Deel III.13.B - FORMULIER AANVULLENDE INFORMATIE VOOR EXPLOITATIESTEUN AAN LUCHTHAVENS

*Wanneer u individuele exploitatiesteun aanmeldt die valt onder de richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen*[[1]](#footnote-1) *(hierna “de richtsnoeren” genoemd), kunt u het best dit formulier aanvullende informatie invullen naast het formulier “Deel I. Algemene informatie”.*

1. Bijkomende informatie over de begunstigde en zijn activiteiten

*Wanneer u individuele exploitatiesteun aanmeldt die valt onder de richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen*[[2]](#footnote-2) *(hierna “de richtsnoeren” genoemd), kunt u het best dit formulier aanvullende informatie invullen naast het formulier “Deel I. Algemene informatie”.*

1.1. Begunstigde

1.1.1. Wordt de steun rechtstreeks aan de exploitant van de luchthaven verleend?

Ja  Nee

1.1.2. Hebt u op punt 1.1.1 “neen” geantwoord, beschrijf dan (voor zover van toepassing) i) de rechtspersoon/rechtspersonen die de steun ontvangt/ontvangen, en ii) de rechtspersoon/rechtspersonen die, als intermediaire entiteit, verantwoordelijk is/zijn voor het overdragen van de steun aan de luchthaven die de voor steun in aanmerking komende diensten verricht.

1.1.3. Hebt u op punt 1.1.1 “neen” geantwoord, leg dan uit hoe de autoriteiten waarborgen dat geen voordeel wordt toegekend op de intermediaire niveaus.

1.1.4. Is de begunstigde van de steun ook de eigenaar van de luchthaven?

Ja  Nee

1.1.5. Hebt u op punt 1.1.4 “neen” geantwoord, wie is/wordt dan de eigenaar van de luchthaven? Beschrijf ook de eigendomsstructuur:

1.1.6. In het geval van individuele steun: beschrijf de juridische, organisatorische en financiële banden tussen de ontvanger van de steun en i) de ondernemingen waarmee die ontvanger deel uitmaakt van een groep ondernemingen, (ii) de dochterondernemingen; iii) andere verbonden ondernemingen, met inbegrip van gemeenschappelijke ondernemingen.

In het geval van steunregelingen: beschrijf de methode waarmee de steunverlenende autoriteit de in de punten 1.1.1 t/m 1.1.5 genoemde juridische, organisatorische en financiële banden zal beoordelen.

1.2. Algemene informatie over de luchthavenexploitant

1.2.1. Ingeval de luchthaven(s) wordt (worden) gebruikt door de nationale strijdkrachten, de politiediensten, niet-economische luchtreddingsdiensten of iedere andere niet-economische dienst ten behoeve van het luchtverkeer, geef dan aan: a) wat de aard van de dienst(en) is, en b) het percentage van de luchthavencapaciteit dat zij benutten (bijvoorbeeld gebruik van de start- en landingsbanen en andere luchthavenvoorzieningen, uitgedrukt als percentage van het aantal vliegbewegingen per jaar).

1.2.2. Verschaf de volgende gegevens over de passagiersstromen op de luchthaven(s) die de steun ontvangt (ontvangen):

(a) voor luchthavens waarvoor voor meer dan twee boekjaren gegevens over commercieel reizigersverkeer beschikbaar zijn: het gemiddelde aantal passagiers per jaar gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun wordt aangemeld of daadwerkelijk wordt toegekend.

(b) voor luchthavens waarvoor voor minder dan twee boekjaren gegevens over commercieel reizigersverkeer beschikbaar zijn: het verwachte gemiddelde aantal passagiers gedurende de twee boekjaren na de aanvang van de exploitatie van commercieel reizigersverkeer.

Verschaf de gegevens in tabelvorm (volgens het onderstaande voorbeeld). [gekopieerd van blz. 188, punt 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Jaar** | **Totaal aantal passagiers** |
|  |  |
|  |  |

Voor passagiersaantallen moet worden gerekend met enkele reizen (trajecten). Bijvoorbeeld: een passagier die van en naar de luchthaven vliegt, moet tweemaal worden geteld. Indien de luchthaven deel uitmaakt van een groep van luchthavens, wordt de passagiersstroom bepaald op basis van iedere luchthaven afzonderlijk.

