Del III.13.B - SUPPLERENDE INFORMATIONSSKEMA OM DRIFTSSTØTTE TIL LUFTHAVNE

*Det anbefales foruden den generelle anmeldelsesformular at udfylde dette supplerende informationsskema ved anmeldelse af individuel driftsstøtte, der er omfattet af retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Yderligere oplysninger om støttemodtageren og dens aktiviteter

*Det anbefales foruden den generelle anmeldelsesformular at udfylde dette supplerende informationsskema ved anmeldelse af individuel driftsstøtte, der er omfattet af retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Støttemodtager

1.1.1. Ydes støtten direkte til lufthavnsoperatøren?

Ja  Nej

1.1.2. Hvis svaret i punkt 1.1.1 er "nej", angives, om relevant, i) de(n) retlige enhed(er), der modtager støtten, og ii) de(n) retlige enhed(er), der som mellemled har ansvaret for at overføre støtten til den lufthavn, der leverer de støtteberettigede ydelser:

1.1.3. Hvis svaret i punkt 1.1.1 er "nej", redegøres der for, hvordan myndighederne sikrer, at der ikke gives en fordel på de mellemliggende niveauer.

1.1.4. Er støttemodtageren også lufthavnens ejer?

Ja  Nej

1.1.5. Hvis svaret i punkt 1.1.4 er "nej", anføres det, hvem der er eller vil være ejer af lufthavnen, og der gøres rede for ejerstrukturen.

1.1.6. Ved individuel støtte redegøres der for de juridiske, organisatoriske og finansielle forbindelser mellem støttemodtageren og i) de virksomheder, som den indgår i en koncern sammen med, ii) dens datterselskaber, eller iii) andre associerede virksomheder, herunder joint ventures.

Ved støtteordninger redegøres der for den metode, som den støtteydende myndighed anvender til at vurdere de juridiske, organisatoriske og finansielle forbindelser, der er omhandlet i punkt 1.1.1 til 1.1.5:

1.2. Generelle oplysninger om lufthavnsoperatøren

1.2.1. Hvis lufthavnen/-e anvendes af de nationale væbnede styrker, politiet, ikke-økonomiske luftbårne redningstjenester eller til andre luftfartsydelser af ikke-økonomisk karakter angives a) arten af tjenesteydelsen/-erne og b) anvendelsesgraden af lufthavnskapaciteten (f.eks. anvendelse af start- og landingsbane og andre lufthavnsfaciliteter udtrykt i procent af årlige luftfartøjsoperationer).

1.2.2. Giv følgende oplysninger om passagertrafik i de(n) lufthavn(e), der modtager støtte:

(a) Lufthavne, der har haft kommerciel passagertrafik i mere end to regnskabsår: Den gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller faktisk tildeles.

(b) Lufthavne, der har haft kommerciel passagertrafik i mindre end to regnskabsår: Den anslåede gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår, der følger efter det år, hvor den kommercielle passagerlufttrafik begyndte.

Oplysningerne gives i en tabel som følger: [kopieret fra side 188, punkt 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **År** | **Samlet antal passagerer** |
|  |  |
|  |  |

Passagertallet beregnes for enkeltrejser og for de enkelte ruter. F.eks.: en passager, der flyver fra lufthavnen og tilbage igen, skal tælles to gange. Hvis lufthavnen er en del af en lufthavnskoncern, gives oplysningerne om passagertrafik for hver enkelt lufthavn.

1.2.3. Ved individuel driftsstøtte: Fremlæg den forretningsplan, som støttemodtageren har gennemført i perioden 2009-2013, og som den vil gennemføre frem til den 4. april 2027. Redegør for de antagelser, der ligger til grund for disse forretningsplaner.

Forretningsplanen skal indeholde oplysninger om trafik og trafikprognoser, omkostninger og omkostningsprognoser, finansielle data for og prognoser over rentabilitet og cash-flow (ved anvendelse af de metoder, som lufthavnen almindeligvis anvender til f.eks. evaluering af en investerings nettonutidsværdi, det interne afkast og afkastet af den investerede kapital). Forretningsplanen skal indgives i excel-format med en forklaring af alle underliggende formler.

Støtteordninger: Redegør i detaljer for a) de formelle og materielle kriterier, som de støtteberettigede lufthavnes forretningsplaner skal opfylde, og b) den metode, som de nationale myndigheder vil anvende til at vurdere forretningsplanerne.

