

Budgetteringsforudsætninger:

Principperne for Naviairs prisfastsættelse

Størstedelen af Naviairs aktiviteter er fuldt ud brugerfinansierede over tid. De fuldt brugerfinansierede aktiviteter er karakteriseret ved, at indtægten for hver aktivitet svarer til samtlige omkostninger, som den danske stat har ved aktiviteten. Indtægterne fastsættes ud fra en forkalkule (costbase) for omkostningerne for den pågældende aktivitet og en forventning til trafikmængden. Såfremt det faktiske omkostningsniveau (regnskabet) er højere/lavere end det i kalkulen anførte eller trafikken varierer i forhold til det forventede, vil dette forhold som hovedregel indgå i fastsættelsen af taksten i næste efterfølgende år (N+2-princippet). Naviair leverer inden den årlige fastsættelse af bevillingsrammer oplysninger til Finansministeriet vedrørende forudsætningerne for fastsættelse af nettotalerne, for så vidt angår de kalkulatoriske poster, der medgår til fastlæggelsen af costbaserne på det fuldt brugerfinansierede område. Nettotallet kan efterfølgende på tillægsbevillingsloven korrigeres for ændringer i forhold til disse forudsætninger.

Der kan på driftsbudgetterne under aktivitetsområdet afholdes udgifter til foreninger, organisationer mv., som Naviair er medlem af ud fra faglige og erhvervsmæssige interesser.

Naviair er registreret i henhold til lov om merværdiafgift (momsloven), jf. lovens § 3.2. Dog er aktiviteterne Lufttrafiktjeneste En-route Danmark og Grønland fritaget fra momsloven.

Lufttrafiktjeneste i dansk luftrum, En-route Danmark

Naviair opkræver hos brugerne (luftfartsselskaber mv.) afgifter for afgiftspligtige flyvninger i dansk kontrolleret luftrum - de såkaldte en-route afgifter. Bestemmelser for Naviairs opkrævning af afgifter for udøvelse af luftfartstjenester til flyvninger i dansk luftrum udstedes af SLV i medfør af luftfartslovens § 71, stk. 2, og i overensstemmelse med internationalt gældende regler fastlagt først og fremmest af EUROCONTROL (Den Europæiske Organisation til Luftfartens sikkerhed). En-route afgifter fastsættes ud fra "Multilateral Agreement Relating to Route Charges" om indholdet i kalkulationsgrundlaget og ud fra princippet om balance mellem indtægter og omkostninger.

Indtægterne dækker direkte og indirekte omkostninger til området. Indtægterne dækker medlemsbidrag til EUROCONTROL, Naviairs driftsudgifter og kapitalomkostninger. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (IFR), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 tons, VFR-flyvning, militære flyvninger, og visse humanitære og statsflyvninger er fritaget for afgiften. Disse finansieres over bevillingen (jf. tidligere omtalte nettotal).

Herudover tillægges af EUROCONTROL til det endelige kalkulationsgrundlag EUROCONTROL's omkostninger, der ikke er indeholdt i medlemsbidraget. Naviair betaler aktuarmæssigt pensionsbidrag til finanslovens § 36 for ansatte tjenestemænd.

Bortset fra de sidstnævnte af EUROCONTROL tillagte omkostninger forudsættes der balance over en 3-årig periode. Dette opnås som hovedregel ved at overføre over-/underskud i det senest afsluttede regnskabsår (2008) til kalkulationsgrundlaget for 2010. Til brug for endelig opgørelse af regnskabstallene og dermed opgørelse af over-/underskud for området en-route Danmark kræves oplysninger fra EUROCONTROL, som først foreligger medio året efter. Den danske stats omkostninger til betjening af afgiftsfritagne flyvninger i danske luftrum er ikke indeholdt i kalkulationsgrundlaget for opkrævning af en-route afgifter, men betales af den danske stat (budgetteret til 17,9 mio. kr. i 2009).

Lufttrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra Københavns lufthavne og Billund Lufthavn

Naviair oppebærer indtægter i form af særskilt afgift "Aerodrome Approach Control Charge" (AACC) for lufttrafiktjeneste i forbindelse med benyttelse af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. Akt. 82 af 9. december 1992, og Billund Lufthavn. AACC-afgiften i Københavnen omfatter også benyttelse af Københavns Lufthavn, Roskilde, således at de opkrævede afgifter samlet dækker alle omkostninger, som Naviair har i forbindelse med flyveledelse i terminalområderne (indflyvningszonerne) for flyvninger til/fra Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde. I henhold til internationalt anerkendte principper fastsat af ICAO må lufthavne ikke tjene på driften og etableringen af de nødvendige hjælpemidler og serviceydelser til flyvning.