|  |
| --- |
| DEL III. 13.B – Formulär för kompletterande upplysningar om driftstöd till flygplatser |

*Det rekommenderas att detta formulär för kompletterande upplysningar fylls i, utöver formuläret för allmänna upplysningar, för anmälan av allt individuellt driftstöd som omfattas av riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag[[1]](#footnote-1).*

|  |
| --- |
| Ytterligare upplysningar om stödmottagaren och dennes verksamhet |

* 1. Stödmottagare
     1. Beviljas stödet direkt till den som driver flygplatsen?

ja  nej

* + 1. Om svaret i punkt 1.1.1 är nej, beskriv i förekommande fall de juridiska personer som i) tar emot stödet och ii) ansvarar för att i egenskap av mellanhänder överföra stödet till den flygplats som tillhandahåller de tjänster som kan komma i fråga för stöd.

* + 1. Om svaret i punkt 1.1.1 är nej: Förklara hur myndigheterna ser till att inga fördelar beviljas på mellannivå.

* + 1. Är stödmottagaren också flygplatsens ägare?

ja  nej

* + 1. Om svaret i punkt 1.1.4 är nej: Ange vem som är eller kommer att bli ägare till flygplatsen och beskriv ägarstrukturen.

* + 1. Om det är fråga om individuellt stöd, beskriv de rättsliga, organisatoriska och ekonomiska relationerna mellan mottagaren av stödet och i) de företag med vilka det utgör en koncern, ii) dess dotterföretag, iii) eventuella andra anknutna företag, däribland gemensamma företag.

När det gäller stödordningar, ange den metod som den stödbeviljande myndigheten kommer att använda när den bedömer de rättsliga, organisatoriska och finansiella förbindelser som avses i punkterna 1.1.1–1.1.5 ovan.

* 1. Allmän information om flygplatsoperatören
     1. Om flygplatsen eller flygplatserna används av de nationella väpnade styrkorna, polisen, icke-kommersiella flygräddningstjänster eller någon annan flygtjänst av icke-ekonomisk art, ange a) tjänstens eller tjänsternas art och b) graden av kapacitetsutnyttjande vid flygplatsen (t.ex. användning av start- och landningsbanor och andra flygplatsanläggningar, uttryckt som en procentandel av de årliga luftfartygsrörelserna).

* + 1. Ange följande passageraruppgifter för de flygplatser som tar emot stöd:

1. Flygplatser som haft kommersiell passagerartrafik under mer än två räkenskapsår: Genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet anmäldes eller faktiskt beviljades.
2. Flygplatser som haft kommersiell passagerartrafik under mindre än två räkenskapsår: Prognostiserad genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsåren efter inledandet av den kommersiella passagerartrafiken.

Ange uppgifterna i form av en tabell, som är strukturerad på följande sätt:

|  |  |
| --- | --- |
| **Budgetår** | **Totalt antal passagerare** |
|  |  |
|  |  |

Antalet passagerare ska räknas som ”enkel resa” och för varje enskild linje. Exempel: En passagerare som flyger till flygplatsen och tillbaka räknas två gånger. Exempel: En passagerare som flyger till flygplatsen och tillbaka räknas två gånger Om flygplatsen ingår i en flygplatskoncern ska uppgifterna om passagerartrafik fastställas på grundval av varje enskild flygplats.

* + 1. Om det är fråga om ett individuellt driftstöd: Lämna den affärsplan som stödmottagaren har genomfört under perioden 2009–2013 och som den har för avsikt att genomföra till och med den 4 april 2027. Beskriv de antaganden som ligger till grund för affärsplanen.

Affärsplanen ska innehålla uppgifter om trafik och trafikprognoser, uppgifter om kostnader och kostnadsprognoser, finansiella uppgifter och finansiella prognoser om lönsamhetsnivå och kassaflöden (med hänvisning till metoder som bevisligen används av flygplatsen, till exempel med hjälp av metoder för utvärdering av det diskonterade nuvärdet av en investering, internräntan eller avkastningen på investerat kapital). Affärsplanen ska lämnas i Excel-format, med förklaringar av alla underliggande formler.

Om det är fråga om stödordningar: Ange i detalj a) vilka formella och materiella kriterier som stödberättigade flygplatsers affärsplaner måste uppfylla, b) den metod som de nationella myndigheterna kommer att använda för att bedöma affärsplanerna.