1.2.4. Ved individuel driftsstøtte gives en oversigt over de driftstab[[3]](#footnote-3), som støttemodtageren har lidt i perioden 2009-2013, samt over de forventede driftstab i resten af perioden frem til den 4. april 2027. Oplysningerne gives i en tabel, der er udformet som følger:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Indtægter |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Driftsomkostninger |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Andre |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Driftsresultater |  |  |  |  |

Ved støtteordninger redegøres der for den metode, som myndighederne vil anvende til at fastslå de støtteberettigede lufthavnes driftstab.

1.2.5. Ved individuel driftsstøtte indsendes der kopier af de støtteberettigede lufthavnes regnskaber[[4]](#footnote-4) for de fem år, der går forud for det år, hvori der ansøges om driftsstøtte.

Ved støtteordninger forpligter medlemsstaten sig til at tage hensyn til ovennævnte regnskaber i forbindelse med vurderingen af individuel støtte.

1.2.6. Redegør for de foranstaltninger, der er truffet for at undgå overkompensation og tilbagesøge beløb, der er betalt for meget.

1.3. Lufthavnsydelser

1.3.1. Der redegøres for de støtteberettigede lufthavnsydelser[[5]](#footnote-5) og de kategorier af støtteberettigede driftsomkostninger[[6]](#footnote-6), der vedrører leveringen af disse ydelser:

1.4. Aktiviteter, der falder ind under det offentlige myndighedsområde

1.4.1. Dækker driftsstøtten aktiviteter, der henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed (f.eks. trafikregulering, politi, told, brandbekæmpelse, aktiviteter til beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger)? Driftsomkostninger relateret til infrastruktur og udstyr, der er nødvendigt for at varetage sådanne aktiviteter, betragtes normalt som værende af ikke-økonomisk karakter og falder derfor ikke ind under statsstøttereglerne.

Ja  Nej

1.4.2. Angiv de relevante nationale, regionale eller andre retlige instrumenter, der knytter sig til aktiviteter, der falder ind under det offentlige myndighedsområde, og finansieringen heraf. Hvis der ikke findes sådanne instrumenter, redegøres der for, hvordan disse aktiviteter normalt finansieres af de relevante myndigheder.

1.4.3. Der gives dokumentation for, at den offentlige finansiering af ikke-økonomiske aktiviteter ikke fører til uretmæssig diskrimination mellem lufthavne. Der er tale om diskrimination, når civile lufthavne under den relevante retsorden normalt skal afholde visse omkostninger, som er en iboende del af deres ikke-økonomiske aktiviteter, mens visse civile lufthavne ikke skal afholde disse omkostninger. Angiv det materielle og geografiske anvendelsesområde for de regler, der gælder for finansiering af lufthavnes ikke-økonomiske aktiviteter og eventuelt det regionale kompetenceniveau i den forbindelse.

1.4.4. Giv relevant dokumentation for, at kompensation for omkostninger relateret til de ikke-økonomiske aktiviteter er begrænset til disse omkostninger, og at enhver krydssubsidiering af de økonomiske aktiviteter gennem en sådan kompensation er udelukket.

1.4.5. Bekræft, at lufthavnen fører separate regnskaber for omkostningerne til økonomiske og til ikke-økonomiske aktiviteter.

2. Vurdering af foranstaltningens forenelighed

2.1. Blev støtten ydet før den 4. april 2014?

Ja  Nej

2.2. Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse

2.2.1. Driftsstøtten:

(a)  øger unionsborgernes mobilitet og forbindelserne til og fra regionerne ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for Unionen

(b)  modvirker trafiktætheden i EU's store hovedlufthavne

(c)  fremmer regional udvikling

Redegør for, hvordan driftsstøtten bidrager til de(t) valgte mål.

2.2.2. Vedrører den anmeldte støtte driften af en ny lufthavn?

Ja  Nej

2.2.3. Ved individuel driftsstøtte: Er den støttemodtagende lufthavn beliggende i samme opland[[7]](#footnote-7) som en anden lufthavn med uudnyttet kapacitet?

Ja  Nej

2.2.4. Ved individuel driftsstøtte: Hvis svaret i punkt 2.2.3 er "ja", angives oplandets størrelse og form. Beskriv de sandsynlige virkninger for trafikken i den anden lufthavn, der ligger i oplandet. Disse oplysninger bør indgå i den støttemodtagende lufthavns forretningsplan og bør være baseret på solide passager- og fragtprognoser.

