. Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsætter Trafikstyrelsen én 10-årig trafikprognose i overensstemmelse med pkt. 6.4.1.

8.3. Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsættes årlige indtægtsrammer af Trafikstyrelsen, jf. pkt. 4.2. Indtægtsrammerne fastsættes senest den 1. august i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1) og skal dække to kalenderår efter indeværende reguleringsperiodes udløb.

8.4. De årlige indtægtsrammer for de luftfartsmæssige anlæg og ydelser består af summen af beløbene i 8.4.1, 8.4.2 og 8.4.3 fratrullet beløbet i 8.4.4.

8.4.1. En omkostningsramme, som fastsættes med henblik på dækning af luftfartsmæssige driftsomkostninger i referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale omkostninger i referenceåret. Omkostningsrammen fremskrives herefter med passagerudviklingen, og et gennemsnit af pristalsudviklingen fra og med 2. kvartal i året og 4 år tilbage, så der opnås en samlet omkostningsramme for hvert af de 2 år i reguleringsperioden. Pristalsudviklingen opgøres på baggrund af et sammenvejet indeks med 70 pct. lønandel og 30 pct. materialeandel. Lønindekset er Danmarks Statistiks lønindeks for virksomheder og organisationer (ILON12). Materialeindekset er Danmarks Statistiks prisindeks for indenlandsk vareforsyning (PRIS1115). Trafikstyrelsen kan stille krav til lufthavnsdriftsorganet om effektivisering af omkostningsrammen til brug for udregning af indtægtsrammen. Et evt. effektiviseringskrav fastsættes som en procentdel af omkostningsrammen. Ved vurdering af nødvendigheden, og i givet fald størrelsen af effektiviseringskravet, vil Trafikstyrelsen inddrage en vurdering af skønnet effektiviseringspotentiale, hvori kan indgå sammenligninger med andre nordeuropæiske lufthavne samt sammenligninger med de seneste realiserede luftfartsmæssige driftsomkostninger. Hvis Trafikstyrelsen har fastsat et eksplicit effektiviseringskrav, fratrækkes dette omkostningsrammen. Hvor kendte ændringer i de luftfartsmæssige anlæg eller myndighedskrav efter referenceåret eller serviceniveauer aftalt, jf. den kommende SLA-aftale, 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 efter bestemmelserne i afsnit 10.

8.4.2. En omkostningsramme, som fastsættes med henblik på dækning af af- og nedskrivning på aeronautiske anlægsaktiver. Omkostningsrammen fastsættes som de forventede årlige af- og nedskrivninger på anlægsaktiver i hvert af de to år i den kommende reguleringsperiode. Afskrivninger beregnes på grundlag af de bogførte anskaffelsespriser. Bogførte anskaffelsespriser opgøres eksklusive eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger. Afskrivninger på aktiver, som planlægges idriftsat i løbet af den kommende reguleringsperiode, indregnes i omkostningsrammen med virkning fra den forventede idriftsættelse.

8.4.3. Et beløb til forrentning af investeret kapital i luftfartsmæssige aktiver. Forrentningen beregnes som et rimeligt afkast af den budgetterede gennemsnitlige investerede kapital i det enkelte år i den kommende reguleringsperiode. Den budgetterede investerede kapital opgøres hhv. primo og ultimo i hvert af årene i reguleringsperioden, som den bogførte værdi af anlægsaktiver ekskl. eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger pr. 31. december i referenceåret med tillæg af forventede investeringer og fradrag af forventede afskrivninger ekskl. eventuelle regnskabsmæssige opskrivninger i de efterfølgende år. Aktiver under opførelse kan kun medregnes, hvis der ikke indregnes finansieringsomkostninger i aktiverede anlægsomkostninger.

8.4.4. En overførsel af merafkast fra det kommercielle område. Merafkastet opgøres som indtægter fratrullet driftsomkostninger, afskrivninger og et rimeligt afkast af investeret kapital. Opgørelsen af merafkastet foretages på baggrund af referenceåret, idet der korrigeres for eventuelle anormale indtægter og omkostninger i referenceåret, mens indtægter ved eventuelt salg af forretningsområder fordeles over en årrække. Merafkastet fremskrives herefter med passagerudviklingen, så der opnås et merafkast for

hvert af de 2 år i reguleringsperioden. Overførslen er fastsat som en andel på 40 pct. af det kommercielle merafkast. Ved fastsættelsen af merafkast kan Trafikstyrelsen inddrage sammenligninger med de seneste realiserede værdier for driftsomkostninger, afskrivninger og et rimeligt afkast af investeret kapital.

