

28.10.2009

Side 1 af 2

NAVIAIR

Air Navigation Services

Danmarks Rate 2010

Baggrund

Alle omkostninger i forbindelse med afvikling af flytrafikken i det danske luft- rum betales af brugerne via en-route afgifter som fastsættes på baggrund af et hvile-i-sig-selv princip.

I maj måned indmeldte Danmark en foreløbig en-route ratestigning for 2010 til EUROCONTROL på 31,5%.

Den indmeldte rate var fastsat i overensstemmelse med gældende regler un- der anvendelse af N+2 princippet. (Over/underdækning indgår i ratefastsæt- telsen i år 2 efter et givet regnskabsår, fx indgår 2008 resultatet i ratefastsæt- telse for 2010).

En ratestigning i den anførte størrelse er primært affødt af krisen i luftfarten og det heraf bratte trafikfald startende i efteråret 2008. Ratestigningen fastsat i overensstemmelse med gældende regler vurderes at være uacceptabel for branchen og brugerne, og Danmark har da også overfor EUROCONTROL og brugerne forpligtet sig til at finde veje til en lavere ratestigning.

Foruden Naviair indgår DMI og SLV i den danske kostbase. Naviair, der udgør godt 90 pct. af den danske kostbase, har igangsat et spareprogram, hvor driftsomkostningerne reduceres med 5-7% i lighed med hvad øvrige ser- viceleverandører i Europa gør, ligesom investeringsprogrammerne er blevet re- vurderet med henblik på reduktion af omfang og tidsmæssig udskydning, hvor dette er muligt. Omkostningsreduktioner alene kan dog ikke lukke gabet.

Ved vurdering af løsningsmuligheder har vi, i det omfang det er muligt, skelet til, hvorledes de øvrige lande under EUROCONTROL agerer og forventes at agere i denne situation. Blandt de lande, der allerede anvender N+(2-5)- ordningen kan nævnes Finland, Norge, Frankrig, Spanien, Schweiz og Østrig.

Ratefastsættelsen på indflyvnings- og tårnkontrol i Københavns Lufthavn fast- sættes efter det nye regelsæt om zoneopdeling i henhold til SES II. Omkost- ninger ved indflyvningskontrol belaster fremover en-route kostbasen fuld ud, mens omkostninger til uddannelse ikke længere alene belaster en-route kost- basen, men fordeles efter de relevante zoners behov.

Løsningsmuligheder

Naviair og SLV har sammen vurderet en række forskellige scenarier byggende på en forudsætning om en ratestigning for 2010 på 4% for en-route.

Kostbaserne er fremskrevet frem til 2020, og denne fremskrivning har dannet baggrund for simuleringer med forskellige ratescenarier.

Kostbasefremskrivningen bygger på:

- Naviairs spareprogram.
- SLV og DMI er fremskrevet med det i dag kendte omkostningsniveau.
- Alle afgifter og skatter er fremskrevet efter de i dag kendte regler.
- EUROCONTROL's Medium-Term Forecast „Flight Movements 2009-2015“ (27.02.2009)
- Naviairs regnskabsmæssige resultat kan udvise underskud i en periode (2010-2013)

Det skal bemærkes, at ovennævnte er eksklusiv korrektion for de regnskabsmæssige konsekvenser for 2009, som den af Rigsrevisionen ønskede gennemgang af Naviairs anlægskartotek m.m. måtte afstedkomme. Denne korrektion forventes ratemæssigt at kunne håndteres særskilt eventuelt ved en udskydelse til senere indregning eller en fordeling over en årrække.

Anbefalet ratestigning

Med basis i ovennævnte arbejde har Naviair og SLV anbefalet følgende ratestigning:

- En stigning i en-route på 4% for 2010 og forventeligt 4% plus inflation for årene 2011 til 2014
- Raten for indflyvning- og tårnkontrol i Københavns Lufthavn holdes uændret i 2010 og faldende med inflationen i årene 2011 til 2014

Anbefalingen baseres på, at man overgår til et N+(2-5) princip.

(Over/underskud fordeles over 1 til 4 år startende i år 2 efter et givet regnskabsår, underskud fra 2008 fordeles således over årene 2010 -2013). N+(2-5) princippet har den fordel, at raterne på sigt får en mere jævn og stabil udvikling, da enkelte års udsving kan fordeles over en længere periode.

Anbefalingen baseres ligeledes på, at indrapportering til EUROCONTROL i november 2009 som vanligt sker efter den seneste „medium“ trafikprognose. Der foreligger nu en senere prognose end prognosen fra 27.02.2009. Denne er marginalt dårligere end den anvendte, hvilket dog ikke giver anledning til ændring i konklusionerne.

- - - - slut - - - -