* + 1. När det gäller individuellt driftstöd, ge en översikt över de rörelseförluster[[2]](#footnote-2) som stödmottagaren haft under perioden 2009–2013 samt av planerade rörelseförluster under den återstående perioden till och med den 4 april 2027. Ange uppgifterna i form av en tabell, som är strukturerad på följande sätt:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Inkomster |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Rörelsekostnader |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Övriga |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Rörelseresultat |  |  |  |  |

När det gäller stödordningar, ange vilken metod myndigheterna kommer att använda för att fastställa de stödberättigade flygplatsernas rörelseförluster.

* + 1. När det gäller individuellt driftstöd, tillhandahåll kopior av de stödberättigade flygplatsernas ekonomiska rapporter[[3]](#footnote-3) för de fem år som föregår året för ansökan om driftstöd.

När det gäller stödordningar åtar sig medlemsstaten att ta med de ovan beskrivna finansiella rapporterna i bedömningen av individuellt stöd.

* + 1. Ange vilka åtgärder som vidtagits för att undvika överkompensation och för att återkräva alltför stort stöd från stödmottagaren.

* 1. Verksamhet som avser flygplatstjänster
     1. Ange de stödberättigade flygplatstjänsterna[[4]](#footnote-4) och kategorierna av stödberättigande rörelsekostnader[[5]](#footnote-5) för tillhandahållandet av dessa tjänster.

* 1. Verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.
     1. Omfattar driftstödet verksamhet som faller under statens ansvar i dess utövande av sina offentliga befogenheter som offentlig myndighet (t.ex. flygkontrolltjänst, polis, tull och brandkår, verksamheter som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar)? Rörelsekostnader som avser den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra denna verksamhet anses i allmänhet vara av icke-ekonomisk karaktär och omfattas därför inte av reglerna om statligt stöd.

ja  nej

* + 1. Ange relevanta nationella, regionala eller andra rättsliga instrument som reglerar begreppet verksamhet som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde och finansieringen av sådan verksamhet. Om ett sådant rättsligt instrument inte finns, förklara närmare hur dessa verksamheter vanligtvis finansieras av de relevanta myndigheterna.

* + 1. Lämna bevis som visar att den offentliga finansieringen av icke-ekonomisk verksamhet inte medför otillbörlig diskriminering mellan flygplatser. Diskriminering uppstår i situationer där civila flygplatser, enligt den relevanta rättsordningen, normalt måste bära vissa kostnader som finns inbyggda i deras icke-ekonomiska verksamhet, medan vissa civila flygplatser inte behöver täcka dessa kostnader. Ange den materiella och territoriella tillämpligheten av nationella bestämmelser om finansiering av icke-ekonomisk verksamhet som bedrivs av flygplatser och, i tillämpliga fall, nivån på de regionala befogenheterna i detta sammanhang.

* + 1. Bekräfta, och styrk med relevanta bevis, att ersättningen för de kostnader som uppstår i samband med icke-ekonomisk verksamhet är strikt begränsad till sådana kostnader, och att korssubventionering av ekonomisk verksamhet genom sådan ersättning i praktiken är utesluten.

* + 1. Bekräfta att flygplatsen kommer att föra separata räkenskaper för ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet.

|  |
| --- |
| Bedömning av stödåtgärdens förenlighet med den inre marknaden |

* 1. Beviljades stödet före den 4april 2014?

ja  nej

* 1. Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse
     1. Bidrar driftstödet till att
  2. öka rörligheten för unionsmedborgare och förbindelserna mellan regionerna genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen?
  3. motverka trafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen?
  4. underlätta regional utveckling?

Ange hur driftstödet bidrar till det eller de mål som valts.

* + 1. Avser den anmälda åtgärden operatören av en ny flygplats?

ja  nej

* + 1. Om det är fråga om ett individuellt driftstöd: Är den stödmottagande flygplatsen belägen inom samma upptagningsområde[[6]](#footnote-6) som en annan flygplats med ledig kapacitet?

ja  nej

* + 1. Om det är fråga om ett individuellt driftstöd: Om svaret i punkt 2.2.3 är ja, ange upptagningsområdets storlek och form. Lämna information som visar de sannolika effekterna på trafiken på de övriga flygplatserna inom detta upptagningsområde. Denna information bör vara en del av den stödmottagande flygplatsens affärsplan och bör baseras på sunda prognoser om passagerar- och godstrafik.