8.5. Hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne, fastsætter Trafikstyrelsen én procentsats, som taksten for transferpassagerer maksimalt vil udgøre i forhold til den lokalt afgående passagertakst, jf. pkt. 6.4.4.

8.6. Lufthavnsdriftsorganet udarbejder forslag til lufthavnstakster med udgangspunkt i indtægtsrammerne og trafikprognosen, jf. pkt. 8.2, og transferprocentsatsen, jf. pkt. 8.5, for indtægtsrammeperioden. Forslaget til lufthavnstakster skal som minimum indeholde følgende:

8.6.1. Angivelse af lufthavnstakster for hvert af årene i takstreguleringsperioden.

8.6.2. Dokumentation for at de samlede forventede indtægter fra de luftfartsmæssige ydelser ikke vil overstige indtægtsrammen i de enkelte år.

8.6.3. En begrundelse for væsentlige afvigelser i det relative forhold mellem de individuelle lufthavnstakster i forhold til den tidligere takstperiode, som ikke kan tilskrives en samlet justering af alle lufthavnstakster.

8.7. Lufthavnsdriftsorganet skal indkalde til et møde med lufthavnsbrugerne for at orientere om og begrunde, de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne. Lufthavnsbrugerne har her mulighed for at kommentere de påtænkte ændringer. Mødet skal finde sted på en sådan måde, at bestemmelserne i afsnit 9 om godkendelse af lufthavnstakster respekteres.

9. Proces for godkendelse af lufthavnstakster

9.1. Lufthavnsdriftsorganets takstregulativer og de lufthavnstakster, der opkræves af lufthavnsdriftsorganer omfattet af denne BL, skal være godkendt af Trafikstyrelsen.

9.2. Ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster og takstregulativer skal være Trafikstyrelsen i hænde senest den 1. september i året for udløbet af indeværende reguleringsperiode (år n-1). Denne frist kan udskydes af lufthavnsdriftsorganet, hvis det accepteres af de lufthavnsbrugere, der har deltaget i forhandlingen. Fristen kan dog ikke udskydes til mindre end 4 uger før reguleringsperiodens udløb. En fristnedsættelse efter denne bestemmelse forudsætter, at fristen for takstregulativets ikrafttrædelse overholdes, jf. pkt. 9.6-9.7. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra denne bestemmelse når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.

9.3.

Lufthavnsdriftsorganets ansøgning om godkendelse af lufthavnstakster skal som minimum indeholde følgende:

9.3.1. Dokumentation for at der er gennemført samråd.

9.3.2. En redegørelse for eventuelle væsentlige indsigelser fra lufthavnsbrugerne til de af lufthavnsdriftsorganet påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne, jf. pkt. 7.10.

9.3.3. En begrundet udtalelse om, hvorvidt de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne er udtryk for et forhandlingsresultat. I bekræftende fald vedlægges parternes takstafale, jf. pkt. 7.8.

9.3.4. En begrundelse for væsentlige afvigelser i det relative forhold mellem de individuelle lufthavnstakster i forhold til den tidligere takstperiode.

9.4. Lufthavnsdriftsorganets ansøgning om godkendelse af forslag til lufthavnstakster efter pkt. 8.6 skal ud over det i pkt. 9.3 anførte som minimum indeholde følgende:

9.4.1. Forslaget til nye lufthavnstakster inklusive begrundelse for den metode, der er anvendt til beregning af lufthavnstaksterne.

9.4.2. En opgørelse over de forskellige ydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for de foreslåede lufthavnstakster.

9.5. Det er en forudsætning for godkendelse, at lufthavnstaksterne er omkostningsrelaterede, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.

9.5.1. Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af ansøgningen, om de påtænkte ændringer af lufthavnstaksterne er udtryk for et forhandlingsresultat.

9.5.2. Trafikstyrelsen vurderer, om lufthavnstaksterne er omkostningsrelaterede, herunder om der på baggrund af parternes SLA efter pkt. 4.3 er en sammenhæng mellem takst-, service- og kapacitetsniveau.

9.6. Lufthavnstaksterne kan tidligst træde i kraft 2 måneder efter, at Trafikstyrelsen har godkendt lufthavnstaksterne, jf. dog pkt. 9.6.1.

