II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/317

af 11. februar 2019

om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ([1]), særlig artikel 11, stk. 6,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ([2]), særlig artikel 15, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, har til formål at forbedre luftfartstjenesters og netfunktioners præstation i det fælles europæiske luftrum.

(2) Den afgiftsordning for luftfartstjenester, der er omhandlet i artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004, spiller en afgørende rolle for den vellykkede gennemførelse af præstationsordningen og bør derfor supplere den. Afgiftsordningen skal bidrage til større gennemskuelighed med hensyn til beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere og bør bidrage til omkostningseffektiviteten ved udøvelse af luftfartstjenester og flyvningens effektivitet under opretholdelse af et optimalt flyvesikkerhedsniveau. Afgiftsordningen skal være i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning og artikel 15 i ICAO's Chicagokonvention af 1944 angående international civil luftfart (»Chicagokonventionen«).

(3) Af hensyn til klarheden og for at etablere en tilpasset retlig ramme for præstationsordningens tredje referenceperiode skal bestemmelserne om gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 ([3]) og Kommissionens forordning (EU) nr. 391/2013 ([4]) revideres, og disse bestemmelser skal konsolideres i én gennemførelsesforordning.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.
([2]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.
([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner (EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1).
([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester (EUT L 128 af 9.5.2013, s. 31).

(4) I overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 skal præstationsordningen omfatte luftfartstjenester og netfunktioner som omhandlet i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 ([5]). Denne forordning skal derfor finde anvendelse på den netforvalter, der er udpeget i henhold til artikel 4 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 ([6]).

(5) Præstations- og afgiftsordningerne har til formål at forbedre luftfartstjenesters præstation ved hjælp af en gate-to-gate-tilgang, som omfatter overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester. De skal fremme langsigtede forbedringer af luftfartstjenesters præstation i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan ([7]) under hensyn til de overordnede flyvesikkerhedsmål. Præstationsordningen bør medvirke til at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfart og bør muliggøre en optimal udnyttelse af luftrummet under hensyntagen til lufttrafikken i det europæiske luftrum.

(6) Et præstationsvurderingsorgan kan efter anmodning fra Kommissionen give Kommissionen uafhængig rådgivning på alle områder, der har indvirkning på luftfartstjenesters og netfunktioners præstation i Unionen.

(7) De nationale tilsynsmyndigheder bør fra alle relevante parter, herunder luftfartstjenesteudøvere, der er underlagt deres tilsyn, kunne indhente alle relevante data, der er nødvendige for at sikre den korrekte gennemførelse af og tilsyn med denne forordning på lokalt plan. Luftfartstjenesteudøverne bør sikre, at de nationale tilsynsmyndigheder kan udføre uhindret inspektion og uhindrede undersøgelser med henblik på at overvåge gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne.

(8) Netforvalteren bør bidrage med relevante input til opstillingen af mål på EU-niveau, på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke og bør støtte opnåelsen af præstationsmål gennem foranstaltninger og processer som omhandlet i netoperationsplanen.

(9) Kommissionen og medlemsstaterne bør koordinere indsatsen for at gennemføre præstationsordningen med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur med henblik på at sikre, at der tages behørigt hensyn til flyvesikkerhedsaspekterne i overensstemmelse med de sikkerhedsmål og -krav, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([8]).

(10) Referenceperioden for præstationsordningen bør have en varighed, der gør det muligt at gennemføre flerårige kapitaludgiftsprogrammer med det formål at opnå det forventede investeringsafkast i form af præstationsforbedringer, samtidig med at der kan opstilles nøjagtige prognoser.

(11) Centrale præstationsindikatorer bør defineres inden for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Disse centrale præstationsindikatorer bør anvendes til at fastlægge opnåelige, bæredygtige og realistiske præstationsmål, som har faste tidsfrister, på EU-niveau, på nationalt niveau eller for de funktionelle luftrumsblokke. De centrale præstationsindikatorer bør omfatte både overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester samt netfunktioner med det formål at forbedre nettets overordnede præstation.

(12) Kommissionen bør fastsætte unionsdækkende præstationsmål under hensyntagen til det præstationsniveau, der blev opnået i den eller de foregående referenceperioder, og til relevant input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren og de nationale tilsynsmyndigheder. Inputtet fra de nationale tilsynsmyndigheder bør navnlig omfatte oplysninger om startomkostninger og om trafikprognoser for den pågældende referenceperiode Kommissionen bør underbygge de unionsdækkende præstationsmål med en beskrivelse af de tilgrundliggende antagelser og rationaler. Udarbejdelsen af de unionsdækkende præstationsmål bør være genstand for en interessenthøring.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 af 24. januar 2019 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 af 31.1.2019, s. 1).

([7]) Som defineret i artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 af 3. maj 2013 om definition af fælles projekter, etablering af en ledelsesordning og afdækning af incitamenter til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (EUT L 123 af 4.5.2013, s. 1).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

(13) Medlemsstaterne bør kunne vælge, om deres præstationsplaner skal fastsættes på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke, idet der tages hensyn til de lokale forhold.

(14) De nationale tilsynsmyndigheder bør tildeles ansvaret for udarbejdelsen af nationale præstationsplaner eller planer for funktionelle luftrumsblokke, herunder bindende præstationsmål baseret på centrale præstationsindikatorer, der anvendes på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke. De nationale præstationsplaner eller planerne for funktionelle luftrumsblokke bør omfatte initiativer, der kan understøtte det grænseoverskridende samarbejde mellem luftfartstjenesteudøvere, uanset deres geografiske omfang.

(15) Præstationsplanerne bør tilvejebringe fuld gennemsigtighed med hensyn til de fastlagte omkostninger for nye og løbende investeringer i forbindelse med køb, udvikling eller leje af anlægsaktiver. Større investeringer bør specificeres og begrundes og bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af SESAR og de forventede præstationsgevinster.

(16) Der bør finde høringer sted på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke for at sikre, at interessenternes synspunkter tages i betragtning ved opstillingen af præstationsplaner og -mål.

(17) I lyset af de stærke forbindelser mellem de forskellige centrale præstationsområder bør der ved fastsættelsen af mål tages behørigt hensyn til præstationsmålenes indbyrdes afhængighed og til de overordnede flyvesikkerhedsmål.

(18) Præstationsmålene bør være knyttet til incitamenter, som tilskynder til bedre præstationer, herunder anvendelsen af en mekanisme til trafikrisikodeling med hensyn til det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet. Incitamentsordninger bør være effektive og på ikkediskriminerende og åben vis fastsætte parametre for at belønne eller sanktionere faktiske præstationer i forhold til de vedtagne præstationsmål. Der bør ikke fastsættes parametre for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed grundet dets overordnede karakter. Medlemsstaterne bør sikre, at gennemførelsen af incitamentsordninger ikke har negativ indvirkning på planlagte og løbende investeringer, der har til formål at levere tilstrækkelig kapacitet og flyveeffektivitet til brugerne.

(19) Medlemsstaterne bør vedtage udkast til præstationsplaner og forelægge dem for Kommissionen til vurdering og evaluering. Kommissionen bør i denne forbindelse først kontrollere, om præstationsplanerne er fuldstændige. Hvis planerne er fuldstændige, bør Kommissionen vurdere, om de præstationsmål, der er foreslået i præstationsplanerne, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål. Hvis den krævede overensstemmelse ikke kan konstateres, bør Kommissionen anmode medlemsstaterne om at revidere deres præstationsplaner og -mål eller træffe korrigerende foranstaltninger.

(20) Medlemsstaterne bør først vedtage og offentliggøre de endelige udgaver af deres respektive præstationsplaner, når Kommissionen har konstateret, at de nationale præstationsmål eller de præstationsmål, der er fastsat for funktionelle luftrumsblokke (»præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke«), i disse planer er i overensstemmelse med de unionsdækkende mål.

(21) De mål, der er fastsat i udkastene til præstationsplaner, bør finde anvendelse under vurderingsprocedurerne fra påbegyndelsen af referenceperioden og, hvis det er relevant, under revisionen af de præstationsmål, der er fastsat på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke. Efter vedtagelsen af de endelige præstationsplaner bør præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet finde anvendelse med tilbagevirkende kraft ved hjælp af en justering af enhedsraterne for at sikre, at luftrumsbrugerne nyder godt af præstationsforbedringerne fra påbegyndelsen af referenceperioden.

(22) Medlemsstaterne bør anmode Kommissionen om tilladelse, hvis de ønsker at revidere et eller flere præstationsmål i løbet af en referenceperiode. En sådan anmodning kan fremsættes, når varslingstærskelværdier nås, eller når medlemsstaten påviser, at de indledende data, antagelser og begrundelser, herunder også for investeringer, der lå til grund for præstationsmålene, i væsentlig og varig grad ikke længere er nøjagtige som følge af omstændigheder, som ikke kunne forudses på tidspunktet for vedtagelsen af præstationsplanen. Kommissionen bør kun give den pågældende medlemsstat tilladelse til at fortsætte med den planlagte revision, hvis den er nødvendig og forholdsmæssig i lyset af de førnævnte omstændigheder, og hvis de reviderede præstationsmål sikrer, at der stadig er overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.

(23) Indførelsen af nye teknologier og forretningsmodeller med det formål at tilskynde til en integreret udøvelse af tjenester bør med tiden føre til væsentlige omkostningsbesparelser til gavn for brugerne, men kan medføre indledende omstruktureringsomkostninger. Hvis en medlemsstat godtgør, at omstruktureringsforanstaltninger giver brugerne en nettofordel, bør den også kunne anmode om en revision af lokale mål for omkostningseffektivitet med henblik på at få dækket de dermed forbundne omstruktureringsomkostninger ved at revidere de omkostninger, der er opført i deres præstationsplaner, med forbehold af Kommissionens godkendelse.

(24) Kommissionen bør tage de unionsdækkende præstationsmål op til revision i løbet af referenceperioden for at afgøre, om de stadig er passende. Kommissionen bør overveje at revidere de unionsdækkende præstationsmål, hvis det i løbet af en referenceperiode godtgøres, at disse mål ikke længere er passende som følge af ændrede omstændigheder, og hvis revisionen af målene er nødvendig og forholdsmæssig. En revision af unionsdækkende mål i løbet af en referenceperiode bør udløse påbegyndelsen af en ny referenceperiode, herunder opstillingen af tilknyttede præstationsplaner og præstationsmål, der fastsættes på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke.

(25) Der bør også fastsættes præstationsmål for netfunktioner, og netfunktionerne bør bidrage til opnåelsen af de unionsdækkende præstationsmål. Til dette formål bør netforvalteren udarbejde netpræstationsplanen, som bør kontrolleres og vedtages af Kommissionen.

(26) Et effektivt operationelt partnerskab og samarbejdsbaseret beslutningstagning med deltagelse af de vigtigste interessenter, f.eks. luftfartstjenesteudøvere, funktionelle luftrumsblokke, lufthavne, civile og militære luftrumsbrugere og netforvalteren, er afgørende for opnåelsen af de præstationsmål, der er opstillet for netfunktionerne.

(27) De omkostninger, der er fastlagt for luftfartstjenester, bør finansieres ved hjælp af afgifter, der pålægges luftrumsbrugerne. Disse afgifter bør opkræves i de afgiftszoner, der er fastlagt for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester. Medlemsstaterne bør sikre, at det geografiske omfang af disse afgiftszoner er klart fastlagt, og at afgiftszonerne er i overensstemmelse med udøvelsen af luftfartstjenester. Det kan være nødvendigt at ændre en tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone i løbet af en referenceperiode som følge af ændringer i driften af lufthavne.

(28) For hver afgiftszone bør der fastlægges et omkostningsgrundlag for afgifter, som omfatter de fastlagte omkostninger ved de luftfartstjenester og faciliteter, der kan indgå i beregningsgrundlaget. I disse omkostningsgrundlag bør medlemsstaterne også have mulighed for at medtage de fastlagte omkostninger, der afholdes af deres nationale tilsynsmyndigheder, og andre statslige omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester.

(29) De omkostninger, der er fastlagt for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, bør fastsættes inden påbegyndelsen af hver referenceperiode, som en del af præstationsplanerne. Disse fastlagte omkostninger bør specificeres for hvert kalenderår i den omhandlede referenceperiode. De nationale tilsynsmyndigheder bør kontrollere, at disse fastlagte omkostninger kun omfatter omkostningsposter, der er berettigede under præstations- og afgiftsordningen.