Støtteordninger: a) bekræft, at myndighederne vurderer de sandsynlige virkninger på trafikken i andre lufthavne beliggende i det samme opland som en støtteberettiget lufthavn på basis af oplysninger i den støtteberettigede lufthavns forretningsplan, som er baseret på solide passager- og fragtprognoser, og b) redegør for den metode og de kriterier, som de nationale myndigheder anvender ved vurderingen af de sandsynlige virkninger på trafikken i disse lufthavne.

2.3. Behov for statslig indgriben

2.3.1. Bekræft, at lufthavnen/de støtteberettigede lufthavne har en årlig trafik på højst 3 mio. passagerer (se også spørgsmål 1.2.2):

2.4. Foranstaltningens egnethed

2.4.1. Giv dokumentation for, at den pågældende støtte er egnet til at opfylde de fastsatte mål eller løse de relevante problemer. Der redegøres navnlig for, hvordan myndighederne har fastslået, at det samme mål ikke kan nås, og det samme problem ikke kan løses med en mindre fordrejende politik eller støtteinstrument. Hvis støtten ydes i en form, hvor der er tale om en direkte økonomisk fordel[[8]](#footnote-8), redegøres der for, hvorfor andre, potentielt mindre fordrejende former for støtte, såsom tilbagebetalingspligtige tilskud eller støtteformer baseret på lån eller kapitalinstrumenter[[9]](#footnote-9), ikke er egnede:

2.4.2. Ved individuel driftsstøtte: Er støttebeløbet blevet fastsat på forhånd som et fast beløb, der dækker det forventede behov for driftsfinansiering, som er fastsat på grundlag af støttemodtagerens forretningsplan?

Ja  Nej

Hvis "ja", gives de relevante oplysninger i forretningsplanen.

2.4.3. Støtteordninger: Fastsættes støttebeløbet i hvert enkelt tilfælde på forhånd som et fast beløb, der dækker det forventede behov for driftsfinansiering, som er fastsat på grundlag af støttemodtagerens forretningsplan?

Ja  Nej

Hvis "ja" giver støttemodtageren de relevante oplysninger i forretningsplanen.

2.4.4. Hvis svaret i punkt 2.4.2 og 2.4.3 er "nej", gøres der rede for a) graden af usikkerhed ved omkostnings- og indtægtsprognoserne og b) en eventuel informationsasymmetri, der forhindrer de nationale myndigheder i at beregne støtten på forhånd på grundlag af en forretningsplan:

2.4.5. Hvis svaret i punkt 2.4.2 og 2.4.3 er "nej", bekræftes det, at den maksimale forenelige driftsstøtte fastsættes efter en model, som er baseret på gennemsnittet af behovet for driftsfinansiering[[10]](#footnote-10) i årene 2009-2013.

2.4.6. Bekræft, at driftsstøttebeløbet ikke hæves efterfølgende.

Ja  Nej

2.4.7. Hvis svaret er "nej", redegøres der for, hvorfor muligheden for en efterfølgende forhøjelse af beløbet ikke reducerer incitamentet til at drive lufthavnen på effektiv vis:

2.5. Støttens virkning som incitament samt proportionalitet

2.5.1. Ved individuel driftsstøtte gøres der rede for, hvorfor det er sandsynligt, at den økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn ville være væsentligt lavere uden driftsstøtten. Giv de relevante oplysninger på grundlag af forretningsplanen (se også punkt 1.2.3), idet der foretages en sammenligning mellem den tilstræbte aktivitet med og uden støtte (det kontrafaktiske scenario), og der tages hensyn til en eventuel investeringsstøtte og trafikmængden.

Ved støtteordninger gøres der rede for den metode, som den støtteydende myndighed anvender til at vurdere forretningsplanen, samt for sandsynligheden for, at lufthavnens økonomiske aktivitet uden statsstøtten ville være betydeligt lavere, idet der tages hensyn til en eventuel investeringsstøtte og trafikmængden.

2.5.2. Ved individuel driftsstøtte redegøres der for, hvordan lufthavnens forretningsplan vil sikre fuld dækning af driftsomkostningerne inden den 4. april 2027. Angiv de centrale parametre i forretningsplanen.