1.2.3. In het geval van individuele exploitatiesteun: verstrek het businessplan dat de begunstigde in de periode 2009-2013 heeft uitgevoerd en dat hij tot en met 4 april 2027 wil uitvoeren. Beschrijf de aannames die aan die businessplannen ten grondslag liggen.

Het businessplan moet bevatten: informatie over verkeersstromen en prognoses daarvan; kosten en kostenprognoses; financiële gegevens en financiële prognoses voor het niveau van de winstgevendheid en kasstromen (gebruikmakend van methodieken die aantoonbaar door de luchthaven worden gebruikt, bijvoorbeeld methoden voor het bepalen van de netto contante waarde (NCW) van het project, de interne opbrengstvoet (IRR) en het gemiddelde rendement op geïnvesteerd vermogen (ROCE)). Verschaf het businessplan in Excel-formaat, met toelichting bij alle onderliggende formules.

In het geval van steunregelingen: geef in detail aan: a) aan welke formele en materiële criteria businessplannen van in aanmerking komende luchthavens moeten voldoen, en b) welke methode de nationale autoriteiten zullen gebruiken om de businessplannen te beoordelen.

1.2.4. In het geval van individuele exploitatiesteun: geef een beknopt overzicht van de exploitatietekorten[[3]](#footnote-3) die de begunstigde in de periode 2009-2013 boekte en van de exploitatietekorten die volgens de prognoses voor de resterende periode tot en met 4 april 2027 worden verwacht. Verschaf die gegevens in tabelvorm (volgens het onderstaande voorbeeld).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Inkomsten |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Exploitatiekosten |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Overige |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Bedrijfsresultaten |  |  |  |  |

In het geval van steunregelingen: welke methode zullen de autoriteiten gebruiken om de exploitatietekorten van in aanmerking komende luchthavens vast te stellen?

1.2.5. In het geval van individuele exploitatiesteun: verschaf exemplaren van de financiële verslaggeving van de in aanmerking komende luchthavens[[4]](#footnote-4) voor de vijf jaar voorafgaand aan het jaar van de aanvraag van exploitatiesteun.

In het geval van steunregelingen: zegt u toe om de bovengenoemde financiële verslaggeving te laten meewegen in de beoordeling van individuele steun?

1.2.6. Welke maatregelen zijn genomen om overcompensatie te vermijden en om overschotten terug te vorderen van de begunstigde?

1.3. Activiteiten inzake luchthavendiensten

1.3.1. Welke luchthavendiensten[[5]](#footnote-5) komen in aanmerking en welke categorieën exploitatiekosten[[6]](#footnote-6) komen in aanmerking voor het verrichten van die diensten?

1.4. Activiteiten die tot de overheidstaken behoren

1.4.1. Gaat de exploitatiesteun naar activiteiten waarvoor een lidstaat verantwoordelijk is wegens de uitoefening van zijn overheidsmacht (zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden)? Exploitatiekosten met betrekking tot de infrastructuur en uitrusting die nodig zijn om dit soort activiteiten uit te voeren, worden doorgaans geacht niet-economisch van aard te zijn en vallen dus niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels.

Ja  Nee

1.4.2. Geef hier de desbetreffende nationale, regionale of andere rechtsinstrumenten met betrekking tot het begrip “activiteiten die tot de overheidstaken behoren”, alsmede de financiering ervan. Bestaat dit soort rechtsinstrument niet, licht dan toe hoe die activiteiten doorgaans door de betrokken autoriteiten worden gefinancierd.

1.4.3. Verschaf bewijsstukken waaruit blijkt dat overheidsfinanciering van niet-economische activiteiten niet leidt tot ongerechtvaardigde discriminatie tussen luchthavens. Discriminatie speelt wanneer het in de betrokken rechtsorde de regel is dat burgerluchthavens bepaalde kosten moeten dragen die verbonden zijn aan hun niet-economische activiteiten, terwijl dat voor bepaalde burgerluchthavens niet het geval is. Geef aan wat de inhoudelijke en territoriale toepasselijkheid is van de nationale regels voor de financiering van niet-economische activiteiten van luchthavens en (in voorkomend geval) hoever de regionale bevoegdheden ter zake reiken.