(30) De fastlagte omkostninger, der er medtaget i omkostningsgrundlaget for overflyvningstjenester eller tårn- og indflyvningskontroltjenester, bør omfatte personaleomkostninger, andre driftsomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger og ekstraordinære omkostninger. De faktiske påløbne omkostninger bør rapporteres årligt i overensstemmelse med den samme opdeling for at sikre overensstemmelse og gennemsigtighed.

(31) De nationale tilsynsmyndigheder bør derfor inden påbegyndelsen af hver referenceperiode definere de kriterier, der skal anvendes til at fordele omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, og oplyse Kommissionen herom. Disse kriterier bør sikre, at de fastlagte omkostninger fastsættes på en gennemsigtig måde, og at der ikke forekommer krydssubsidier mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester.

(32) Medlemsstaterne bør årligt beregne enhedsraterne for deres overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner. Ved beregningen af enhedsraten bør medlemsstaterne sikre, at tjenester eller faciliteter, der er finansieret af offentlige midler, herunder med støtte fra Unionens støtteprogrammer såsom det transeuropæiske transportnet (TEN-T), Connecting Europe-faciliteten og Samhørighedsfonden, ikke pålægges luftrumsbrugere. Ved beregningen af enhedsraterne bør medlemsstaterne have mulighed for at inflationskorrigere deres fastlagte omkostninger.

(33) Præstations- og afgiftsordningen bør omfatte en mekanisme til trafikrisikodeling med henblik på at tilskynde til udøvelse af tjenester. De nationale tilsynsmyndigheder bør have mulighed for at tilpasse de værdier for trafikrisikodelingsparametre, der er defineret i denne forordning, for at tage højde for lokale forhold og i højere grad tilskynde til udøvelsen af luftfartstjenester. Tilpasningen bør ske efter høring af luftfartstjenesteudøvere og luftrumsbrugere. Disse tilpasninger må imidlertid ikke reducere den eller de berørte luftfartstjenesteudøveres risikoeksponering sammenlignet med den standardmekanisme, der er fastlagt i denne forordning.

(34) Luftfartstjenesteudøverne bør bære omkostningsrisikoen for så vidt angår forskelle mellem fastlagte og faktiske omkostninger, bortset fra et begrænset antal omkostningsposter, der er underlagt specifikke krav.

(35) Luftfartstjenesteudøverne bør ikke kunne generere økonomisk overskud som følge af annullering eller udskydelse af nye eller løbende investeringer i en referenceperiode. Luftfartstjenesteudøverne bør årligt kunne tilpasse de større investeringer, der er planlagt i en referenceperiode, såfremt der gives en detaljeret begrundelse, og såfremt de ønskede ændringer er godkendt af den relevante nationale tilsynsmyndighed. Hvis de faktiske omkostninger til nye og løbende investeringer overstiger de tilsvarende fastlagte omkostninger i løbet af en referenceperiode, bør de nationale tilsynsmyndigheder have ansvaret for at kontrollere luftfartstjenesteudøvernes detaljerede begrundelser og for at godkende eventuel efterfølgende inddrivelse af yderligere omkostninger fra luftrumsbrugerne. Væsentlige forskelle i disse omkostninger bør ikke opkræves hos brugerne, medmindre de nationale tilsynsmyndigheder har fastslået, at de yderligere omkostninger alene hidrører fra nye og løbende investeringer, der er nødvendige på grund af operationelle ændringer i overensstemmelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan og navnlig fælles SESAR-projekter.

(36) Uforudsete ændringer i den gældende lovgivning eller i de finansielle betingelser kan i løbet af en referenceperiode føre til væsentlige afvigelser mellem de faktiske pensionsomkostninger og de fastlagte pensionsomkostninger, der er fastsat i præstationsplanerne. Disse omkostningsforskelle, som skal granskes af de nationale tilsynsmyndigheder, bør overføres til luftrumsbrugerne ved at justere enhedsraterne.

(37) Medlemsstaterne bør årligt fastsætte en enhedsrate for hver afgiftszone. Medlemsstaterne bør kunne fastsætte deres enhedsrater i fællesskab, især hvor afgiftszonerne strækker sig over mere end én medlemsstats luftrum, eller hvor medlemsstaterne er part i en fælles overflyvningsafgiftsordning. Kommissionen bør kontrollere, at de enhedsrater, som medlemsstaterne har fastsat, er i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser om beregning af enhedsrater.

(38) Afgiftsordningen bør sikre, at der foreligger fuldstændige og gennemskuelige oplysninger om omkostningsgrundlaget for afgifter, faktiske omkostninger og enhedsrater. Inden påbegyndelsen af en referenceperiode bør medlemsstaterne høre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugernes repræsentanter og, hvor det er relevant, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer om de planlagte fastlagte omkostninger, de planlagte investeringer, tjenesteenhedsprognoserne og afgiftspolitikken for den pågældende referenceperiode. I løbet af referenceperioden bør medlemsstaterne sikre, at disse interessenter årligt høres om de planlagte enhedsrater og om de faktiske påløbne omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester. Medlemsstaterne bør stille fuldstændige og tilstrækkelige oplysninger til rådighed for alle de hørte enheder i forbindelse med disse høringer.

(39) Medlemsstaterne bør kunne beslutte at modulere luftfartsafgifter for at skabe incitamenter til at udstyre luftfartøjer med systemer, der indgår i de fælles SESAR-projekter. Medlemsstaterne bør kunne modulere afgifter yderligere efter trafiktætheden på nettet i et specifikt område eller på en specifik rute på specifikke tidspunkter for at øge luftfartstjenesternes effektivitet og fremme en optimal udnyttelse heraf.

(40) Medlemsstaterne bør kunne opkræve overflyvningsafgifter i fællesskab via en enkelt afgift pr. flyvning i en fælles overflyvningsafgiftsordning for at gøre afgiftsordningen mere effektiv og nedbringe den administrative og regnskabsmæssige arbejdsbyrde.

(41) Håndhævelsesforanstaltninger bør fastlægges for at sikre, at brugerne af luftfartstjenester omgående og fuldt ud betaler luftfartsafgifter.

(42) Luftfartsafgifter for en bestemt flyvning bør for hver afgiftszone beregnes som produktet af den gældende enhedsrate og antallet af tjenesteenheder. Afgifterne, navnlig for lette luftfartøjer, bør ikke være så høje, at de virker som en bremse på brugen af faciliteter og tjenester, der er nødvendige for flyvesikkerheden, eller på indførelsen af nye teknikker og procedurer. Medlemsstaterne bør dække omkostningerne til de tjenester, som luftfartstjenesteudøverne har udøvet i forbindelse med flyvninger, der er fritaget for luftfartsafgifter.

(43) Medlemsstaterne bør, hvis der ikke foreligger historisk dokumentation for driftsmæssige problemer, have mulighed for at anvende en forenklet afgiftsordning med henblik på at fastsætte incitamenter for luftfartstjenesteudøverne og nedbringe den administrative byrde for de berørte luftfartstjenesteudøvere og nationale tilsynsmyndigheder.

(44) Når tårn- og indflyvningskontroltjenester eller kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester, vejrtjenester til luftfartsformål og luftfartsinformationstjenester (»CNS-, MET- og AIS-tjenester«) eller ATM-datatjenester udøves på markedsvilkår, bør medlemsstaterne have mulighed for at undtage disse tjenester fra visse bestemmelser vedrørende afgiftsordningen og fra fastsættelsen af mål for omkostningseffektivitet. Medlemsstaterne bør kunne fastlægge sådanne markedsbetingelser i løbet af en referenceperiode.

(45) Med henblik på at fastsætte præstationsmål på EU-niveau og på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke er det afgørende, at de nationale tilsynsmyndigheder og luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører, lufthavnskoordinatorer, luftrumsbrugere og netforvalteren stiller tilstrækkelige data og oplysninger til rådighed.

(46) De nationale tilsynsmyndigheder bør regelmæssigt overvåge fremskridtet med at nå de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne. Når målene ikke nås, bør medlemsstaten eller den nationale tilsynsmyndighed anvende de passende foranstaltninger, de har fastsat, med henblik på at afhjælpe situationen.

(47) Kommissionen bør overvåge luftfartstjenesters og netfunktioners præstation og regelmæssigt vurdere opnåelsen af præstationsmål. Kommissionen bør hvert år fremlægge resultaterne af denne overvågning for Udvalget for det Fælles Luftrum.

(48) Med forbehold af fortrolighedskrav vedrørende markedsbetingelser bør de væsentlige oplysninger og endelige rapporter, der kræves i henhold til denne forordning, offentliggøres for at sikre tilstrækkelig gennemsigtighed og muliggøre effektiv høring af interessenter.

(49) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 bør ophæves pr. 1. januar 2020, men bør finde anvendelse efter denne dato med hensyn til forpligtelser, der vedrører den anden referenceperiode.

(50) Denne forordning bør finde anvendelse på den tredje referenceperiode og på de efterfølgende referenceperioder. For at sikre, at unionsdækkende mål kan vedtages, og at præstationsplaner kan udarbejdes og vedtages inden påbegyndelsen af den tredje referenceperiode, bør denne forordning finde anvendelse med omgående virkning fra datoen for dens ikrafttræden.

(51) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastlægges foranstaltninger vedrørende funktionen af præstations- og afgiftsordningerne for luftfartstjenester og netfunktioner.

2. Denne forordning finder anvendelse på udøvelsen af luftfartstjenester og netfunktioner i den almene lufttrafik inden for det europæiske område (»EUR«) under Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«), hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af luftfartstjenester.

Denne forordning finder anvendelse på:

a) de luftfartstjenesteudøvere, der er omhandlet i artikel 2, nr. 5), i forordning (EF) nr. 549/2004

b) det organ, som er udpeget af Kommissionen til at udføre de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af netfunktionerne (»netforvalteren«), i henhold til artikel 6, stk. 2, i forordning (EF) nr. 551/2004, og udnævnt i henhold til artikel 4 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123.

Denne forordning finder også anvendelse på fastsættelse af mål og præstationsovervågning i forbindelse med omkostningseffektivitet for myndigheder eller enheder, der afholder omkostninger, som skal dækkes via brugerafgifter som angivet i artikel 15, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 550/2004 og denne forordnings artikel 22, stk. 1, tredje afsnit.

3. Denne forordning finder anvendelse på tårn- og indflyvningskontroltjenester, der udøves i lufthavne, som er beliggende på medlemsstaternes område, med mindst 80 000 flybevægelser efter instrumentflyvereglerne (»IFR«) om året.

4. Medlemsstaterne kan beslutte også at anvende denne forordnings bestemmelser på tårn- og indflyvningskontroltjenester, der udøves i andre lufthavne, der er beliggende på deres område, end de i stk. 3 omhandlede lufthavne.

5. Medlemsstaterne kan beslutte også at anvende denne forordnings bestemmelser på:

a) luftfartstjenester og netfunktioner, der udøves i luftrum under deres ansvarsområde i andre ICAO-områder end ICAO's europæiske område, uden at det berører medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 om international civil luftfart (»Chicagokonventionen«)

b) luftfartstjenesteudøvere, som har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering i henhold til artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

6. Det påhviler medlemsstaterne straks at underrette Kommissionen om enhver beslutning, der træffes i medfør af stk. 4 eller 5.

Medlemsstaterne sikrer, at varigheden af disse beslutninger svarer til varigheden af en referenceperiode. De må ikke ændre eller ophæve disse beslutninger i løbet af en referenceperiode.