Ved støtteordninger bekræftes det, at den støtteydende myndighed kun yder individuel driftsstøtte, hvis den har fastslået, at den støttemodtagende lufthavns forretningsplan vil sikre en fuld dækning af driftsomkostningerne inden den 4. april 2027. Angiv de centrale parametre i forretningsplanen, som den støtteydende myndighed vil tage i betragtning, når den drager sin konklusion i hver enkelt sag.

2.5.3. Angiv følgende:

Ved individuel driftsstøtte: den støttemodtagende lufthavns indledende finansieringsbehov over 13 år begyndende med omfanget af dækkede driftsomkostninger pr. 4. april 2014 (begyndelsen af overgangsperioden) og indtil den når fuld dækning af driftsomkostningerne den 4. april 2027 (slutningen af overgangsperioden).

Ved støtteordninger bekræftes det a) at de støtteberettigede lufthavnes finansieringsbehov fastsættes efter metoden i punkt 2.5.2, og b) at de støtteberettigede lufthavne skal påvise, at de når fuld dækning af driftsomkostningerne inden den 4. april 2027.

* Det maksimale tilladte støttebeløb:

* Den procentdel af finansieringsbehovet, der skal dækkes af driftsstøtten:

* Den periode, hvori driftsstøtten ydes:

2.6. Undgåelse af negative virkninger på konkurrence og samhandel

2.6.1. Påvis, at alle lufthavne beliggende i det samme opland som de(n) støtteberettigede lufthavn(e) vil være i stand til at opnå fuld dækning af deres driftsomkostninger inden den 4. april 2027.

2.6.2. Bekræft, at lufthavnen(e), herunder alle investeringer, som der ydes støtte til, er åben for alle potentielle brugere og ikke er forbeholdt en bestemt bruger.

Ja  Nej

2.6.3. Henvis til de bestemmelser, der er indført for at sikre, at lufthavnskapaciteten fordeles mellem brugerne på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår.

1. Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. "Driftsfinansieringsgab" er en lufthavns driftstab i den relevante periode beregnet til nutidsværdi på basis af kapitalomkostningerne, dvs. forskellen (i nettonutidsværdi) mellem lufthavnsindtægter og driftsomkostninger. [↑](#footnote-ref-3)
4. Statusopgørelse, resultatopgørelse, erklæring fra en statsautoriseret revisor. [↑](#footnote-ref-4)
5. De ydelser, som en lufthavn eller et af dens datterselskaber leverer med hensyn til håndtering af et luftfartøj fra landing til start samt af passagerer og fragt, så luftfartsselskaberne kan tilbyde luftfartsydelser, herunder groundhandling-ydelser og central groundhandling-infrastruktur. [↑](#footnote-ref-5)
6. En lufthavns underliggende omkostninger ved levering af lufthavnsydelser, herunder udgiftsposter som personaleomkostninger, udliciterede tjenesteydelser, kommunikationsydelser, affaldshåndtering, energi, vedligeholdelse, husleje og administration, men ikke kapitalomkostninger, markedsføringsstøtte eller andre incitamenter, som en lufthavn yder luftfartsselskaber, eller omkostninger, der falder ind under det offentlige myndighedsområde. [↑](#footnote-ref-6)
7. "Lufthavnens opland" er den geografiske markedsafgrænsning, som normalt fastsættes til 100 km eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. En given lufthavns opland kan dog være forskelligt herfra, og det kan være nødvendigt at tage hensyn til den konkrete lufthavns særlige forhold. Oplandets størrelse og form varierer fra lufthavn til lufthavn og er afhængigt af lufthavnens karakteristika, herunder dens forretningsmodel og beliggenhed og til, hvilke destinationer den har forbindelse til. [↑](#footnote-ref-7)
8. F.eks. direkte tilskud, fritagelser for eller nedsættelser af afgifter, socialsikringsbidrag eller andre obligatoriske bidrag eller salg af fast ejendom, varer eller tjenester til gunstige priser. [↑](#footnote-ref-8)
9. F.eks. rentelettede lån eller rentetilskud, statsgarantier, erhvervelse af kapitalinteresser eller alternative kapitalindsprøjtninger på gunstige vilkår. [↑](#footnote-ref-9)
10. "Driftsfinansieringsgab" er en lufthavns driftstab i den relevante periode beregnet til nutidsværdi på basis af kapitalomkostningerne, dvs. forskellen (i nettonutidsværdi) mellem lufthavnsindtægter og driftsomkostninger. [↑](#footnote-ref-10)