1.4.4. Bevestig, aan de hand van het nodige bewijsmateriaal, dat de vergoeding van kosten gemaakt in verband met niet-economische activiteiten strikt beperkt blijft tot die kosten en dat alle kruissubsidiëring van economische activiteiten via dit soort vergoeding daadwerkelijk is uitgesloten.

1.4.5. Bevestig dat de luchthaven een gescheiden kostprijsadministratie zal voeren voor economische en niet-economische activiteiten.

2. Verenigbaarheidsbeoordeling van de maatregel

2.1. Is de steun toegekend vóór 4 april 2014?

Ja  Nee

2.2. Bijdrage aan duidelijk omschreven doelstelling van gemeenschappelijk belang

2.2.1. Wordt met de exploitatiesteun:

(a)  de mobiliteit van burgers van de Unie verbeterd en worden regio’s beter ontsloten door het oprichten van toegangspunten voor vluchten binnen de Unie?

(b)  de congestie in het vliegverkeer op belangrijke hubs in de Unie bestreden?

(c)  de regionale ontwikkeling bevorderd?

Geef nader aan hoe de exploitatiesteun bijdraagt tot het behalen van de gekozen doelstelling(en).

2.2.2. Betreft de aangemelde maatregel de exploitant van een nieuwe luchthaven?

Ja  Nee

2.2.3. In het geval van individuele exploitatiesteun: deelt de begunstigde luchthaven haar verzorgingsgebied[[7]](#footnote-7) met een andere luchthaven met reservecapaciteit?

Ja  Nee

2.2.4. In het geval van individuele exploitatiesteun: Hebt u op punt 2.2.3 “ja” geantwoord? Geef dan de omvang en de vorm van het verzorgingsgebied. Verschaf informatie waaruit blijkt wat het verwachte effect op het verkeer op de andere luchthavens in datzelfde verzorgingsgebied is. Die informatie moet in het businessplan van de begunstigde luchthaven zijn opgenomen en moet zijn gebaseerd op deugdelijke prognoses voor passagiers- en vrachtstromen.

In het geval van steunregelingen: kunt u a) bevestigen dat de autoriteiten hebben toegezegd om een beoordeling te maken van het verwachte effect op de verkeersstromen van een andere luchthaven of andere luchthavens die in hetzelfde verzorgingsgebied ligt of liggen als de in aanmerking komende luchthaven, op basis van de informatie die in het businessplan van de begunstigde luchthaven is opgenomen en die is gebaseerd op deugdelijke prognoses voor passagiers- en vrachtstromen?, en b) toelichting geven bij de methode en de criteria die de nationale autoriteiten zullen hanteren om het verwachte effect op de verkeersstromen van die andere luchthaven(s) te beoordelen?

2.3. Noodzaak van overheidsmaatregelen

2.3.1. Bevestig hier dat de jaarlijkse passagiersstroom van de luchthaven/de in aanmerking komende luchthavens niet meer dan 3 miljoen passagiers bedraagt (zie ook punt 1.2.2).

2.4. Geschiktheid van de maatregel

2.4.1. Toon aan dat de betrokken steun een geschikt instrument is om de beoogde doelstelling te bereiken of de betrokken problemen op te lossen. Leg meer bepaald uit hoe de autoriteiten hebben vastgesteld dat dezelfde doelstelling niet kan worden behaald of dat hetzelfde probleem niet kan worden opgelost met minder verstorende beleids- of steuninstrumenten. Wordt de steun bijvoorbeeld toegekend in een vorm die een direct financieel voordeel oplevert[[8]](#footnote-8)? Toon dan aan waarom andere, potentieel minder verstorende vormen van steun zoals terugbetaalbare voorschotten of vormen van steun die zijn gebaseerd op schuld- of eigenvermogensinstrumenten[[9]](#footnote-9), niet geschikt zijn.