7. Denne forordning finder anvendelse på den tredje referenceperiode som angivet i artikel 7 og på efterfølgende referenceperioder.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »faktiske omkostninger«: de omkostninger, der faktisk er afholdt i et kalenderår i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester, som er underlagt attesterede regnskaber, eller som, hvis sådanne attesterede regnskaber ikke foreligger, er underlagt en endelig revision

2) »lufttrafiktjenesteenhed« eller »ATS-enhed«: en civil eller militær enhed, der er ansvarlig for udøvelse af lufttrafiktjenester i et bestemt luftrum

3) »lufthavnskoordinator«: fysisk eller juridisk person, der er udpeget af en medlemsstat til at udføre de koordineringsopgaver i koordinerede lufthavne, som er fastsat i artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 ([9])

4) »lufthavnsoperatør«: en fysisk eller juridisk person, der opererer en eller flere flyvepladser

5) »luftrumsbruger«: operatøren af luftfartøjet på det tidspunkt, hvor flyvningen gennemføres, eller, hvis dennes identitet ikke kendes, luftfartøjets ejer, medmindre det kan bevises, at en anden var operatør på det tidspunkt

6) »luftrumsbrugeres repræsentant«: en juridisk person eller enhed, der repræsenterer en eller flere kategorier af luftrumsbrugeres interesser

7) »kontrolcentral«: en enhed, der udøver lufttrafiktjenester for kontrollerede flyvninger inden for dens ansvarsområde

8) »overflyvningsafgiftszone«: et udsnit af luftrummet, der strækker sig fra jorden og op til og med det øvre luftrum, for hvilket der udøves overflyvningsluftfartstjenester, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate

9) »ekstraordinær situation«: omstændigheder, hvorunder ATM-kapaciteten er unormalt lav, således at niveauet for ATFM-forsinkelser er unormalt højt som følge af en planlagt begrænsning, der skyldes en driftsmæssig eller teknisk ændring, meget dårlige vejrforhold, manglende tilgængelighed i store dele af luftrummet enten af naturrelaterede eller politiske grunde, arbejdsnedlæggelser, og netforvalteren aktiverer krisekoordineringscellen for europæisk luftfart (EACCC)

10) »IFR-flybevægelser pr. år«: summen af starter og landinger, der udføres efter instrumentflyvereglerne, beregnet som et årsgennemsnit over de tre kalenderår, der går forud for det år, hvor udkastet til præstationsplan forelægges i henhold til artikel 12

11) »indeks for forventet inflation«: det årlige inflationsindeks baseret på det tredje år inden påbegyndelsen af en referenceperiode beregnet ved brug af den seneste foreliggende inflationsprognose for den procentvise ændring i Den Internationale Valutafonds forbrugerprisindeks for den pågældende medlemsstat på tidspunktet for udformningen af præstationsplanen. Hvis den procentvise ændring, der er offentliggjort af Den Internationale Valutafond i et år er negativ, anvendes en værdi på nul

([9]) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

12) »indeks for faktisk inflation«: det årlige realiserede inflationsindeks baseret på det tredje år inden påbegyndelsen af en referenceperiode beregnet ved brug af den faktiske inflation offentliggjort af Kommissionen i Eurostats harmoniserede forbrugerprisindeks for den pågældende medlemsstat i april i år n+1. Hvis den procentvise ændring, der er offentliggjort af Kommissionen i et år er negativ, anvendes en værdi på nul

13) »større investering«: anskaffelse, udvikling, erstatning, opgradering eller leje af anlægsaktiver, der repræsenterer en samlet værdi, som over aktivernes samlede levetid overstiger 5 mio. EUR i real værdi

14) »national myndighed«: en regulerende og/eller tilsynsførende myndighed, som en eller flere medlemsstater har etableret på nationalt niveau eller på funktionel luftrumsblok-niveau

15) »nye og løbende investeringer«: anskaffelse, udvikling, erstatning, opgradering eller leje af anlægsaktiver, hvor afskrivningsomkostningerne, kapitalomkostningerne eller, i tilfælde af leje, driftsomkostningerne i forbindelse med investeringen afholdes i den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen

16) »referenceperiode«: den gyldigheds- og anvendelsesperiode for de unionsdækkende præstationsmål, der er anført i artikel 11, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr. 549/2004 og nærværende forordnings artikel 7

17) »referenceværdi«: den værdi, som netforvalteren har beregnet for en overflyvnings-ATFM-forsinkelse for hver medlemsstat og hver funktionel luftrumsblok, for at sikre, at det unionsdækkende mål for overflyvnings-ATFM-forsinkelse nås

18) »omstruktureringsomkostninger«: betydelige engangsomkostninger, der afholdes af luftfartstjenesteudøvere i en omstruktureringsproces, der har til formål at indføre nye teknologier, procedurer eller forretningsmodeller for at tilskynde til en integreret udøvelse af tjenester, kompensation til arbejdstagere, lukning af flyvekontrolcentraler, overflytning af aktiviteter til nye lokaliteter og afskrivning af aktiver og/eller erhvervelse af strategisk medbestemmelsesret i andre luftfartstjenesteudøvere

19) »indtrængen på start- og landingsbane«: enhver hændelse på en flyveplads, der indebærer fejlagtig tilstedeværelse af et luftfartøj, et køretøj eller en person på det beskyttede areal af et område, der er beregnet til luftfartøjers landing og start

20) »overtrædelse af adskillelsesminima«: en situation, hvor de fastsatte regler for minimumsafstande mellem luftfartøjer ikke blev overholdt

21) »tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone«: en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor tårn- og indflyvningskontroltjenester udøves, og for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate.

KAPITEL II

OPGAVER OG ANSVAR

Artikel 3

Bistand fra præstationsvurderingsorganet

Når det er nødvendigt for at udføre Kommissionens opgaver i forbindelse med præstationsordningens detaljerede funktionsmåde, kan Kommissionen anmode præstationsvurderingsorganet om bistand til følgende:

a) indsamling, behandling, validering og formidling af data, der er relevante for udøvelsen af luftfartstjenester og netfunktioner

b) udvælgelse eller tilpasning af centrale præstationsområder

c) definition af centrale præstationsindikatorer og overvågningsindikatorer

d) opstilling af intervaller for unionsdækkende præstationsmål opstilling og revision af unionsdækkende præstationsmål

e) opstilling af de referenceværdier, varslingstærskelværdier og sammenligningsgrupper, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4

f) vurdering af overensstemmelsen mellem udkast til nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke og de unionsdækkende præstationsmål i henhold til artikel 14 og 15 og evalueringen af udkastet til præstationsplaner i henhold til artikel 14, stk. 1, og artikel 15, stk. 1

g) fuldstændighedskontrol af udkast til præstationsplaner i henhold til artikel 13

h) kontrol i henhold til artikel 19 af udkastet til netpræstationsplan som omhandlet i denne forordnings artikel 10, stk. 5

i) vurdering af reviderede præstationsmål og af de korrigerende foranstaltninger, som medlemsstaterne vedtager i henhold til artikel 15, stk. 5

j) overvågning af udøvelsen af luftfartstjenester, herunder investerings- og kapitaludgifter, på EU-niveau, på nationalt niveau eller inden for de funktionelle luftrumsblokke

k) overvågning af udøvelsen af netfunktionerne i henhold til artikel 37, stk. 2

l) vurdering i henhold til artikel 37, stk. 3, af de oplysninger, der modtages fra de nationale tilsynsmyndigheder vedrørende præstationsplanerne, med henblik på at overvåge det europæiske ATM-nets præstation

m) vurdering af opnåelsen af præstationsmålene i referenceperioden

n) vedligeholdelse og støtte i forbindelse med koordinering af en tidsplan for interessenthøring vedrørende præstationsplaner og de høringskrav, der er omhandlet i artikel 24, stk. 2 og 3, og artikel 30.

Artikel 4

Meddelelse af oplysninger og uhindret overvågning for luftfartstjenesteudøvere

1. Når det er nødvendigt for at udføre Kommissionens opgaver i forbindelse med præstationsordningens detaljerede funktionsmåde, leverer luftfartstjenesteudøverne efter anmodning straks følgende oplysninger til disse myndigheder:

a) oplysninger om lokale forhold, der er relevante for opstillingen af nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke

b) data til fastlæggelse af egenkapitalforrentningen for luftfartsafgifter

c) oplysninger om de planlagte investeringer i de fem år, der følger datoen for anmodning om oplysninger, som viser profilen for de planlagte udgifter til nye og løbende investeringer i løbet af og efter referenceperioden og den måde, hvorpå de større investeringer bidrager til præstationen inden for hvert centrale præstationsområde

d) deres forretningsplan som omhandlet i punkt ATM/ANS.OR.D.005 i bilag III til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 ([10])

e) de oplysninger, der er nødvendige for at anvende artikel 28, stk. 3

f) data om omkostningsgrundlag, oplysninger om allokeringen af omkostninger mellem overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, data om indtjening fra erhvervsmæssige aktiviteter og data om modtagne offentlige midler.

2. Luftfartstjenesteudøverne sikrer udførelsen af de aktiviteter, der er nødvendige for den overvågning, der er omhandlet i artikel 37, stk. 1, som udføres af eller på vegne af den kompetente nationale tilsynsmyndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den berørte myndigheds medlemsstat, herunder ved efter anmodning at levere relevante dokumenter, data, oplysninger og mundtlige redegørelser og ved, hvis det er tilladt i henhold til medlemsstatens nationale lovgivning og i overensstemmelse med denne nationale lovgivning, at give adgang til relevante lokaler, arealer eller transportmidler.

Artikel 5

Bistand fra netforvalteren

Netforvalteren udfører alle de følgende opgaver i forbindelse med præstationsordningens detaljerede funktionsmåde:

a) støtte Kommissionen ved at levere relevant input til opstillingen af unionsdækkende præstationsmål inden påbegyndelsen af en referenceperiode og til overvågningen af opnåelsen af disse mål i referenceperioden, herunder ved straks at henlede Kommissionens opmærksomhed på omstændigheder, hvorunder præstationsmål ikke nås, eller hvorunder der er risiko for, at de ikke vil blive nået, eller hvor der kan konstateres betydelige og varige fald i den operationelle præstation

([10]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

b) efter anmodning fra Kommissionen støtte de nationale tilsynsmyndigheder ved at levere relevant input til udarbejdelsen af præstationsplaner og ved straks at informere de nationale tilsynsmyndigheder om omstændigheder, hvorunder nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke ikke nås, eller hvorunder der er risiko for, at de ikke nås, eller hvor der kan konstateres betydelige og varige fald i den operationelle præstation

c) hjælpe luftfartstjenesteudøverne med at nå de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke, navnlig ved at udarbejde og implementere den netoperationsplan, der er omhandlet i artikel 9 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123.

Artikel 6

Koordinering med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur

I henhold til artikel 13a i forordning (EF) nr. 549/2004 og i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra h), og artikel 93, litra b), i forordning (EU) 2018/1139 koordinerer Kommissionen og medlemsstaterne deres indsats med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur for at sikre, at:

a) der tages behørigt hensyn til sikkerhedsaspekterne, herunder opstilling, revision og gennemførelse af centrale præstationsindikatorer og unionsdækkende præstationsmål på det det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

b) de centrale præstationsindikatorer og præstationsmålene på det centrale præstationsområde flyvesikkerhed er i overensstemmelse med den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er omhandlet i artikel 6 i forordning (EU) 2018/1139.

KAPITEL III

OPSTILLING AF PRÆSTATIONSMÅL

Artikel 7

Referenceperiodernes varighed

1. Præstationsordningens tredje referenceperiode omfatter kalenderårene 2020-2024.

2. Efterfølgende referenceperioder dækker hver fem kalenderår.

3. Referenceperiodernes varighed, jf. stk. 1 og 2, berører ikke artikel 10, stk. 6.

Artikel 8

Centrale præstationsindikatorer og overvågningsindikatorer

1. De centrale præstationsindikatorer og indikatorerne for overvågning af luftfartstjenesternes præstationer på EU-niveau for hvert centrale præstationsområde er de indikatorer, der er fastsat i afsnit 1 i bilag I.

2. De centrale præstationsindikatorer og indikatorerne for overvågning af luftfartstjenesternes præstationer på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke er de indikatorer, der er fastsat i afsnit 2 i bilag I.

3. De centrale præstationsindikatorer og indikatorerne for overvågning af netfunktionernes præstationer er de indikatorer, der er fastsat i afsnit 3 i bilag I.

4. Medlemsstaterne kan fastsætte andre centrale præstationsindikatorer og overvågningsindikatorer end de indikatorer, der er nævnt i stk. 2, med hensyn til navnlig civile-militære eller meteorologiske aspekter.

Artikel 9

Unionsdækkende præstationsmål

1. Senest 19 måneder inden påbegyndelsen af en referenceperiode forelægger de nationale tilsynsmyndigheder Kommissionen de indledende omkostningsdata og oplysninger om trafikprognoser, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra f), vedrørende den kommende referenceperiode, som input til fastsættelsen af unionsdækkende præstationsmål.

2. Senest 15 måneder inden påbegyndelsen af en referenceperiode offentliggør Kommissionen vejledende målintervaller for de unionsdækkende præstationsmål, som består af de årlige minimums- og maksimumsværdier, inden for hvilke Kommissionen agter at fastsætte de unionsdækkende præstationsmål.

Kommissionen hører de interessenter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004, andre relevante personer og organisationer og — med hensyn til sikkerhedsaspekter — Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur om disse vejledende målintervaller.