Om det är fråga om stödordningar: a) bekräfta att myndigheterna har åtagit sig att bedöma de sannolika effekterna på trafiken för en annan flygplats eller andra flygplatser som är belägna i samma upptagningsområde som en stödberättigad flygplats på grundval av information som är del av den stödmottagande flygplatsens affärsplan och grundar sig på sunda prognoser om passagerar- och godstrafik, b) förklara den metod och de kriterier som de nationella myndigheterna kommer att använda för att bedöma de sannolika effekterna på trafiken på denna eller dessa andra flygplatser.

* 1. Behov av statligt ingripande
     1. Bekräfta att flygplatsens/de stödberättigade flygplatsernas årliga trafikvolym inte överstiger 3 miljoner passagerare (se även fråga 1.2.2 ovan).

* 1. Stödåtgärdens ändamålsenlighet
     1. Visa att stödet i fråga är lämpligt för att uppnå det avsedda målet eller för att lösa de problem som det är avsett att avhjälpa. Ange särskilt hur myndigheterna har fastställt att samma mål inte kan uppnås eller samma problem inte kan lösas genom mindre snedvridande stödpolitiska instrument eller stödinstrument. Till exempel, om stödet ges i en form som medför en direkt ekonomisk fördel[[7]](#footnote-7), visa varför andra, potentiellt mindre snedvridande stödformer, såsom förskott med återbetalningsskyldighet eller stödformer som baseras på skuld- eller kapitalinstrument[[8]](#footnote-8) inte är lämpliga.

* + 1. Om det är fråga om ett individuellt driftstöd: Har stödbeloppet fastställts på förhand som ett fast belopp som täcker det förväntade rörelseunderskottet, vilket fastställts på grundval av den affärsplan som lagts fram av stödmottagaren?

ja  nej

Om ja, lämna relevant information i affärsplanen.

* + 1. Om det är fråga om stödordningar: Kommer stödet att i varje enskilt fall fastställas i förväg som ett fast belopp som täcker det förväntade rörelseunderskottet, vilket fastställts på grundval av den affärsplan som lagts fram av stödmottagaren?

ja  nej

Om ja bör stödmottagaren lämna relevant information i affärsplanen.

* + 1. Om svaret i punkterna 2.4.2 och 2.4.3 är nej: Ange a) den grad av osäkerhet som kännetecknar kostnads- och intäktsberäkningarna, (b) eventuell informationsasymmetri som hindrar de nationella myndigheterna från att beräkna stödbeloppet på förhand på grundval av en affärsplan.

* + 1. Om svaret i punkterna 2.4.2 och 2.4.3 är nej: Bekräfta att det högsta tillåtna förenliga driftstödet fastställdes eller kommer att fastställas enligt en modell som bygger på genomsnittet av rörelseunderskotten[[9]](#footnote-9) under de fem åren 2009–2013.
    2. Bekräfta att driftstödet inte kommer att ökas i efterhand.

ja  nej

* + 1. Om svaret på denna fråga är nej: Ange varför ni anser att möjligheten till en ökning av stödbeloppet i efterhand inte skulle minska incitamenten att förvalta flygplatsen på ett effektivt sätt.

* 1. Stödets stimulanseffekt och proportionalitet
     1. När det gäller individuellt driftstöd, förklara varför det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på den berörda flygplatsen skulle vara avsevärt reducerad utan stöd. Ge den information som krävs på grundval av affärsplanen (se även punkt 1.2.3) med en jämförelse av planerad verksamhet med respektive utan stöd (det kontrafaktiska scenariot) och med beaktande av eventuellt investeringsstöd samt trafikvolym.

När det gäller stödordningar, beskriv den metod som tillämpas av den stödbeviljande myndigheten vid bedömningen av affärsplanerna samt sannolikheten för att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen skulle vara avsevärt mindre utan stöd, med beaktande av eventuellt investeringsstöd och trafikvolym.

* + 1. I fråga om individuellt driftstöd, visa att flygplatsens affärsplan kommer att leda till full driftskostnadstäckning senast den 4 april 2027. Ange relevanta nyckelparametrar i affärsplanen.