2.4.2. In het geval van individuele exploitatiesteun: is het steunbedrag vooraf vastgesteld als een vast bedrag dat de verwachte financieringskloof voor de exploitatiekosten dekt, vastgesteld op basis van het businessplan van de begunstigde?

Ja  Nee

Zo ja, verschaf dan de nodige informatie in het businessplan.

2.4.3. In het geval van steunregelingen: wordt het steunbedrag in elk individueel geval vooraf vastgesteld als een vast bedrag dat de verwachte financieringskloof voor de exploitatiekosten dekt, vastgesteld op basis van het businessplan van de begunstigde?

Ja  Nee

Zo ja, dan moet de begunstigde de nodige informatie verschaffen in het businessplan.

2.4.4. Hebt u op de punten 2.4.2 en 2.4.3 “neen” geantwoord, geef dan aan: a) de mate van onzekerheid waarmee de kosten- en inkomstenprognoses zijn omgeven, en b) alle informatieasymmetrieën waardoor de nationale autoriteiten het steunbedrag niet vooraf kunnen berekenen op basis van een businessplan.

2.4.5. Hebt u op de punten 2.4.2 en 2.4.3 “neen” geantwoord, bevestig dan hier dat het maximumbedrag van de verenigbare exploitatiesteun is/zal worden berekend volgens een model dat is gebaseerd op het gemiddelde van de financieringskloof voor de exploitatiekosten[[10]](#footnote-10) over de vijfjaarsperiode 2009-2013.

2.4.6. Bevestig dat het bedrag van de exploitatiesteun achteraf niet zal worden verhoogd.

Ja  Nee

2.4.7. Ingeval u op de bovenstaande vraag “neen” hebt geantwoord, leg dan uit waarom u vindt dat de mogelijkheid van een ex-post-verhoging niet zal leiden tot een vermindering van de prikkels om de luchthaven doelmatig te beheren.

2.5. Stimulerend effect en noodzaak van de steun

2.5.1. In het geval van individuele exploitatiesteun: beschrijf waarom de kans bestaat dat, zonder de steun, het niveau van de economische activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou zijn gedaald. Verschaf de nodige informatie op basis van het businessplan (zie ook punt 1.2.3), waarbij u de omvang van de geplande activiteiten mét en zonder steun (nulscenario) vergelijkt, rekening houdende met de mogelijke beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen.

In het geval van steunregelingen: beschrijf de methode die de steunverlenende autoriteit heeft gehanteerd om de businessplannen te beoordelen, alsmede hoe waarschijnlijk het is dat, zonder de steun, het volume van de economische activiteit op de betrokken luchthaven aanzienlijk zou afnemen, rekening houdende met de mogelijke beschikbaarheid van investeringssteun en de omvang van de verkeersstromen.

2.5.2. In het geval van individuele exploitatiesteun: toon aan dat het businessplan van de luchthaven ertoe leidt dat de exploitatiekosten tegen 4 april 2027 volledig zullen zijn gedekt. Vermeld de betreffende sleutelparameters van het businessplan.

In het geval van steunregelingen: bevestig dat de steunverlenende autoriteit individuele slechts exploitatiesteun zal toekennen indien zij tot de conclusie is gekomen dat het businessplan van de begunstigde luchthaven ertoe leidt dat de exploitatiekosten tegen 4 april 2027 volledig zullen zijn gedekt. Vermeld welke sleutelparameters van het businessplan de steunverlenende autoriteiten zullen beoordelen om in elke zaak tot die conclusie te komen.

2.5.3. Vermeld:

in het geval van individuele exploitatiesteun: de initiële financieringskloof van de begunstigde luchthaven over dertien jaar, beginnend met de dekking van de exploitatiekosten op 4 april 2014 bij het begin van de overgangsperiode, om uit te komen op volledige dekking van de exploitatiekosten tegen 4 april 2027, aan het eind van de overgangsperiode.

in het geval van steunregelingen: zeg toe dat a) de financieringskloof van in aanmerking komende luchthavens zal worden vastgesteld aan de hand van de in punt 2.5.2 bedoelde methode, en b) in aanmerking komende luchthavens moeten aantonen dat zij tegen 4 april 2027 een volledige dekking van de exploitatiekosten zullen bereiken.