3. Senest syv måneder inden påbegyndelsen af en referenceperiode vedtager Kommissionen i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i forordning (EF) nr. 549/2004 de unionsdækkende præstationsmål for de centrale præstationsindikatorer, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1.

I denne forbindelse skal Kommissionen:

a) tage hensyn til de relevante input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren og de nationale tilsynsmyndigheder

b) anvende overflyvningstrafikprognoser udtrykt i IFR-bevægelser og i tjenesteenheder og baseret på den seneste foreliggende basisprognose fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR)

c) understøtte hvert unionsdækkende præstationsmål med en beskrivelse af de tilgrundliggende antagelser og rationaler for det pågældende mål, herunder anvendelsen af input som omhandlet i litra a) i dette stykke, udfaldet af den høring, der er omhandlet i stk. 2, og andre relevante faktuelle data.

4. Samtidig med vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål fastsætter Kommissionen:

a) en unionsdækkende »referenceværdi for fastlagte omkostninger« og en unionsdækkende »referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning« med henblik på at fastsætte mål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for den centrale præstationsindikator, der er omhandlet i bilag I, afsnit 1, punkt 4.1. Disse referenceværdier beregnes for året forud for påbegyndelsen af referenceperioden.

   Referenceværdien for fastlagte omkostninger beregnes ved brug af de faktiske omkostninger, der foreligger oplysninger om for den foregående referenceperiode, og justeres for at tage højde for det senest foreliggende skøn over omkostninger, trafikudsving og deres betydning for omkostningerne.

   Referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning beregnes ved at dividere referenceværdien for de fastlagte omkostninger med trafikprognosen udtrykt i tjenesteenheder for året forud for påbegyndelsen af referenceperioden

b) varslingstærskelværdier, ud over hvilke medlemsstaterne kan anmode om en revision af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, jf. artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i). Disse varslingstærskelværdier baseres på følgende parametre:

   i) den faktiske trafiks afvigelse fra trafikprognosen i et kalenderår udtrykt som en procentdel af IFR-bevægelserne

   ii) den faktiske trafiks afvigelse fra trafikprognosen i et kalenderår udtrykt som en procentdel af tjenesteenhederne

   iii) udsvinget i referenceværdierne som følge af sæsonbetingede ajourføringer af netoperationsplanen, jf. artikel 9, stk. 4, litra a), og artikel 9, stk. 8, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123, i forhold til referenceværdierne i den seneste udgave af netoperationsplanen, som foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen. Udsvinget udtrykkes som en procentdel af udsvinget eller som en brøkdel af antal minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse, afhængigt af referenceværdiernes størrelse.

c) sammenligningsgrupperne af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, med henblik på at vurdere præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Artikel 10

Præstationsplaner

1. De nationale tilsynsmyndigheder udarbejder præstationsplaner på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke.

2. Præstationsplanerne udarbejdes efter den skabelon, der er opstillet i bilag II, og omfatter:

a) bindende nationale præstationsmål eller bindende præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke fastsat på grundlag af de centrale præstationsindikatorer, der er omhandlet i artikel 8, stk. 2, herunder en »referenceværdi for fastlagte omkostninger« og en »referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning« for hver afgiftszone, med henblik på at fastsætte mål i det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet. Disse referenceværdier beregnes for året forud for påbegyndelsen af referenceperioden.

Referenceværdien for fastlagte omkostninger beregnes ved brug af de faktiske omkostninger, der foreligger oplysninger om for den foregående referenceperiode, og justeres for at tage højde for de seneste foreliggende skøn over omkostninger, trafikudsving og deres betydning for omkostningerne.

Referenceværdien for de fastlagte enhedsomkostninger beregnes ved at dividere referenceværdien for de fastlagte omkostninger med den seneste foreliggende trafikprognose udtrykt i tjenesteenheder for året forud for påbegyndelsen af referenceperioden

b) fastlagte omkostninger for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er fastsat i henhold til artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004 og nærværende forordning

c) de incitamentsordninger, der er oprettet i henhold til artikel 11, med angivelse af parametrene for incitamentsordningerne, moduleringsmekanismen for pivotværdier som omhandlet i artikel 11, stk. 3, hvor det er relevant, samt foranstaltninger til opfyldelse af målsætningerne for disse incitamentsordninger

d) en beskrivelse af de vigtigste foranstaltninger, der tage sigte på at realisere præstationsmålene

e) en bekræftelse af, at den er i overensstemmelse med nærværende forordnings anvendelsesområde i henhold til nærværende forordnings artikel 1 og artikel 7 i forordning (EF) nr. 549/2004

f) overflyvningstrafikprognoser udtrykt i IFR-bevægelser og i tjenesteenheder og baseret på basisprognosen fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR)

g) tårn- og indflyvningstrafikprognoser udtrykt i IFR-bevægelser og i tjenesteenheder og baseret på basisprognosen fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR)

h) en beskrivelse af initiativer, der understøtter det grænseoverskridende samarbejde, og leveringen af grænseoverskridende tjenester, som er gavnlige for den operationelle præstation og/eller omkostningseffektiviteten

i) oplysninger om

   i) større investeringer

   ii) forandringsstyringsplaner for ikrafttræden af større luftrumsændringer eller for forbedringer af ATM-systemet med henblik på at minimere negative konsekvenser for netpræstationen.

Med hensyn til litra f) og g) kan de nationale tilsynsmyndigheder imidlertid beslutte at bruge andre overflyvnings- samt tårn- og indflyvningstrafikprognoser end dem, der er baseret på Eurocontrols STATFOR-basisprognose. I så fald skal de høre repræsentanterne for luftrumsbrugerne og de berørte luftfartstjenesteudøvere og begrunde, hvorfor de anvender disse andre prognoser i præstationsplanen. Eventuelle forskelle i forhold til Eurocontrols STATFOR-basisprognose skal være relateret til specifikke lokale faktorer, som der ikke i tilstrækkelig grad er taget højde for i Eurocontrols STATFOR-basisprognose. De samme prognoser skal anvendes til alle centrale præstationsområder.

3. Præstationsplanerne kan indeholde yderligere præstationsmål, der er fastsat på grundlag af de centrale præstationsindikatorer, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4. Disse mål skal understøtte opnåelsen af de præstationsmål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 3, og denne artikels stk. 2, litra a).

4. I henhold til artikel 10, stk. 1, og artikel 11, stk. 3, litra b), i forordning (EF) nr. 549/2004 skal de nationale tilsynsmyndigheder høre luftfartstjenesteudøvere, luftrumsbrugernes repræsentanter og, hvor det er relevant, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer om udkastene til præstationsplaner, herunder om præstationsmålene og incitamentsordningerne i disse planer.

5. Netforvalteren udarbejder netpræstationsplanen. Netpræstationsplanen udarbejdes efter den skabelon, der er opstillet i bilag III, og omfatter:

a) den merværdi, der tilføjes af netforvalteren til støtte for aktiviteter, der udføres af medlemsstaterne, funktionelle luftrumsblokke, luftfartstjenesteudøvere og civile og militære luftrumsbrugere for at nå kapacitets- og miljømål, og netfunktionernes bidrag til opnåelse af de unionsdækkende præstationsmål

b) præstationsmålene og målsætningerne for netforvalteren og for hver netfunktion og foranstaltningerne til opnåelse af disse mål.

6. Når Kommissionen i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra c), fjerde afsnit, i forordning (EF) nr. 549/2004 har revideret de unionsdækkende præstationsmål, reviderer medlemsstaterne deres præstationsplaner og medtager reviderede præstationsmål i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 11

Incitamentsordninger

1. De incitamentsordninger, der anføres i de præstationsplaner, der vedtages af medlemsstaterne skal:

a) indeholde effektive og forholdsmæssige økonomiske incitamenter til opnåelsen af præstationsmålene for de centrale præstationsområder omkostningseffektivitet og kapacitet

b) finde anvendelse i hele den periode, der er omfattet af præstationsplanen

c) være ikke-diskriminerende, transparente og effektive

d) finde anvendelse på overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester.

2. Incitamentsordningerne for præstationsmål i det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet forvaltes i henhold til artikel 27 og 28.

3. Incitamentsordningerne for præstationsmål i det centrale præstationsområde kapacitet skal ud over principperne i stk. 1 opfylde følgende principper:

a) De skal stå i forhold til niveauet af ATFM-forsinkelse og bestå af økonomiske fordele og ulemper, som har væsentlig indvirkning på den omhandlede indtjening.

b) De skal fastsættes således, at de maksimale økonomiske ulemper som et minimum svarer til de maksimale økonomiske fordele.

Den nationale tilsynsmyndighed fastsætter de maksimale faste procentsatser, der er omhandlet i henholdsvis punkt 2.1, litra a), andet afsnit, samt punkt 2.2, litra a), andet afsnit, og i punkt 2.1, litra b), andet afsnit, samt punkt 2.2, litra b), andet afsnit, i bilag XIII til beregning af de økonomiske fordele og ulemper, idet de skal høre luftrumsbrugernes repræsentanter og de berørte luftfartstjenesteudøvere.

De maksimale faste procentsatser, der er omhandlet i bilag XIII, punkt 2.1, litra a), andet afsnit, og punkt 2.2, litra a), andet afsnit, og som anvendes til beregning af de økonomiske fordele, må ikke overstige 2 %.

c) Der anvendes pivotværdier til beregning af de økonomiske fordele eller ulemper.

De nationale tilsynsmyndigheder beslutter inden påbegyndelsen af referenceperioden, om disse pivotværdier skal baseres:

i) på præstationsmålene på nationalt niveau, opdelt på hver enkelt luftfartstjenesteudøver eller

ii) på modulerede præstationsmål på nationalt niveau, opdelt på hver enkelt luftfartstjenesteudøver, der fastsættes årligt af de nationale tilsynsmyndigheder for det efterfølgende år i overensstemmelse med punkt 1 i bilag XIII efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter og de berørte luftfartstjenesteudøvere. Moduleringsmekanismen skal fastlægges i præstationsplanen, og den finder anvendelse for hvert år i referenceperioden og ændres ikke i løbet af referenceperioden.

Den nationale tilsynsmyndighed meddeler årligt Kommissionen pivotværdierne.

d) Der skal efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter og de berørte luftfartstjenesteudøvere fastsættes et symmetrisk interval omkring den pivotværdi, som den nationale tilsynsmyndighed har fastsat, for at sikre, at ubetydelige udsving i ATFM-forsinkelser ikke fører til økonomiske fordele elle ulemper.

e) Hvis den faktiske gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er lavere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, og ligger ud over det interval, der er omhandlet i litra d), skal dette føre til en økonomisk fordel ved at hæve enhedsraten i år n+2 i overensstemmelse med bilag XIII, punkt 2.

f) Hvis den faktiske gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er højere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, og ligger ud over det interval, der er omhandlet i litra d), skal dette føre til en økonomisk ulempe ved at sænke enhedsraten i år n+2 i overensstemmelse med bilag XIII, punkt 2.

g) For overflyvningsmålene i det centrale præstationsområde kapacitet, og når præstationsplanen er fastlagt inden for den funktionelle luftrumsblok, finder følgende bestemmelser anvendelse i tillæg til principperne i litra a)-f):

i) De berørte nationale tilsynsmyndigheder skal udspecificere det præstationsmål for den funktionelle luftrumsblok, der er omhandlet i bilag I, afsnit 2, punkt 3.1, litra a), på de enkelte berørte luftfartstjenesteudøvere for at skabe incitamenter på nationalt niveau. De resulterende værdier danner grundlaget for pivotværdier som omhandlet i litra c).

ii) De berørte nationale tilsynsmyndigheder skal anvende den samme incitamentsordning på en ensartet måde på alle berørte luftfartstjenesteudøvere.

iii) Der anvendes også pivotværdier for den funktionelle luftrumsblok i tillæg til pivotværdierne for hver enkelt luftfartstjenesteudøver som omhandlet i nr. i), og de baseres enten:

— på præstationsmålene for den funktionelle luftrumsblok eller

— på modulerede præstationsmål inden for den funktionelle luftrumsblok i overensstemmelse med punkt 1 i bilag XIII efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter og de berørte luftfartstjenesteudøvere

iv) Uanset litra c) beslutter alle de berørte nationale tilsynsmyndigheder i fællesskab, om pivotværdierne for de enkelte luftfartstjenesteudøvere og for den funktionelle luftrumsblok skal moduleres eller ej. Denne beslutning finder anvendelse på en ensartet måde på alle pivotværdier fastsat for de enkelte luftfartstjenesteudøvere og for de enkelte funktionelle luftrumsblokke i hele referenceperiodens varighed.

v) Når præstationsmål fastsat på nationalt niveau og for de funktionelle luftrumsblokke skal moduleres, finder den samme moduleringsmekanisme anvendelse på præstationsmål, der er fastsat på nationalt niveau og for de funktionelle luftrumsblokke.

vi) Når den samlede overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n inden for den funktionelle luftrumsblok er højere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, jf. nr. iii), og ligger ud over det interval, der er omhandlet i stk. 3, litra d), finder stk. 3, litra e), ikke anvendelse, og stk. 3, litra f), finder kun anvendelse på de luftfartstjenesteudøvere, for hvilke den faktiske ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er højere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, og går ud over det interval, der er omhandlet i litra d).

vii) Når den samlede overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n inden for den funktionelle luftrumsblok er lavere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, jf. nr. iii), og ligger ud over det interval, der er omhandlet i stk. 3, litra d), finder stk. 3, litra f), ikke anvendelse, og stk. 3, litra e), finder kun anvendelse på de luftfartstjenesteudøvere, for hvilke den faktiske ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er lavere end den pivotværdi, der er fastsat for år n, og går ud over det interval, der er omhandlet i litra d).