När det gäller stödordningar, bekräfta att den stödbeviljande myndigheten kommer att bevilja individuellt driftstöd endast om den har konstaterat att den stödmottagande flygplatsens affärsplan kommer att leda till full driftskostnadstäckning senast den 4 april 2027. Ange vilka nyckelparametrar i affärsplanen som de stödbeviljande myndigheterna kommer att bedöma för att komma fram till denna slutsats i varje enskilt fall.

* + 1. Ange följande:

Om det är fråga om ett individuellt driftstöd: Den stödmottagande flygplatsens inledande underskott under 13 år, med början från driftskostnadstäckningsgraden den 4 april 2014 vid övergångsperiodens början och med uppnående av full driftskostnadstäckning senast den 4 april 2027, vid utgången av övergångsperioden.

Om det är fråga om stödordningar: bekräfta a) att finansieringsbehovet för stödberättigade flygplatser kommer att fastställas med den metod som avses i punkt 2.5.2, b) att stödberättigade flygplatser måste visa att de kommer att uppnå full driftskostnadstäckning senast den 4 april 2027.

Det högsta tillåtna stödbeloppet:

Den procentandel av rörelseunderskottet som driftstödet ska täcka:

Den period under vilken driftstöd kommer att beviljas:

* 1. Undvikande av negativa effekter på handel och konkurrens
     1. Visa att alla flygplatser inom samma upptagningsområde som de stödberättigade flygplatserna kommer att kunna uppnå full driftskostnadstäckning senast den 4 april 2027.

* + 1. Bekräfta att flygplatserna, inbegripet eventuella investeringar för vilka stöd beviljas, kommer att vara öppna för samtliga potentiella användare och inte vara förbehållna en viss användare.

ja  nej

* + 1. Ange vilka åtgärder som vidtagits för att se till att flygplatskapaciteten kommer att fördelas mellan användarna på grundval av relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande kriterier.

1. Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Med *rörelseunderskott* avses en flygplats rörelseförlust under en given period, diskonterad till sitt nuvärde med hjälp av kapitalkostnaden, dvs. gapet (mätt som diskonterat nuvärde) mellan flygplatsens inkomster och flygplatsens rörelsekostnader. [↑](#footnote-ref-2)
3. Balansräkning, resultaträkning, redovisning av auktoriserad revisor eller revisionsföretag. [↑](#footnote-ref-3)
4. Tjänster som tillhandahålls av en flygplats eller något av dess dotterbolag, för att säkerställa hanteringen av luftfartyg, från landning till start, och av passagerare och gods, så att flygbolag kan tillhandahålla lufttransporttjänster, inbegripet tillhandahållande av marktjänster och centraliserad marktjänstinfrastruktur. [↑](#footnote-ref-4)
5. I fråga om flygplatser deras underliggande kostnader för att tillhandahålla flygplatstjänster, däribland kostnader för t.ex. personal, upphandlade tjänster, kommunikationstjänster, avfall, energi, underhåll, hyror och administration, men exklusive kapitalkostnader, marknadsföringsstöd eller andra stimulanser som flygplatsen beviljar flygbolag och kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde. [↑](#footnote-ref-5)
6. Med *upptagningsområdet för en flygplats* avses en geografisk marknad vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen. Upptagningsområdet för en viss flygplats kan dock vara annorlunda och man måste beakta varje flygplats särdrag. Upptagningsområdets storlek och form varierar från flygplats till flygplats och beror på flygplatsens olika egenskaper, däribland dess affärsmodell, belägenhet och de destinationer som betjänas. [↑](#footnote-ref-6)
7. Till exempel direkta bidrag, skattebefrielser och skattesänkningar, socialavgifter och andra obligatoriska avgifter, eller tillhandahållande av mark, varor och tjänster till fördelaktiga priser osv. [↑](#footnote-ref-7)
8. Till exempel lågräntelån eller räntesubventioner, statliga garantier, förvärv av aktier eller annan tillförsel av kapital på förmånliga villkor. [↑](#footnote-ref-8)
9. Med *rörelseunderskott* avses en flygplats rörelseförlust under en given period, diskonterad till sitt nuvärde med hjälp av kapitalkostnaden, dvs. gapet (mätt som diskonterat nuvärde) mellan flygplatsens inkomster och flygplatsens rörelsekostnader. [↑](#footnote-ref-9)