

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Notat
TS31200-00312
03-07-2017

Til høringsparterne

Høring over udkast til BL 9-15

Hermed fremsendes Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udkast til BL 9-15, udgave 4, i høring. BL 9-15 om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster) 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.

Høringsfristen er den 25. august 2017.

Den nye BL træder i kraft 1. januar 2018.

Den ny BL 9-15, udgave 4, vil gennemføre dele af regeringens luftfartsstrategi og vil sikre en mere ligeværdig og transparent fastsættelse af takst-, service- og kapacitetsniveauet mellem et lufthavnsdriftsorgan og luftfartsselskaberne. Dette vil skabe grundlaget for en fortsat vækst i både den nationale og den internationale tilgængelighed til gavn for borgere og erhvervslivet i Danmark.

Taksterne for luftfartsselskabernes benyttelse af lufthavne, fastsættes fortsat gennem en forhandling mellem et lufthavnsdriftsorgan og luftfartsselskaberne. Nærværende BL fastsætter rammerne for denne forhandling, samt fastlægger processen hvis parterne ikke opnår enighed i deres forhandling (fall back). Herved sikres, at lufthavnstaksterne har den rette balance mellem et økonomisk incitament til at drive en effektiv lufthavn, et højt investeringsniveau og et konkurrencedygtigt takst- og serviceniveau over for passagerer og luftfartsselskaber.

De vigtigste ændringer i bekendtgørelsen vedrører blandt andet:

- Et ændret interval for krydssubsidiering fra det kommercielle merafkast til det luftfartsmæssige område i fall back.
- Indførsel af transfertakst i fall back.
- Udmelding af en fælles passagerprognose i fall back.
- Ændring af takstperiode og ikrafttrædelse.
- Ændring af indhold af den informationspakke der udarbejdes i forbindelse med takstforhandlingerne.

De enkelte ændringer er uddybet nedenfor.

Ændring af krydssubsidiering

BL'en ændrer krydssubsidieringen af det kommercielle merafkast ved den førstkomende reguleringsperiode, i fall back, fra det nuværende interval mellem 10-50 pct. til 30-50 pct. Ved de efterfølgende reguleringsperioder løftes krydssubsidieringen til fuld indfasning på 40-50 pct. Det ændrede interval for krydssubsidieringen skal understøtte et øget bidrag fra et lufthavnsdriftsorgans kommercielle del til den luftfartsmæssige del. Det øgede bidrag kan medvirke til lavere takster for luftfartsselskaberne og/eller et højere service- og investeringsniveau. Samlet set vil dette styrke tilgængeligheden til og internt i Danmark.

Indførsel af transfertakst i fall back

BL'en indfører en transfertakst i fall back. Baggrunden for en samfundsbegrundet rabat pr. transferpassager skal findes i de store samfundsøkonomiske gevinster fra øget tilgængelighed, som er forbundet med en knudepunktsfunktion sammenlignet med en situation, hvor trafikomfanget alene afspejler befolkningsoplandet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udmelder en trafikprognose forud for takstforhandlingerne

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udmelder en trafikprognose forud for takstforhandlingerne. Baggrunden for ændringen er, at sikre transparente og mere ligeværdige forhandlinger. Ved at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder prognosen forud for forhandlingerne, fjernes et risikoelement, og det er mere klart, hvilke forudsætninger der ligger til grund både i forhandlingerne og i en eventuel fall back.

Fall back bliver en to-årig takstperiode

Reguleringsperioden i fall back ændres til to år. Baggrunden for ændringen er en tilpasning af reguleringsperioden i fall back således at denne bedre afspejler, at der er tale om en midlertidig løsning, som ikke binder parterne over en fire-årig periode, som er indeholdt i den nuværende regulering. Det skyldes blandt andet, at en takstperiode på fire år i fall back er relativt lang sammenlignet med planlægningshorisonten og de markedsmæssige forhold hos luftfartsselskaberne. Samtidig har den tidligere regulering vist, at forudsætningerne der ligger til grund for forhandlingsperioden kan ændre sig betydeligt over

en fireårig periode. Der skal i forhandlingsløsningen fortsat være mulighed for at parterne kan aftale en reguleringsperiode på op til fire år.

Udvidelse af historisk periode i informationspakken

Den historiske periode i informationspakken ændres fra 3 til 5 år forud for referenceåret. Ændringen vil øge gennemsigtigheden og skabe et bedre grundlag for forhandlingerne.

Takstregulativet træder i kraft den 1. januar i perioden

Takstregulativet træder i kraft den 1. januar i perioden. Baggrunden for ændringen er, at en reguleringsperiode, der ikke følger kalenderåret, mindsker gennemsigtigheden ved sammenhængen til det offentliggjorte årsregnskab mv.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende ændring af retningslinjer for ruterabat

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende ændring af retningslinjer for ruterabat. Baggrunden for justeringen er, at en godkendelse af retningslinjerne for opstartsrabatter skal sikre, at disse fastlægges i tråd med lovgivningen og samfundsbegrundede hensyn.

Kriterie for deltagelse i forhandlingerne

Parterne i forhandlingerne er et lufthavnsdriftsorgan og lufthavnsbrugere der er fysisk etableret i lufthavnen (har base) samt lufthavnsbrugere som selvstændigt eller i forening, repræsenterer mindst 5 pct. af lufthavnens passagerbevægelser eller starter. Baggrunden for ændringen er en præcisering af kriterierne for deltagelse, som i den fremtidige regulering fremstår mere klart.