4. De incitamentsordninger, der er anført i de præstationsplaner, der er vedtaget af medlemsstaterne, kan også indeholde økonomiske incitamenter til opnåelse af præstationsmålene for det centrale præstationsområde miljø eller til opnåelse af de yderligere præstationsmål, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, i overensstemmelse med stk. 1, litra b) og c), såfremt de er effektive og forholdsmæssige. Disse incitamentsordninger bør finde anvendelse i tillæg til og særskilt fra de incitamentsordninger, der er omhandlet i stk. 2 og 3. De aggregerede økonomiske fordele eller ulemper som følge af disse incitamentsordninger må ikke overstige henholdsvis 2 % og 4 % af de omkostninger, der er fastsat for år n.

KAPITEL IV

VEDTAGELSE, VURDERING OG REVISION AF PRÆSTATIONSPLANER

Artikel 12

Vedtagelse og forelæggelse af udkast til præstationsplaner

Det påhviler medlemsstaterne at vedtage et udkast til en præstationsplan, der er udarbejdet af den nationale tilsynsmyndighed eller de berørte myndigheder på nationalt niveau eller for funktionelle luftrumsblokke, og forelægge den for Kommissionen senest tre måneder inden påbegyndelsen af den referenceperiode, som den vedrører. Hvis et udkast til en præstationsplan er udarbejdet for en funktionel luftrumsblok, skal den, når alle de berørte medlemsstater har vedtaget den pågældende plan, forelægges Kommissionen af en medlemsstat efter dens vedtagelse af alle de berørte medlemsstater.

Artikel 13

Kontrol af fuldstændigheden af udkast til præstationsplaner

1. Kommissionen kontrollerer, om udkast til præstationsplaner, der er indgivet af medlemsstaterne i henhold til artikel 12, indeholder alle de elementer, der er nødvendige for at vurdere overensstemmelsen med kravene i artikel 10, stk. 2 og 4, samt, hvor det er relevant, artikel 10, stk. 3 og 5.

2. Hvis Kommissionen, når den har udført den kontrol, der er omhandlet i stk. 1, finder, at et eller flere elementer mangler, anmoder den senest en måned efter modtagelsen af udkastet til præstationsplan den eller de berørte medlemsstater om at indgive et ajourført udkast til præstationsplan, som indeholder det eller de manglende elementer.

I dette tilfælde påhviler det den eller de berørte medlemsstater at forelægge Kommissionen det ajourførte udkast til præstationsplan omgående og under alle omstændigheder senest tre uger efter datoen for Kommissionens anmodning.

3. Kommissionen indleder vurderingen omhandlet i artikel 14 af udkastet til præstationsplan, hvis den efter at have udført kontrollen i henhold til stk. 1 finder, at udkastet til præstationsplan indeholder alle de krævede elementer, eller efter at den har modtaget det ajourførte udkast til præstationsplan omhandlet i stk. 2.

Artikel 14

Vurdering og revision af udkast til præstationsplaner og -mål

1. Kommissionen vurderer overensstemmelsen af de nationale præstationsmål eller de præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke, der er anført i udkast til præstationsplaner, med de unionsdækkende præstationsmål på grundlag af de kriterier, der er fastlagt i bilag IV, punkt 1, idet den tager hensyn til lokale forhold. Kommissionen kan supplere vurderingen ved at gennemgå udkastene til præstationsplaner i lyset af de elementer, der er specificeret i bilag IV, punkt 2.

2. Hvis Kommissionen på grundlag af den i stk. 1 omhandlede vurdering finder, at præstationsmålene i udkastet til præstationsplan er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, vedtager Kommissionen senest fem måneder efter datoen for modtagelse af udkastet til præstationsplan eller, hvis det er relevant, af det ajourførte udkast til præstationsplan som omhandlet i artikel 13, stk. 2, en afgørelse, hvorved den underretter den eller de berørte medlemsstater herom.

3. Hvis Kommissionen på grundlag af den i stk. 1 omhandlede vurdering finder, at et eller flere præstationsmål i udkastet til præstationsplan ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, vedtager Kommissionen senest fem måneder efter modtagelsen af udkastet til præstationsplan eller, hvis det er relevant, af det ajourførte udkast til præstationsplan som omhandlet i artikel 13, stk. 2, en afgørelse om de anbefalinger, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit, i forordning (EF) nr. 549/2004.

I dette tilfælde påhviler det den eller de berørte medlemsstater senest tre måneder efter vedtagelsen af Kommissionens afgørelse at revidere præstationsmålene, træffe de nødvendige foranstaltninger for at revidere udkastet til præstationsplan i overensstemmelse hermed og under hensyntagen til Kommissionens anbefalinger og forelægge Kommissionen det reviderede udkast til præstationsplan.

Artikel 15

Vurdering af reviderede præstationsplaner og -mål samt vedtagelse af korrigerende foranstaltninger

1. Når Kommissionen har modtaget det reviderede udkast til præstationsplan, som den har fået fremsendt i henhold til artikel 14, stk. 3, vurderer Kommissionen det reviderede udkast til præstationsplan og overensstemmelsen af de reviderede præstationsmål i planen med de unionsdækkende præstationsmål på grundlag af kriterierne i bilag IV, punkt 1, idet den tager hensyn til lokale forhold. Kommissionen kan supplere vurderingen ved at gennemgå udkastene til præstationsplaner i lyset af de elementer, der er specificeret i bilag IV, punkt 2.

2. Hvis Kommissionen på grundlag af den i stk. 1 omhandlede vurdering finder, at de reviderede præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, vedtager Kommissionen senest fem måneder efter datoen for modtagelse af det reviderede udkast til præstationsplan en afgørelse, hvorved den underretter den eller de berørte medlemsstater herom.

3. Hvis Kommissionen på grundlag af den i stk. 1 omhandlede vurdering er i tvivl med hensyn til, om de reviderede præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan er i overensstemmelsen med de unionsdækkende præstationsmål, indleder Kommissionen senest fem måneder efter datoen for modtagelsen af det reviderede udkast til præstationsplan en detaljeret undersøgelse af disse præstationsmål og de relevante lokale forhold, idet den om nødvendigt anmoder om yderligere oplysninger fra de nationale tilsynsmyndigheder og underretter den eller de berørte medlemsstater herom.

4. Hvis Kommissionen, når den har udført den i stk. 3 omhandlede detaljerede undersøgelse, finder, at de reviderede præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, vedtager Kommissionen senest fem måneder efter datoen for indledning af den detaljerede undersøgelse en afgørelse, hvorved den underretter den eller de berørte medlemsstater herom.

5. Hvis Kommissionen, når den har udført den i stk. 3 omhandlede detaljerede undersøgelse, finder, at de reviderede præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, vedtager Kommissionen senest fem måneder efter datoen for indledningen af den detaljerede undersøgelse en afgørelse med de korrigerende foranstaltninger, som den eller de berørte medlemsstater skal træffe, jf. artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit, i forordning (EF) nr. 549/2004.

6. Når Kommissionen har vedtaget den i stk. 5 omhandlede afgørelse, påhviler det den eller de berørte medlemsstater senest tre måneder efter datoen for vedtagelsen af denne afgørelse at meddele Kommissionen de foranstaltninger, som den eller de har truffet i henhold til denne afgørelse, samt oplysninger, som godtgør, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med nævnte afgørelse.

7. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen har modtaget i henhold til stk. 6, vurderer den, om de foranstaltninger, som den eller de berørte medlemsstater har truffet, er tilstrækkelige til at sikre overensstemmelsen med den i stk. 5 omhandlede afgørelse, i henhold til kravene i forordning (EF) nr. 549/2004 og i denne forordning.

Hvis Kommissionen finder, at disse foranstaltninger er tilstrækkelige til at sikre overensstemmelsen med den i stk. 5 omhandlede afgørelse, meddeler den dette til den eller de berørte medlemsstater.

Hvis Kommissionen finder, at disse foranstaltninger ikke er tilstrækkelige til at sikre overensstemmelsen med den i stk. 5 omhandlede afgørelse, meddeler den dette til den eller de berørte medlemsstater og træffer de fornødne foranstaltninger for at afhjælpe den manglende overensstemmelse, herunder foranstaltninger i henhold til artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 16

Vedtagelse af præstationsplaner

Det påhviler medlemsstaterne at vedtage og offentliggøre deres præstationsplaner i hvert af følgende tilfælde:

a) når Kommissionen har vedtaget en afgørelse i henhold til artikel 14, stk. 2, artikel 15, stk. 2, eller artikel 15, stk. 4

b) når Kommissionen har vedtaget en afgørelse i henhold til artikel 15, stk. 7, andet afsnit

c) når Kommissionen har vedtaget en afgørelse efter en anmodning fra den eller de berørte medlemsstater om revision af præstationsmål i løbet af referenceperioden i henhold til artikel 18, stk. 1, såfremt præstationsplanen justeres af den berørte medlemsstat for så vidt angår de reviderede præstationsmål.

Artikel 17

Præstationsmål eller korrigerende foranstaltninger, der vedtages efter påbegyndelsen af referenceperioden

1. Hvis medlemsstaterne som følge af den tid, der kræves for at gennemføre de i artikel 14 og 15 omhandlede procedurer, ikke har kunnet vedtage præstationsplaner inden påbegyndelsen af referenceperioden i henhold til artikel 16, finder præstationsmålene i den seneste version af udkastet til præstationsplan foreløbigt anvendelse, indtil præstationsplanerne er blevet vedtaget.

2. I den i stk. 1 omhandlede situation og efter vedtagelsen af præstationsplanerne finder præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet anvendelse med tilbagevirkende kraft, ved at enhedsraterne justeres i henhold til artikel 29, stk. 5.

Artikel 18

Revision af præstationsmål i løbet af en referenceperiode

1. I løbet af referenceperioden kan medlemsstaterne revidere et eller flere præstationsmål, som er anført i præstationsplanerne, og vedtage præstationsplaner, der er ændret tilsvarende, hvis begge følgende betingelser er opfyldt:

a) Den eller de berørte medlemsstater vurderer, at den planlagte revision er nødvendig og forholdsmæssig, hvis en eller flere af følgende situationer gør sig gældende:

   i) mindst én af varslingstærsklerne, jf. artikel 9, stk. 4, litra b), er nået, og den nationale tilsynsmyndig eller de berørte myndigheder har vurderet situationen og har påvist, at virkningerne af at nå varslingstærsklen eller -tærsklerne ikke kan afbødes tilstrækkeligt, medmindre præstationsmålene revideres

   ii) de indledende data, antagelser og begrundelser, herunder om investeringer, der lå til grund for præstationsmålene, i væsentlig og varig grad ikke længere er nøjagtige som følge af omstændigheder, som ikke kunne forudses på tidspunktet for vedtagelsen af præstationsplanen, og den nationale tilsynsmyndighed eller de berørte myndigheder har vurderet situationen og har påvist, at virkningerne ikke kan afbødes tilstrækkeligt, medmindre præstationsmålene revideres.

b) Kommissionen har på grundlag af en begrundet anmodning fra den eller de berørte medlemsstater truffet afgørelse om, at:

   i) den accepterer, at den planlagte revision er nødvendig og forholdsmæssig, fordi en eller flere af de i litra a) omhandlede situationer gør sig gældende

   ii) de planlagte reviderede præstationsmål er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, efter at den har vurderet disse mål på grundlag af kriterierne i bilag IV, punkt 1.

