



KOMITÉNOTAT

Dato 18. august 2020
J. nr. 2019-889

Ekstraordinære tiltag i forbindelse med RP3 - Performance and Charging Scheme

1. Resumé

Covid-19 pandemien, og det kraftige fald i flytrafikken i 2020, betyder, at de rater, som luftfartselskaberne betaler for at benytte luftnavigationstjenesterne, vil stige kraftigt i 2022, hvis der ikke vedtages ekstraordinære tiltag. Det skyldes, at EU-reguleringen medfører, at tabet som luftnavigationstjenesterne har lidt i 2020 grundet den lave lufttrafik skal opkræves via raten i 2022. Kraftige ratestigninger vurderes at være uacceptable, fordi det vil hæmme genstarten af den hårdt ramte luftfartsindustri. Derfor foreslår Kommissionen nu, at årene 2020 og 2021 slås sammen i ratemæssig sammenhæng (og i forhold til den efterfølgende opgørelse af dækning af omkostninger i de følgende års rater). Samtidig skal omkostningsniveauet i luftnavigationstjenesterne tilpasses den lavere aktivitet. De afledte ratestigninger skal indregnes fra 2023 og fordeles over 5 år. De enkelte lande kan dog beslutte, at ratestigningerne skal fordeles over op til 7 år.

Danmark kan støtte principperne i forslaget, der vurderes at være med til at skabe en afbalancering mellem hensyn til luftnavigationstjenesterne økonomi og hensyn til flyselskabernes økonomiske situation, om end det ikke endnu vides, hvilket omkostningsniveau (performance planer) der vil blive lagt til grund for 2020 og 2021.

Forslaget forventes at blive sat til afstemning den 8. september.

Forslaget er direkte gældende i dansk ret og skal således ikke efterfølgende implementeres.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at have betydning for beskyttelsesniveauet.

Regeringen agter at støtte forslaget.



2. Baggrund

RP3 (Reference Period 3) performance planerne dækker perioden 2020–2024 og indeholder bl.a. mål for omkostningseffektivitet, som ANSP'erne (Air Navigation Service Providers - i Danmark Naviair) skal leve op til. Planerne skal godkendes af EU i regi af Single Sky Committee. ANSP'ere er brugerfinansierede, da luftfartsselskaberne betaler såkaldte en route afgifter, når deres fly benytter et givet luftrum. Afgiften afhænger af flyets vægt og fløjet distance i det pågældende luftrum. Raterne fastsættes i performanceplanerne, hvor ANSP'erne også får godkendt et fast omkostningsniveau.

Udkast til RP3 planer med omkostningsniveau for ANSP'erne blev afleveret til Kommissionen i efteråret 2019. Planerne nåede dog ikke at blive endelig godkendt, inden Covid-19 krisen brød ud. Det voldsomme fald i flytrafikken betyder, at de mål og trafikprognoser, som RP3 planerne bygger på, ikke længere er realistiske. Dertil kommer, at RP3 indeholder en mekanisme for trafikrisikodeling, som betyder, at manglende indtægter til ANSP'erne, som følge af markant lavere trafik end hvad der ligger i prognoserne, primært skal dækkes af luftfartsselskaberne i form af stigende rater. Den præcise mekanisme i den gældende regulering indebærer, at ANSP'en bærer effekten af trafikudsving på +/- 2 pct., mens effekten af udsving mellem 2 og 10 pct. deles i forholdet 30 pct. /70 pct. mellem ANSP'en og selskaberne (symmetrisk ordning). Udsving over 10 pct. bæres alene af selskaberne. Ratereguleringen sker efter 2 år, således at trafikfaldet i 2020 i givet fald skal indregnes i 2022 raterne. For hele 2020 er det ikke urealistisk, at lufttrafikken ender med at være 50 pct. lavere end forventet – og der må også forventes en væsentlig lavere aktivitet i 2021 set i forhold 2019.

Der er enighed mellem Kommissionen og medlemslande om, at den nuværende krise ikke kan håndteres inden for den fastlagte RP3 ramme og gældende regulering, fordi det vil føre til en kraftig stigning i raterne i 2022. En stigning vurderes at være uacceptabelt i en situation, hvor luftfartsselskaberne stadig vil kæmpe med eftervirkningerne af Covid-19 krisen.

3. Formål og indhold

På det 75. møde i Single Sky Komiteen, der blev afholdt d. 23. og 24. juni 2020, blev Kommissionens første oplæg til ekstraordinære tiltag drøftet. Det primære tiltag var et forslag om, at trafikrisikodelingsmekanismen skulle justeres således, at 10 pct. grænsen blev ophævet for 2020. Konsekvensen af dette ville være, at ANSP'erne ville komme til at bære en langt større del af indtægtstab i 2020 (og 2021). Der var imidlertid betydelig modstand mod det fremlagte forslag fra en række større lande. Landene mente, at det ikke skal være op til Kommissionen at beslutte, hvor stor en del af trafiktabet ANSP'erne skal dække, og at dette bør være op til medlemslandene, da der er regionale forskelle på faldet i trafikken. Kommissionen har derfor d. 10. juli 2020 fremlagt et nyt forslag



med ekstraordinære tiltag, der efter planen skal til afstemning på det 76. møde d. 8. september 2020.

De ekstraordinære tiltag har to formål:

1. Nulstilling af RP3 målene, både på EU og lokalt niveau, i lyset af ændringerne i de operationelle og økonomiske omstændigheder for levering af luftfartstjenesten.
2. Sikre at den modsat rettede effekt af Covid-19 pandemien på niveauet for en route afgifterne mindskes med passende foranstaltninger for at sikre den fremtidige genopretning af luftfartssektoren.