Implementering af bilag 1 i hoveddokumentet

Bilag 1 til den nuværende BL9-15, som særligt beskriver reguleringsmodellen til brug for Københavns Lufthavne, implementeres i hoveddokumentet, og reguleringsmodellen bliver således gældende for alle lufthavne hvorpå BL'en finder anvendelse.

Økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT

Direkte konsekvenser

Berørte virksomheder: Antal og branchetilknytning

BL'en 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, og de luftfartsselskaber som benytter den pågældende lufthavn. BL'en regulerer rammerne for de forhandlinger om lufthavnstakster som et luft-

havnsdriftsorgan skal gennemføre med lufthavnsbrugerne om de takster luftfartsbrugerne betaler til lufthavnsdriftsorganet for brug af lufthavnen.

Skatter, afgifter mv.

Skatter, afgifter og tilskud eller lignende berøres ikke.

Administrative konsekvenser

Administrative konsekvenser for det offentlige

Administrationsomkostningerne for staten i form af udgifter til godkendelse af- og tilsyn med lufthavnstakster forventes at kunne indeholdes i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens eksisterende økonomiske ramme.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervslivet pålægges ikke yderligere administrative byrder.

Øvrige efterlevelsesefterskænkninger

Øvrige efterlevelsesefterskænkninger for det offentlige

Der forventes ikke øvrige efterlevelsesefterskænkninger for det offentlige.

Øvrige efterlevelsesefterskænkninger for erhvervslivet

BL'en ændrer krydssubsidieringen i fall back fra det nuværende interval mellem 10–50 pct. til 30–50 pct., ved den førstkomende reguleringsperiode, og ved de efterfølgende reguleringsperioder løftes krydssubsidieringen til fuld indfasning på 40–50 pct.

Den samlede justering af BL'en vil i højere grad sikre en mere ligeværdig og transparent forhandling mellem et lufthavnsdriftsorgan og luftfartsselskaberne. Det vil skabe grundlaget for en fortsat vækst i den nationale og internationale tilgængelighed og vil forbedre vilkårene for at drive indenrigsflytrafik i Danmark.

Adfærdsvirkninger

Luftfartsselskaberne agerer i et konkurrenceudsat marked og det er overvejende sandsynligt, at lavere takster for luftfartsselskaberne vil resultere i lavere billetpriser for flypassagerer samt understøtte at Danmark bliver brugt som knudepunkt både i form af de nuværende selskaber, men også tilskynde til at andre selskaber og alliancer benytter Danmark som knudepunkt. Dermed opstår samfundsøkonomiske gevinster¹ gennem følgende kanaler:

¹ Dette er nærmere beskrevet i publikationen Luftfartens samfundsøkonomiske betydning for Danmark (Transport- og Bygningsministeriet, november 2016).

- Aktiviteter i lufthavne og luftfartsselskaber skaber **arbejdspladser**, både direkte i luftfartssektoren og via indirekte effekter fra luftfartssektorens værdikæde
- Udbuddet af flyruter skaber **gevinster for passagererne** – både ferierejsende og forretningsrejsende
- Flytrafikken skaber **tilgængelighed** for Danmark, som har positiv betydning for den økonomiske vækst og beskæftigelse i Danmark.

Eventuelle afledte effekter på samfundsniveau

Et løft og et mindre interval for krydssubsidiering i fall back vil være rammesættende for udgangspunktet for forhandling mellem et lufthavnsdriftsorgan og luftfartsselskaberne.

Den primære effekt af forslaget forventes at være en reduktion i lufthavnstaksterne og/eller et højere investeringsniveau eller en højere service. Dette vil øge attraktiviteten over for luftfartsselskaberne og dermed skabe grundlaget for nye ruter og flere afgange på eksisterende ruter.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening (KL) anmodes om høring af BL'ens eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at BL'en ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Det bemærkes, at de eneste lufthavne der på indeværende tidspunkt er omfattet af reglerne for takstregulering, er Københavns Lufthavne A/S.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@tbst.dk, cc. til mmo@tbst.dk **senest den 25. august 2017**, mærket j.nr. TS31200-00312.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Mette Mosgaard på e-mail mmo@tbst.dk, Sabine Lundgaard på e-mail salu@tbst.dk eller til info@tbst.dk.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk, hvor modtagne høringssvar også vil blive gjort tilgængelige.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en BL er blevet udstedt.

Den til enhver tid gældende BL kan ses på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk under Lovstof. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside www.tbst.dk.

Med venlig hilsen

Mette Mosgaard

Bilag: Høringsparter

Aalborg Lufthavn

Aarhus Lufthavn

ACI

Air Alsie

Air Greenland

Billund Lufthavn

Bornholms Lufthavn

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Copenhagen Air Taxi (CAT)

Dansk Erhverv

Dansk Industri (DI)

Danish Air Transport (DAT)

Erhvervsministeriet

Erhvervsstyrelsen

EasyJet

IATA

Jet Time

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Københavns Lufthavne A/S

Midtjyllands Lufthavn

Norwegian

Ryanair

SAS

Sønderborg Lufthavn

Thomas Cook