Kommissionen vedtager afgørelsen som omhandlet i litra b) senest syv måneder efter datoen for den eller de berørte medlemsstaters indgivelse af den fuldstændige anmodning.

2. Revisioner af præstationsmål, som er vedtaget i henhold til denne artikel, finder ikke anvendelse med tilbagevirkende kraft.

Artikel 19

Godkendelse af netpræstationsplanen

1. Netforvalteren forelægger Kommissionen udkastet til netpræstationsplan, efter at det er godkendt af netadministrationsorganet som omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra o), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 senest tre måneder inden påbegyndelsen af referenceperioden.

2. Kommissionen vurderer, om udkastet til netpræstationsplan opfylder de kriterier, der er fastlagt i bilag V.

Kommissionen kan anmode netforvalteren om at forelægge en revision af dette udkast til netpræstationsplan, når dette er nødvendigt for at sikre overensstemmelsen med kriterierne i bilag V.

3. Hvis Kommissionen finder, at udkastet til netpræstationsplan opfylder kriterierne i bilag V, vedtager den netpræstationsplanen.

4. Netforvalteren offentliggør og gennemfører netpræstationsplanen, når den er vedtaget af Kommissionen i henhold til stk. 3.

5. Hvis Kommissionen som følge af den tid, der kræves for at gennemføre de i stk. 2 og 3 omhandlede procedurer, ikke har vedtaget netpræstationsplanen inden påbegyndelsen af referenceperioden, finder den seneste version af udkastet til netpræstationsplan, som er godkendt af netadministrationsorganet, foreløbigt anvendelse, indtil Kommissionen vedtager netpræstationsplanen.

KAPITEL V

FINANSIERING AF LUFTFARTSTJENESTER, FASTLÆGGELSE AF AFGIFTSZONER, FASTLÆGGELSE AF OMKOSTNINGSGRUNDLAG FOR AFGIFTER OG GENNEMSIGTIGHED

Artikel 20

Principper for finansieringen af luftfartstjenester

1. De fastlagte omkostninger for overflyvningsluftfartstjenester finansieres ved overflyvningsafgifter, som pålægges luftrumsbrugerne, og, hvis artikel 25, stk. 3, finder anvendelse, andre indtægter som omhandlet i den nævnte artikel.

2. De fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester finansieres ved tårn- og indflyvningskontrolafgifter, som pålægges luftrumsbrugerne, og, hvis artikel 25, stk. 3, finder anvendelse, andre indtægter som omhandlet i den nævnte artikel.

3. Indtægter fra overflyvningsafgifter eller tårn- og indflyvningskontrolafgifter må ikke anvendes til at finansiere luftfartstjenesteudøveres kommercielle aktiviteter.

Artikel 21

Fastlæggelse af afgiftszoner

1. Medlemsstaterne fastlægger i det luftrum under deres ansvarsområde, hvor der ydes luftfartstjenester over for luftrumsbrugerne, en eller flere afgiftszoner med henblik på at inddrive overflyvningsafgifter (»overflyvningsafgiftszone«) og en eller flere afgiftszoner med henblik på at inddrive tårn- og indflyvningskontrolafgifter (»tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone«).

Medlemsstaterne hører luftrumsbrugernes repræsentanter, inden disse zoner fastlægges eller ændres.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen og, hvis det er relevant, Eurocontrols centrale ruteafgiftstjeneste (»CRCO«) om fastlæggelsen eller ændringen af disse afgiftszoner mindst syv måneder inden påbegyndelsen af referenceperioden.

2. Medlemsstaterne sikrer, at det geografiske omfang af disse afgiftszoner er klart fastlagt. Afgiftszonerne skal svare til udøvelsen luftfartstjenesterne og kan omfatte tjenester, der udøves af luftfartstjenesteudøvere etableret i en anden medlemsstat, for så vidt angår luftrum, der går på tværs af grænserne.

3. Når lufttrafiktjenester i forbindelse med luftfartøjers ind- og udflyvning leveres i fællesskab for en gruppe lufthavne, kan medlemsstaterne fastlægge en specifik tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone inden for det berørte terminalområde.

4. Hvis medlemsstaterne beslutter at fastlægge overflyvningsafgiftszoner eller tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner, der strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, eller hvis medlemsstaterne beslutter at fastlægge en fælles afgiftszone, sikrer de berørte medlemsstater, at forordningen anvendes på en konsekvent og ensartet måde på udøvelsen af luftfartstjenester i det berørte luftrum.

Det påhviler medlemsstaterne straks at underrette Kommissionen og Eurocontrols CRCO om en sådan beslutning.

5. Medlemsstaterne kan ændre eller fastlægge en ny tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone i løbet af en referenceperiode, såfremt de:

a) hører de berørte luftrumsbrugeres repræsentanter og luftfartstjenesteudøvere inden ændringen

b) straks underretter Kommissionen og Eurocontrols CRCO om ændringen

c) straks forelægger Kommissionen følgende:

   i) de relevante omkostnings- og trafikdata, som giver et tilstrækkeligt billede af situationen før og efter ændringen

   ii) bemærkningerne fra luftrumsbrugernes repræsentanter og luftfartstjenesteudøverne, der er blevet hørt i henhold til litra a)

iii) en vurdering af ændringens forventede indvirkning på opnåelsen af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke på det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet og på præstationsovervågningen

iv) en ajourføring af præstationsplanen med de relevante data.

6. Medlemsstaterne må ikke ændre en overflyvningsafgiftszone i løbet af en referenceperiode.

Artikel 22

Fastlæggelse af omkostningsgrundlaget for afgifter

1. Omkostningsgrundlaget for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter består af de fastlagte omkostninger vedrørende udøvelsen af luftfartstjenester i den berørte afgiftszone.

Fastlagte omkostninger, der hidrører fra nye ATM-systemer, og omfattende ændringer af eksisterende ATM-systemer medtages kun i omkostningsgrundlaget, hvis disse systemer er i overensstemmelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan og navnlig med de fælles projekter, der er omhandlet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004.

Medlemsstaterne kan beslutte at medtage følgende fastlagte omkostninger, der afholdes i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester, i omkostningsgrundlaget i henhold til artikel 15, stk. 2, litra b), andet punktum, i forordning (EF) nr. 550/2004:

a) fastlagte omkostninger, der bæres af de kompetente myndigheder

b) fastlagte omkostninger, der bæres af de kvalificerede enheder, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004

c) fastlagte omkostninger, der hidrører fra den internationale Eurocontrolkonvention af 13. december 1960 vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed med senere ændringer.

2. Uanset artikel 18 fastsættes de fastlagte omkostninger, der medtages i omkostningsgrundlaget for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter, inden påbegyndelsen af hver referenceperiode som en del af præstationsplanen i faste priser og angives for hvert kalenderår i denne periode i både faste priser og nominelle værdier, med undtagelse af de fastlagte omkostninger, der er omhandlet i stk. 1, tredje afsnit, og de fastlagte omkostninger, der er omhandlet i stk. 4, litra c) og d), som fastsættes i nominelle værdier, når der anvendes historisk driftsbogføring.

3. Fastlagte omkostninger, der medtages i omkostningsgrundlaget for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter, beregnes i national valuta. Hvis der er fastlagt en fælles afgiftszone med en enkelt enhedsrate, sikrer de berørte medlemsstater, at de fastlagte omkostninger omregnes til én fælles valuta, som kan være euro eller en af de berørte medlemsstaters nationale valutaer, så det sikres, at beregningen af den fælles enhedsrate i henhold til nærværende forordnings artikel 25, stk. 4, er gennemskuelig.

4. De fastlagte omkostninger, der medtages i omkostningsgrundlaget for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter, opdeles i:

a) personaleomkostninger

b) andre driftsomkostninger

c) afskrivningsomkostninger

d) kapitalomkostninger

e) ekstraordinære omkostninger.

Med hensyn til litra a) omfatter personaleomkostninger bruttoløn, overtidsbetaling, arbejdsgiverbidrag til socialsikringsordninger samt pensionsomkostninger og andre ydelser. Ved beregningen af pensionsomkostninger anlægges der forsigtige skøn på grundlag af ordningens forvaltning eller den nationale lovgivning. Disse skøn skal specificeres i præstationsplanen.

Med hensyn til litra b) omfatter andre driftsomkostninger udgifter til indkøb af varer og tjenesteydelser, der anvendes i udøvelsen af luftfartstjenester, herunder udliciterede tjenesteydelser, eksternt personale, materialer, energi og andre forsyningsomkostninger, leje af bygninger, udstyr og faciliteter, vedligeholdelse, forsikringsomkostninger og rejseudgifter.

Med hensyn til litra c) vedrører afskrivningsomkostninger de samlede anlægsaktiver, der anvendes til luftfartstjenesteformål. Værdien af anlægsaktiver afskrives i henhold til deres forventede levetid efter princippet om lineær afskrivning af omkostningerne ved de aktiver, der afskrives. Afskrivningen beregnes på basis af historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger. Afskrivningsmetoden må ikke ændres i løbet af afskrivningsperioden, og den skal være

i overensstemmelse med de anvendte kapitalomkostninger, dvs. nominelle kapitalomkostninger for regnskaber baseret på historiske omkostninger og reale kapitalomkostninger for regnskaber baseret på nuværdiomkostninger. Hvis der anvendes regnskaber baseret på nuværdiomkostninger, omfatter kapitalomkostningerne ikke inflation, og de tilsvarende tal på grundlag af historiske omkostninger angives til sammenligning og vurdering.

Med hensyn til litra d) opgøres kapitalomkostningerne som produktet af følgende elementer:

i) summen af den gennemsnitlige bogførte nettoværdi af de anlægsaktiver, der er i drift eller under opførelse, og eventuelle opjusteringer af de samlede aktiver som opgivet af den nationale tilsynsmyndighed, der anvendes af luftfartstjenesteudøveren, og den gennemsnitlige nettoværdi af de omsætningsaktiver bortset fra bankkonti med rentetilskrivning, der er nødvendige for udøvelsen af luftfartstjenester

ii) det vægtede gennemsnit af gældsrenten og egenkapitalforrentningen. For luftfartstjenesteudøvere uden egenkapital beregnes det vægtede gennemsnit på basis af en forrentning af forskellen mellem de samlede aktiver, jf. nr. i), og gælden.

Ved beregningen af kapitalomkostningerne baseres de faktorer, der skal lægges vægt på, på forholdet mellem finansiering via gæld og finansiering via egenkapital. Gældsrenten er luftfartstjenesteudøverens vægtede gennemsnitlige gældsrente. Egenkapitalforrentningen skal være den samme, som opgives i præstationsplanen for referenceperioden, og baseres på luftfartstjenesteudøverens faktiske finansielle risiko.

Hvis luftfartstjenesteudøverne afholder omkostninger til leje af anlægsaktiver, indgår disse omkostninger ikke i beregningen af kapitalomkostninger.

Med hensyn til litra e) består ekstraordinære omkostninger af ikketilbagevendende omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester, herunder ikkerefunderbare skatter og afgifter.

5. De fastlagte omkostninger fordeles på en gennemskuelig måde på de afgiftszoner, hvor de rent faktisk er påløbet. Fastlagte omkostninger, der er påløbet på tværs af forskellige afgiftszoner, fordeles forholdsmæssigt på grundlag af en gennemskuelig metode.

Til dette formål definerer de nationale tilsynsmyndigheder inden påbegyndelsen af hver referenceperiode de kriterier, der skal anvendes til at fordele de fastlagte omkostninger mellem afgiftszonerne, herunder med hensyn til dette stykkes litra b) og c), og kriterierne for fordeling af de fastlagte omkostninger mellem overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontroltjenester, og de skal medtage disse oplysninger i præstationsplanen i henhold til bilag II, punkt 3.3, litra d).

De fastlagte omkostninger, der indgår i omkostningsgrundlaget for tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner, skal omfatte omkostningerne til følgende tjenester:

a) tårnkontroltjenester eller flyvepladsflyveinformationstjenester, herunder lufttrafikrådgivningstjenester og alarmeringstjenester

b) lufttrafiktjenester i forbindelse med luftfartøjers ind- og udflyvning inden for en vis afstand fra en lufthavn, der fastlægges ud fra de operationelle krav

c) den forholdsmæssige del af luftfartstjenesterne, som er fælles for overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontroltjenester.