Ad. 1) Den igangværende præstationsplanlægning og målfastsættelses procedure for RP3 suspenderes, og der igangsættes udvikling af reviderede mål på unionsniveau. Når det er sket, skal medlemsstaterne udarbejde reviderede udkast til præstationsplaner, som skal afleveres til Kommissionen 1. juli 2021.

Ad. 2) Årene 2020 og 2021 slås sammen i relation til målet om omkostningseffektivitet. Det fastlagte omkostningsniveau for begge år skal revideres og tilpasses et lavere aktivitetsniveau. Det afledte indtægtstab for ANSP'erne indregnes i raterne fra 2023 og 5 år frem. Det enkelte medlemsland kan dog beslutte at forlænge perioden op til 7 år. Revideringen af omkostningsniveauet i nedadgående retning vil betyde, at det indtægtstab, som vil kunne overføres af ANSP'erne i de kommende rater, som luftfartsselskaberne skal betale, vil blive mindre, end hvis der blevet taget udgangspunkt i den i efteråret 2019 indmeldte performance plan.

I forhold til Kommissionens oprindelige forslag er det væsentligt vanskeligere at vurdere de økonomiske konsekvenser af det nye forslag, fordi det helt afhænger af, hvordan det reviderede omkostningsniveau hos ANSP'erne for 2020 og 2021 bliver fastlagt. Grundet modstanden mod Kommissionens oprindelige forslag fra FABEC-landene er det dog ikke sandsynligt, at det nye forslag vil føre til større byrder for ANSP'erne, end hvad der ville være effekten af det oprindelige ændringsforslag.

Det indgår i det nye forslag, at ANSP'erne med frist d. 1. nov. 2020 skal indrapportere til de nationale myndigheder (og til EU), hvilke initiativer de har iværksat for at tilpasse sig de nye tilstande. Der står ikke klart, på hvilken måde disse indmeldinger (om planlagte besparelse og omkostningsreduktioner) vil indgå i fastsættelse af det krævede omkostningsniveau for 2020 og 2021 for den enkelte ANSP. Med forslaget vil der dog med sikkerhed komme en reel reduktion af de samlede omkostninger, som ANSP'erne kan have i 2020 og 2021.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Der er tale om en gennemførelsesforordning til en allerede vedtagen retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Reguleringen af lufttrafikstyringen i Europa er fastsat gennem en række EU-forordninger, som har direkte lovvirkning i Danmark.

På nuværende tidspunkt forventes de ekstraordinære tiltag at kunne gennemføres inden for den gældende forordning 2019/317.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil få statsfinansielle konsekvenser, hvis de tiltag der besluttes, betyder et større indtægtstab for Naviair, end hvad Naviair er i stand til at absorbere i form af besparelser og effektiviseringer (i 2020 og de følgende år). I den situation vil det i sidste ende være nødvendigt, at Staten støtter Naviair økonomisk, da Danmark ifølge internationale konventioner er forpligtet til at opretholde en luftnavigationstjeneste.

Naviair er ligesom de øvrige aktører i luftfartssektoren nødt til at tilpasse sin virksomhed til den ændrede trafikmængde, der i en årrække må forventes at ligge lavere end i 2019. Naviair har derfor allerede igangsat en række tiltag for at tilpasse virksomhedens omkostninger til de faldende indtægter. Det er vurderingen, at de iværksatte tiltag vil kunne imødekomme Kommissionens hidtidige udspil til omkostningsreduktion.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Såfremt omkostningsniveauet i 2020 sænkes så det svarer ca. til 2019 niveau vil det for Naviair eksempelvis betyde et indtægtsfald på 90 mio. kr. i forhold til



det fastlagte omkostningsniveau i 2020, svarende til ca. 12 pct. af en route indtægterne. Naviair vurderes at kunne håndtere dette på baggrund af de igangsatte effektiviseringer. Det skal dog tilføjes, at det ikke er muligt at beregne de præcise konsekvenser for Naviair på baggrund af forslaget.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

De ekstraordinære tiltag i forbindelse med RP3 skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Grundet sommerferie har der ikke været afholdt formel høring. Møde materialet er dog sendt til den sædvanlige høringskreds.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række større lande har i juli måned sendt en række forslag til ændringer i den tekst Kommissionen har lagt frem. Ændringerne vedrører både den måde omkostningerne fastlægges og den foreslåede tidsplan. Det er uklart om og i hvilket omfang Kommissionen vil imødekomme landene, og hvad landenes holdning vil være, hvis Kommissionen ikke viser imødekommenhed.

10. Regeringens generelle holdning

Danmark støtter op om grundtanken bag forslaget fra Kommissionen. Forslaget betyder, at indtægtstab i 2020 og 2021 ikke medfører, at luftfartsselskaberne får en meget stor regning at betale allerede i 2022. Det bør ikke kun være de hårdt pressede luftfartsselskaber, der skal dække tabet, som det ville være tilfældet hvis den nugældende forordning fastholdes. Det er vigtigt for regeringen, at der findes en løsning så hurtigt som muligt, så både ANSP'ere og luftfartsselskaber ved, hvad de skal planlægge efter.

Det er samtidig i regeringens interesse, at der findes en balanceret løsning, så tabet for Naviair ikke vurderes større, end det nuværende forslag indikerer, samt at ratestigningen afdæmpes i forhold til den eksisterende forordning, så belastningen på luftfartsselskaberne mindskes og genopbygningen af lufttrafikken støttes.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.