* Het maximaal toegestane steunbedrag:

* Het percentage van de financieringskloof dat door de exploitatiesteun moet worden gedekt:

* De periode waarin exploitatiesteun zal worden toegekend:

2.6. Vermijden van negatieve effecten op de mededinging en het handelsverkeer

2.6.1. Toon aan dat alle luchthavens die in hetzelfde verzorgingsgebied liggen als de in aanmerking komende luchthaven(s) tegen 4 april 2027 hun exploitatiekosten volledig zullen kunnen dekken.

2.6.2. Bevestig hier dat de luchthaven(s), met inbegrip van alle investeringen waarvoor steun wordt toegekend, zal (zullen) openstaan voor alle potentiële gebruikers en niet is (zijn) gebonden aan één specifieke gebruiker.

Ja  Nee

2.6.3. Welke maatregelen zijn genomen om te verzekeren dat de capaciteit van de luchthaven aan gebruikers wordt toegewezen aan de hand van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria?

1. Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. Met “financieringskloof voor de exploitatiekosten” worden de exploitatietekorten van een luchthaven bedoeld over de betrokken periode, contant gemaakt op basis van de kapitaalkosten, d.w.z. het verschil (in netto contante waarde) tussen de inkomsten en de exploitatiekosten van de luchthaven. [↑](#footnote-ref-3)
4. Balans, resultatenrekening, verklaring van de accountant of het auditbureau. [↑](#footnote-ref-4)
5. Luchthavendiensten zijn diensten die een luchthaven of een van haar dochterondernemingen verleent om de afhandeling te verzorgen van vliegtuigen (van landing tot start) en van passagiers en vracht, zodat luchtvaartmaatschappijen luchtvervoersdiensten kunnen aanbieden, met inbegrip van het verrichten van grondafhandelingsdiensten en het beschikbaar stellen van gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur. [↑](#footnote-ref-5)
6. Exploitatiekosten zijn de onderliggende kosten van een luchthaven ten aanzien van het verrichten van luchthavendiensten, die kostencategorieën omvatten zoals personeelskosten, kosten van uitbestede diensten, communicatie, afvalinzameling, energie, onderhoud, huur en administratie, maar met uitsluiting van de kapitaalkosten, marketingsteun of andere stimuleringsregelingen die de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen geeft, en kosten van taken die tot de overheidstaken behoren. [↑](#footnote-ref-6)
7. Met “verzorgingsgebied van een luchthaven” wordt een afgebakende geografische markt bedoeld die doorgaans wordt vastgesteld op ongeveer 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein. Het verzorgingsgebied van een bepaalde luchthaven kan hiervan echter verschillen en er moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van iedere afzonderlijke luchthaven. De omvang en de vorm van het verzorgingsgebied verschilt van luchthaven tot luchthaven en is afhankelijk van de uiteenlopende kenmerken van de luchthaven, o.m. haar bedrijfsmodel, locatie en de luchtverbindingen die zij bedient. [↑](#footnote-ref-7)
8. Bijvoorbeeld rechtstreekse subsidies, vrijstellingen of verlagingen van belastingen, socialezekerheidsbijdragen of andere verplichte bijdragen, of de terbeschikkingstelling van gronden, goederen of diensten tegen voordelige prijzen. [↑](#footnote-ref-8)
9. Bijvoorbeeld leningen tegen verlaagde rente of met rentesubsidie, overheidsgaranties, de verwerving van een belang of een andere vorm van kapitaalverschaffing tegen gunstige voorwaarden. [↑](#footnote-ref-9)
10. Met “financieringskloof voor de exploitatiekosten” worden de exploitatietekorten van een luchthaven bedoeld over de betrokken periode, contant gemaakt op basis van de kapitaalkosten, d.w.z. het verschil (in netto contante waarde) tussen de inkomsten en de exploitatiekosten van de luchthaven. [↑](#footnote-ref-10)