6. De fastlagte omkostninger i forbindelse med flyvninger, der er fritaget i henhold til artikel 31, stk. 3-5, opdeles i:

a) de fastlagte omkostninger ved VFR-flyvninger, der er fritaget for afgifter, beregnet ved hjælp af en metode til bestemmelse af marginalomkostninger

b) de fastlagte omkostninger ved IFR-flyvninger, der beregnes som produktet af følgende elementer:

   i) de fastlagte omkostninger ved IFR-flyvninger, der omfatter de samlede fastlagte omkostninger minus de fastlagte omkostninger ved VFR-flyvninger

   ii) forholdet mellem antallet af fritagne tjenesteenheder og det samlede antal tjenesteenheder for IFR-flyvninger og, hvis de ikke er fritaget, for VFR-flyvninger.

De fastlagte omkostninger ved fritagne VFR-flyvninger angives særskilt fra de fastlagte omkostninger ved IFR-flyvninger ved beregningen af enhedsraten.

7. De nationale tilsynsmyndigheder kontrollerer for hver afgiftszone, at omkostningsgrundlaget for overflyvningssamt tårn- og indflyvningskontrolafgifter er i overensstemmelse med kravene i artikel 15, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004 og med denne artikel. Til dette formål undersøger de nationale tilsynsmyndigheder relevante regnskabsdokumenter, herunder opgørelser over aktiver, samt ethvert andet materiale af relevans for fastlæggelsen af omkostningsgrundlaget for luftfartsafgifter.

Artikel 23

Faktiske omkostninger

Bestemmelserne i artikel 22 finder tilsvarende anvendelse på fastlæggelsen af faktiske omkostninger.

Artikel 24

Gennemsigtighed i omkostningerne

1. Det påhviler medlemsstaterne at fastlægge omkostningsgrundlag for hver afgiftszone på en gennemsigtig måde.

2. Senest fire måneder inden påbegyndelsen af referenceperioden skal medlemsstaterne på en koordineret måde høre luftfartstjenesteudøverne, luftrumsbrugernes repræsentanter og, hvor det er relevant, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer om den planlagte fastsættelse af de fastlagte omkostninger, som er medtaget i omkostningsgrundlaget for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter, nye og løbende investeringer, tjenesteenhedsprognoser og afgiftspolitik for den omhandlede referenceperiode.

Medlemsstaterne skal også gøre dette i løbet af en referenceperiode, når de planlægger at anmode om en revision af præstationsmål i det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet i henhold til artikel 18, stk. 1.

Medlemsstaterne forelægger oplysningsskemaerne og de oplysninger, der kræves i bilag VII og IX for de enheder, der er indbudt til høringen, senest tre uger inden høringen.

3. I løbet af referenceperioden skal medlemsstaterne hvert år på en koordineret måde og i overensstemmelse med bilag XII, punkt 1, høre luftfartstjenesteudøverne, luftrumsbrugernes repræsentanter og, hvor det er relevant, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer om de faktisk påløbne omkostninger i det foregående år og forskellen mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger i præstationsplanen.

Medlemsstaterne forelægger oplysningsskemaet og de oplysninger, der kræves i bilag VII for de enheder, der er indbudt til høringen, senest tre uger inden høringen.

4. Medlemsstaterne forelægger oplysningerne som omhandlet i stk. 2 og 3, sidste afsnit, for Kommissionen på den dag, hvor de forelægges de hørte parter. Medlemsstaterne underretter også Kommissionen om resultatet af høringen.

KAPITEL VI

BEREGNING AF ENHEDSRATER OG AFGIFTER

Artikel 25

Beregning af enhedsrater

1. Det påhviler medlemsstaterne at beregne enhedsraterne for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester inden påbegyndelsen af hvert år i referenceperioden.

2. Disse rater beregnes ved at dividere det anslåede antal samlede overflyvningstjenesteenheder eller tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for det relevante år som beregnet i henholdsvis punkt 1 og 2 i bilag VIII op i den aritmetiske sum af følgende elementer:

a) de fastlagte omkostninger udtrykt i nominelle tal i det pågældende år, jf. præstationsplanen

b) justeringerne for inflation i henhold til artikel 26

c) justeringerne efter anvendelsen af mekanismen til trafikrisikodeling i henhold til artikel 27, stk. 2-5

d) justeringerne efter anvendelsen af mekanismen til omkostningsrisikodeling i henhold til artikel 28, stk. 4-6

e) justeringerne efter anvendelsen af de økonomiske incitamentsordninger i henhold til artikel 11, stk. 3 og 4

f) justeringerne efter moduleringen af luftfartsafgifterne i henhold til artikel 32

g) de justeringer, der følger af trafikudsving i henhold til artikel 27, stk. 8

h) de justeringer, der følger af trafikudsving i henhold til artikel 27, stk. 9

i) fradrag af andre indtægter i henhold til denne artikels stk. 2

j) krydsfinansiering mellem overflyvningsafgiftszoner eller mellem tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner i henhold til artikel 15, stk. 2, litra e), i forordning (EF) nr. 550/2004

k) justeringer for forskelle i indtægterne som følge af den midlertidige anvendelse af enhedsraten i henhold til artikel 29, stk. 5

l) justeringer vedrørende foregående referenceperioder.

3. I forbindelse med stk. 2, litra i), fratrækkes følgende indtægter opnået af luftfartstjenesteudøvere i år n de fastlagte omkostninger som »andre indtægter«:

a) offentlig støtte udbetalt af offentlige myndigheder, herunder finansiel støtte fra Unionens støtteprogrammer

b) indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter, hvis den eller de berørte medlemsstater har besluttet, at disse indtægter skal trækkes fra

c) med hensyn til tårn- og indflyvningskontroltjenester indtægter fra kontrakter eller aftaler indgået mellem luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører, hvis den eller de berørte medlemsstater har besluttet, at disse indtægter skal trækkes fra.

Med hensyn til litra a) trækkes offentlig støtte, der dækker personaleomkostninger og andre driftsomkostninger, fra de fastlagte omkostninger senest i år n+2. Offentlig støtte, der dækker afskrivningsomkostninger, trækkes fra de fastlagte omkostninger efter afskrivningsordningen for det finansierede aktiv (varighed og annuitet). En medlemsstat kan beslutte ikke at fratrække de fastlagte omkostninger et beløb, der vedrører de administrative omkostninger i forbindelse med rapporteringen om finansieringsaftalen, hvis disse administrative omkostninger ikke indgår i omkostningsgrundlaget for afgifter. En medlemsstat kan ligeledes beslutte ikke at fratrække de fastlagte omkostninger offentlige midler, der er modtaget til dækning af omkostninger, som ikke er kendte på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen og derfor ikke medtaget i omkostningsgrundlaget. Luftrumsbrugere pålægges ikke omkostninger, som er dækket af offentlig støtte.

Med hensyn til litra b) og c) trækkes indtægterne, jf. nævnte litra, fra de fastlagte omkostninger senest i år n+2.

4. Enhedsrater beregnes i national valuta.

Hvis medlemsstaterne beslutter at fastlægge en fælles afgiftszone i henhold til artikel 21, stk. 4, beregnes enhedsraten i én fælles valuta, som kan være euro eller en af de berørte medlemsstaters nationale valutaer. De pågældende medlemsstater underretter Kommissionen og Eurocontrols CRCO om, hvilken valuta der anvendes.

Artikel 26

Justering for inflation

For hvert år i referenceperioden justeres de fastlagte omkostninger, der indgår i omkostningsgrundlagene for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolafgifter i år n udtrykt i nominelle tal, på grundlag af forskellen i procent mellem indekset for faktisk inflation og indekset for forventet inflation for nævnte år n og medtages som en justering ved beregning af enhedsraten for år n+2.

De fastlagte omkostninger som omhandlet i artikel 22, stk. 1, tredje afsnit, og de fastlagte omkostninger som omhandlet i artikel 22, stk. 4, litra c) og d), justeres ikke for inflation, når der anvendes historisk driftsbogføring.

Artikel 27

Mekanismen til trafikrisikodeling

1. Med hensyn til de incitamentsordninger, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, anvendes en mekanisme til trafikrisikodeling. Efter denne mekanisme deles risikoen for ændringer i indtægterne som følge af afvigelser fra tjenesteenhedsprognosen i præstationsplanen mellem luftfartstjenesteudøverne og luftrumsbrugerne i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.

2. Hvis det faktiske antal tjenesteenheder i et givet år n afviger fra prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n med højst 2 %, tilfalder de deraf følgende yderligere indtægter den eller de pågældende luftfartstjenesteudøvere, ligesom de opståede indtægtstab oppebæres fuldt ud af den eller de pågældende luftfartstjenesteudøvere.

3. Hvis det faktiske antal tjenesteenheder i et givet år n overstiger tjenesteenhedsprognosen ifølge præstationsplanen for samme år n med mere end 2 %, overføres 70 % af de deraf følgende yderligere indtægter, der tilfalder luftfartstjenesteudøveren eller luftfartstjenesteudøverne, og som overstiger 2 % af forskellen mellem det faktiske antal tjenesteenheder og denne prognose, til luftrumsbrugerne, ved at enhedsraterne justeres i år n+2.

Hvis det faktiske antal tjenesteenheder i et givet år n ligger mere end 2 % under tjenesteenhedsprognosen ifølge præstationsplanen for samme år n, dækkes 70 % af det deraf følgende indtægtstab, som luftfartstjenesteudøveren eller luftfartstjenesteudøverne har lidt, og som overstiger 2 % af forskellen mellem det faktiske antal tjenesteenheder og denne prognose, af luftrumsbrugerne, ved at enhedsraterne justeres i år n+2.

4. Hvis det faktiske antal tjenesteenheder i et givet år n er på under 90 % af tjenesteenhedsprognosen ifølge præstationsplanen for samme år n, dækkes den del af luftfartstjenesteudøverens eller luftfartstjenesteudøvernes deraf følgende indtægtstab, som overstiger 10 % af forskellen mellem det faktiske antal tjenesteenheder og denne prognose, fuldt ud af luftrumsbrugerne, ved at enhedsraterne justeres i år n+2.

Hvis det faktiske antal tjenesteenheder i et givet år n overstiger tjenesteenhedsprognosen ifølge præstationsplanen for samme år n med mere end 110 %, overføres den del af luftfartstjenesteudøverens eller luftfartstjenesteudøvernes deraf følgende yderligere indtægter, som overstiger 10 % af forskellen mellem det faktiske antal tjenesteenheder og denne prognose, fuldt ud til luftrumsbrugerne, ved at enhedsraterne justeres i år n+2.

5. De nationale tilsynsmyndigheder kan tilpasse parameterværdierne i den mekanisme til trafikrisikodeling, der er fastsat i stk. 2 og 3. Når disse værdier tilpasses, skal de nationale tilsynsmyndigheder:

a) høre de berørte luftrumsbrugeres repræsentanter og luftfartstjenesteudøvere om de planlagte værdier

b) sikre, at luftfartstjenesteudøvernes risikoeksponering ikke er lavere end den maksimale indtægtsrisiko i henhold til den mekanisme, der er fastsat i stk. 2 og 3

c) tage hensyn til udsvingene i omkostningerne i forbindelse med den berørte luftfartstjenesteudøvers levering af kapacitet til trafikudsving.

6. Følgende fastlagte omkostninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 2-5:

a) de fastlagte omkostninger, der er fastsat i henhold til artikel 22, stk. 1, tredje afsnit

b) de fastlagte omkostninger for vejrtjenester.

7. Medlemsstaterne kan fastsætte, at stk. 2-5 ikke gælder for de fastlagte omkostninger for luftfartstjenesteudøvere, der har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering, jf. artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

8. Med hensyn til de fastlagte omkostninger, der er omhandlet i stk. 6 og, hvis relevant, i stk. 7, overføres alle yderligere indtægter i år n som følge af forskelle mellem det faktiske antal tjenesteenheder og tjenesteenhedsprognosen i præstationsplanen for samme år til luftrumsbrugerne, og eventuelle indtægtstab dækkes af luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten justeres i år n+2.

9. Justeringerne af enhedsraterne, jf. artikel 25, stk. 2, litra b)-l), er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 2-5. Med hensyn til de justeringer, der er omhandlet i artikel 25, stk. 2, litra b), c), d), e), f), g), i), j) og k), overføres alle yderligere indtægter i år n som følge af forskelle mellem det faktiske antal tjenesteenheder og tjenesteenhedsprognosen ifølge præstationsplanen for samme år til luftrumsbrugerne, og eventuelle indtægtstab dækkes af luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten justeres i år n+2.