9.6.1. Denne frist kan ændres, hvis det aftales mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnens brugere. Trafikstyrelsen vurderer, om denne aftale er udtryk for et forhandlingsresultat.

9.7. De godkendte takstregulativer træder i kraft den 1. januar.

9.8. Kan Trafikstyrelsen ikke godkende lufthavnstaksterne, udarbejdes nye lufthavnstakster, der forelægges til godkendelse inden for en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Kan lufthavnstaksterne fortsat ikke godkendes, fastsættes nye lufthavnstakster af Trafikstyrelsen efter konsultation med lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere.

9.9. Indtil Trafikstyrelsen har godkendt eller fastsat nye lufthavnstakster, gælder de tidligere lufthavnstakster. Trafikstyrelsen bestemmer - ligeledes efter konsultation med lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere - fra hvilket tidspunkt de nye lufthavnstakster skal gælde.

10. Ændringer af lufthavnstakster i reguleringsperioden

10.1. Ændringer i lufthavnstaksterne, som lufthavnsdriftsorganet og de lufthavnsbrugere, som har indgået takstafalen, er enige om, skal efterfølgende godkendes af Trafikstyrelsen. Bestemmelserne i pkt. 9.5-9.7 finder anvendelse.

10.2. Trafikstyrelsen kan efter anmodning fra enten lufthavnsdriftsorganet eller lufthavnsbrugere, ændre lufthavnstaksterne, hvis der i reguleringsperioden indtræder væsentlige ændringer i forudsætningerne for de følgende forhold:

10.2.1. Parternes aftale om takstfastsættelsen,

10.2.2. Trafikstyrelsens godkendelse af lufthavnstaksterne, eller

10.2.3. Trafikstyrelsens fastsættelse af indtægtsrammen efter fallback-modellen.

10.3. Ændringer i forudsætningerne, jf. pkt. 10.2, kan være, men er ikke begrænset til, væsentlige og/eller uforudsete ændringer i følgende:

10.3.1. Lufthavnens aktivitetsniveau.

10.3.2. Lufthavnsdriftsorganets driftsindtægter eller –omkostninger.

10.3.3. Behovet for investeringer i lufthavnens infrastruktur, servicefaciliteter og udvikling i øvrigt, eller

10.3.4. Lufthavnsdriftsorganets opfyldelse af investeringsplaner.

10.4. Ændringer af lufthavnstaksterne i henhold til pkt. 10.2 forudsætter, at lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere har forsøgt at nå til enighed.

10.5. Trafikstyrelsen kan til enhver tid forlange ændringer i lufthavnstaksterne, hvis samfundsmæssige interesser eller overordnede trafikale hensyn nødvendiggør dette.

10.6. Ændring af lufthavnstaksterne i henhold til pkt. 10.1 fastsættes efter høring af lufthavnsbrugere.

10.7. Ændring af lufthavnstaksterne i henhold til pkt. 10.2 og 10.5 fastsættes efter høring af parterne.

11. Offentliggørelse af lufthavnstakster

11.1. Lufthavnsdriftsorganet skal offentliggøre takstregulativet og sikre, at det er umiddelbart tilgængeligt for lufthavnsbrugere.

11.2. Lufthavnsdriftsorganet skal fremsende takstregulativet til Trafikstyrelsen samtidig med offentliggørelsen.

12. Informationsudveksling

12.1. Såvel lufthavnsdriftsorganet som lufthavnsbrugere er forpligtede til at give de oplysninger, herunder de dokumenter, som Trafikstyrelsen anmoder om som led i administrationen af denne BL. Trafiksty-

relsen kan på ethvert tidspunkt fra lufthavnsdriftsorganet anmode om eksempelvis oversigter for flerårige perioder over følgende:

12.1.1. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter fra de luftfartsmæssige anlæg og ydelser,

12.1.2. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter fra ikke-luftfartsmæssige anlæg og ydelser (kommerciel virksomhed),

12.1.3. Lufthavnsdriftsorganets samlede omkostninger og indtægter for hver enkel lufthavnstakst,

12.1.4. Udviklingen i lufthavnens aktivitetsniveau inden for hver enkel lufthavnstakst, og

12.1.5. De anvendte fordelingsprincipper og -nøgler for anlægsaktiver og driftsomkostninger, herunder om der i perioden er sket ændringer i disse.

12.2. Lufthavnsdriftsorganet skal for de oplysninger, der er nævnt i pkt. 12.1.1-12.1.3, dokumentere sammenhængen til lufthavnsdriftsorganets årsrapport. For så vidt angår fordelingen mellem luftfartsmæssige og kommercielle omkostninger, samt fordeling inden for hver enkel lufthavnstakst, kan denne foretages baseret på skøn.

12.3. Hvis Trafikstyrelsen ikke inden for en fastsat rimelig frist modtager de oplysninger, som Trafikstyrelsen har anmodet om efter pkt. 12.1 og 12.2, træffer Trafikstyrelsen sin afgørelse på det foreliggende grundlag.

13. For sen betaling

13.1. Hvis lufthavnstaksten ikke betales rettidigt, kan lufthavnsdriftsorganet opkræve et omkostningsrelateret ekspeditionsgebyr for hver erindringsskrivelse.

13.2. Der kan endvidere tillægges renter i overensstemmelse med renteloven, jf. luftfartslovens § 71, stk. 3.

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

14. Straf

14.1. Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 3.1, pkt. 3.5, pkt. 3.6, pkt. 3.7, pkt. 5.3 og 5.4, pkt. 6.1 og 6.2, pkt. 6.5, pkt. 9.1, pkt. 10.1, afsnit 11, pkt. 12.1 og 12.2, samt pkt. 17.5.7, straffes med bøde. Det samme gælder manglende efterlevelse af pålæg efter pkt. 7.5.3.

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

15. Klageadgang

15.1. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

16. Evaluering af modellen

16.1. Modellen, herunder de fastsatte vilkår, kan evalueres af Trafikstyrelsen, så resultatet heraf kan indgå i relation til den efterfølgende reguleringsperiode. I forbindelse med denne evaluering foretages høring af lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugere.

17. Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

17.1. Denne BL træder i kraft den 15. marts 2023.

17.2. BL 9-15, 4. udgave af 16. november 2017, Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster) ophæves.

17.3. Takstregulativer, som på ikrafttrædelsestidspunktet er godkendt af Trafikstyrelsen for en bestemt periode, gælder indtil udløbet af denne periode.

17.4. Takstregulativer, som skal afløse et gældende takstregulativ, jf. pkt. 17.3, kan uanset pkt. 7.6 og pkt. 9.7 træde i kraft på en anden dato end 1. januar, men skal ophøre ved udgangen af et kalenderår.

17.5. For takstregulativer, som skal afløse det gældende regulativ, jf. pkt. 17.3, gælder i øvrigt følgende overgangsbestemmelser:

17.5.1. Ved fastsættelsen af omkostningsrammen jf. pkt. 8.4.1 anvendes år 2019 som referenceår, uanset pkt. 2.12.

17.5.2. Ved fastsættelsen af overførslen af merafkast fra det kommercielle område jf. pkt. 8.4.4 anvendes år 2019 som referenceår, uanset pkt. 2.12.

17.5.3. Informationer fra Trafikstyrelsen til brug for forhandlingerne fremlægges, uanset pkt. 6.4, den 15. marts 2023.

17.5.4. Informationer fra lufthavnsdriftsorganet, til brug for forhandlingernes skal uanset pkt. 6.5, fremlægges den. 1. april 2023.

17.5.5. Forhandlingerne indledes, uanset pkt. 7.2, den 1. april 2023 og skal være afsluttet senest den 1. juli 2023.

Trafikstyrelsen, den 13. marts 2023

CARSTEN FALK HANSEN

/ Lars Korsholm

- ¹⁾ Denne BL indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EU af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter, EU-Tidende 2009, nr. L 70, s. 11.
- ²⁾ Referencedokumenter til denne BL er oplistet i BILAG 1.

BL 9-15, udgave 5, referencedokumenter

1. ICAO, Doc 9082/9 Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, seneste udgave.
2. ICAO, Doc 9562/4 Airport Economics Manual, seneste udgave.
3. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester (EØS-relevant tekst).
4. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.
5. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.
6. Bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne.

De dokumenter, der er nævnt i pkt. 3 - 6 ovenfor, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk, og dokumentet nævnt i pkt. 6 findes desuden på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk.

Dokumenterne nævnt i pkt. 1 - 2 ovenfor, kan erhverves ved henvendelse til:

ICAO Headquarters, Montreal, Canada

International Civil Aviation Organization (ICAO)

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec H3C 5H7, Canada

Tel. : +1 514-954-8219

Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int

Customer Services: sales@icao.int

Oplysning om indholdet af reglerne fås ved henvendelse til:

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. : 72218800

E-mail: info@trafikstyrelsen.dk