Artikel 28

Mekanismen til omkostningsrisikodeling

1. Med hensyn til de incitamentsordninger, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, anvendes en mekanisme til omkostningsrisikodeling. Efter denne mekanisme deles forskelle mellem de fastlagte omkostninger i præstationsplanen og de faktiske omkostninger mellem luftfartstjenesteudøverne og luftrumsbrugerne i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.

2. De i stk. 1 omhandlede forskelle deles som følger:

a) Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, bevarer luftfartstjenesteudøveren eller den berørte medlemsstat hele den opståede forskel.

b) Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er højere end de fastlagte omkostninger, bæres den opståede forskel fuldt ud af den pågældende luftfartstjenesteudøver eller medlemsstat.

3. Stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis forskellene mellem fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger udspringer af mindst én af følgende ændringer:

a) uforudsete ændringer i omkostninger til nye og løbende investeringer

b) uforudsete ændringer i de omkostninger, der er omhandlet i artikel 22, stk. 1, tredje afsnit

c) uforudsete og væsentlige ændringer i pensionsomkostninger i henhold til artikel 22, stk. 4, der udspringer af uforudsete ændringer af national regulering af pension og pensionsregnskaber eller uforudsete ændringer af vilkårene på de finansielle markeder, såfremt luftfartstjenesteudøver ikke har indflydelse på sådanne ændringer i pensionsomkostningerne, og såfremt luftfartstjenesteudøveren, hvis der er tale om omkostningsstigninger, har truffet rimelige foranstaltninger for at forvalte omkostningsstigninger i referenceperioden

d) uforudsete og væsentlige ændringer i omkostninger, der udspringer af uforudsete ændringer i rentesatserne for udlån, som finansierer omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester, såfremt luftfartstjenesteudøveren, hvis der er tale om omkostningsstigninger, har truffet rimelige foranstaltninger for at forvalte omkostningsstigninger i referenceperioden

e) uforudsete og væsentlige ændringer i omkostninger, der udspringer af uforudsete ændringer i national skattelovgivning eller andre uforudsete nye omkostningsposter, der ikke er omfattet af præstationsplanen, men som er lovkrævede.

De fastlagte omkostninger vedrørende de omkostninger, der er omhandlet i dette stykke, påvises og kategoriseres i præstationsplanen i overensstemmelse med bilag II, punkt 3.3, litra h).

Forskellene mellem de fastlagte og de faktiske omkostninger, der er omhandlet i dette stykke, påvises og udredes i overensstemmelse med bilag VII og bilag IX.

4. Med hensyn til uforudsete ændringer i de omkostninger, der er omhandlet i stk. 3, litra a), fordeles forskellene mellem fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger som følger:

a) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår eller i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, tilbageører luftfartstjenesteudøveren eller den pågældende medlemsstat den opståede forskel til luftrumsbrugerne ved at sænke enhedsraten i år n+2 eller i den efterfølgende referenceperiode, medmindre den nationale tilsynsmyndighed på grundlag af luftfartstjenesteudøverens detaljerede begrundelse og efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter beslutter, at luftfartstjenesteudøveren ikke skal tilbageføre en del af den opståede forskel.

b) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår eller i hele referenceperioden overstiger de fastlagte omkostninger med højst 5 %, kan medlemsstaterne beslutte, at luftfartstjenesteudøveren eller den berørte medlemsstat skal opkræve den opståede forskel hos luftrumsbrugerne ved at hæve enhedsraten i år n+2 eller i den efterfølgende referenceperiode, efter at den nationale tilsynsmyndighed har godkendt luftfartstjenesteudøverens detaljerede begrundelse, navnlig med hensyn til behovet for øget kapacitet, og efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter.

Hvis luftfartstjenesteudøverne i løbet af referenceperioden ønsker at tilføje større investeringer til de større investeringer, der er anført i præstationsplanen i henhold til bilag II, punkt 2.2, litra b), eller at annullere eller erstatte sådanne investeringer, skal disse ændringer godkendes af den nationale tilsynsmyndighed efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter.

5. Med hensyn til uforudsete ændringer i de omkostninger, der er omhandlet i stk. 3, litra b), fordeles forskellene mellem fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger som følger:

a) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår er lavere end de fastlagte omkostninger for det pågældende kalenderår, skal medlemsstaterne tilbageføre den opståede forskel til luftrumsbrugerne ved at sænke enhedsraten i år n+2.

b) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår overstiger de fastlagte omkostninger for det pågældende kalenderår, skal medlemsstaterne opkræve den opståede forskel hos luftrumsbrugerne ved at hæve enhedsraten i år n+2.

6. Med hensyn til uforudsete ændringer i de omkostninger, der er omhandlet i stk. 3, litra c), d) og e), fordeles forskellene mellem fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger som følger:

a) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår eller i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, tilbagefører luftfartstjenesteudøveren eller den pågældende medlemsstat den opståede forskel til luftrumsbrugerne ved at sænke enhedsraten i år n+2, i den efterfølgende referenceperiode eller i de to efterfølgende referenceperioder, hvis de beløb, der skal opkræves, påvirker enhedsraten uforholdsmæssigt.

b) Hvis de faktiske omkostninger i et kalenderår eller i hele referenceperioden overstiger de fastlagte omkostninger, kan medlemsstaterne beslutte, at luftfartstjenesteudøveren eller den berørte medlemsstat skal opkræve den opståede forskel hos luftrumsbrugerne ved at hæve enhedsraten i år n+2, i den efterfølgende referenceperiode eller i de to efterfølgende referenceperioder, hvis de beløb, der skal opkræves, påvirker enhedsraten uforholdsmæssigt.

7. De nationale tilsynsmyndigheder skal hvert år kontrollere, om luftfartstjenesteudøverne anvender bestemmelserne i denne artikel korrekt. Det påhviler de nationale tilsynsmyndigheder at udarbejde en rapport senest den 1. september i år n+1 om ændringerne i de i stk. 3 omhandlede omkostninger, der blev foretaget i år n. Rapporten forelægges luftrumsbrugernes repræsentanter til høring.

I rapporten, som skal forelægges inden den 1. september i året efter det sidste år i referenceperioden, medtager de nationale tilsynsmyndigheder også resultatet for hele referenceperioden med hensyn til uforudsete ændringer i de omkostninger, der er omhandlet i stk. 3, litra a), c), d) og e).

Artikel 29

Fastsættelse af enhedsrater for afgiftszoner

1. Medlemsstaterne fastsætter årligt en enhedsrate for hver afgiftszone i henhold til artikel 25. Med forbehold af stk. 3 ændres enhedsraterne ikke i årets løb.

2. Det påhviler medlemsstaterne at fastsætte en enhedsrate for år n for hver afgiftszone i overensstemmelse med følgende krav:

a) De nationale tilsynsmyndigheder forelægger på vegne af deres medlemsstat den beregnede enhedsrate for Kommissionen og Eurocontrols CRCO senest den 1. juni i år n-1. Denne forelæggelse skal omfatte oplysningsskemaer og yderligere oplysninger som fastsat i bilag VII og bilag IX.

b) Senest den 1. november i år n–1 skal de nationale tilsynsmyndigheder om nødvendigt ajourføre den beregnede enhedsrate, der er omhandlet i litra a), efter høring af luftrumsbrugerne. De skal forelægge denne beregnede ajourførte enhedsrate på vegne af deres medlemsstat for Kommissionen og Eurocontrols CRCO senest den 1. november i år n–1.

c) Medlemsstaterne fastsætter enhedsraten for år n senest den 20. december i år n–1 og underretter Kommissionen og Eurocontrols CRCO om denne rate.

3. Kommissionen kontrollerer, at enhedsraterne som omhandlet i stk. 2 beregnes i overensstemmelse med kravene i artikel 25, stk. 2.

Hvis Kommissionen finder, at en enhedsrate ikke er i overensstemmelse med kravene i artikel 25, stk. 2, underretter Kommissionen den pågældende medlemsstat herom og opfordrer den til at forelægge en revideret enhedsrate.

Hvis Kommissionen finder, at den reviderede enhedsrate er beregnet i overensstemmelse med kravene i artikel 25, stk. 2, underretter Kommissionen den pågældende medlemsstat herom.

4. Hvis en enhedsrate for år n som følge af den tid, der kræves for at gennemføre de i stk. 3 omhandlede procedurer, revideres efter starten på det år, som den vedrører, og en sådan revision medfører en forskel i indtægterne, justeres enhedsraten på følgende måde:

a) en første justering af enhedsraten i året efter revisionen af enhedsraten og

b) en endelig justering af enhedsraten to år efter nævnte år.

5. Hvis medlemsstaterne ikke har vedtaget en præstationsplan inden påbegyndelsen af referenceperioden, eller hvis præstationsplanen revideres i henhold til artikel 18 i løbet af referenceperioden, genberegnes og anvendes enhedsraterne om fornødent ud fra den vedtagne præstationsplan eller den vedtagne reviderede præstationsplan.

Hvis en præstationsplan vedtages efter påbegyndelsen af referenceperioden, fører en eventuel forskel i indtægter som følge af anvendelsen af enhedsraten eller enhedsraterne beregnet ud fra udkastet til præstationsplan i stedet for enhedsraten eller enhedsraterne beregnet ud fra den vedtagne præstationsplan til en første justering af enhedsraten i året efter vedtagelsen af præstationsplanen og en endelig justering af enhedsraten to år efter dette år. Bestemmelserne i artikel 27 og 28 anvendes på grundlag af den vedtagne præstationsplan med tilbagevirkende kraft fra den første dag i referenceperioden.

Hvis en præstationsplan revideres i løbet af referenceperioden i henhold til artikel 18, fører en eventuel forskel i indtægter som følge af anvendelsen af enhedsraten eller enhedsraterne beregnet ud fra den vedtagne præstationsplan i stedet for enhedsraten eller enhedsraterne beregnet ud fra den vedtagne reviderede præstationsplan til en første justering af enhedsraten i året efter vedtagelsen af den reviderede præstationsplan og en endelig justering af enhedsraten to år efter dette år. Bestemmelserne i artikel 27 og 28 anvendes på grundlag af den vedtagne reviderede præstationsplan med tilbagevirkende kraft fra den første dag i det år, som er omfattet af den reviderede præstationsplan.

6. Uanset artikel 25, stk. 2, kan medlemsstaterne fastsætte den i stk. 1 omhandlede enhedsrate på et lavere niveau end den enhedsrate, der er beregnet i henhold til artikel 25, stk. 2. I dette tilfælde anfører de denne lavere enhedsrate i oplysningsskemaerne om beregning af enhedsrater efter skabelonen i tabel 2 i bilag IX. Den opståede forskel i indtægter opkræves ikke hos luftrumsbrugerne.

Artikel 30

Gennemsigtighed i enhedsrater

1. Senest den 1. august hvert år skal medlemsstaterne på en koordineret måde høre luftfartstjenesteudøverne, luftrumsbrugernes repræsentanter og, hvor det er relevant, lufthavnsoperatører og lufthavnskoordinatorer om væsentlige elementer vedrørende gennemførelsen af denne forordning som omhandlet i bilag XII, punkt 2. Denne høring kan gennemføres samtidig med den høring, der er omhandlet i artikel 24, stk. 3.

Medlemsstaterne forelægger oplysningsskemaerne og de oplysninger, der kræves i bilag IX for de hørte enheder senest tre uger inden høringen.

2. Medlemsstaterne forelægger de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, for Kommissionen på den dag, hvor de forelægges de hørte parter. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om resultatet af høringen.

Artikel 31

Beregning af afgifter

1. Overflyvningsafgiften for en given flyvning i en bestemt overflyvningsafgiftszone beregnes som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og det antal overflyvningstjenesteenheder, som flyvningen omfatter.

2. Tårn- og indflyvningskontrolafgiften for en given flyvning i en bestemt tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone beregnes som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhederne for den pågældende flyvning.

Ved beregning af tårn- og indflyvningskontrolafgiften tælles et luftfartøjs ind- og udflyvning som én flyvning. Som enhed tælles enten den ankommende eller den afgående flyvning.

3. Medlemsstaterne fritager følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

a) flyvninger udført med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på under to ton

b) blandede VFR/IFR-flyvninger i de afgiftszoner, hvor flyvningerne udføres udelukkende efter VFR-reglerne, og hvor der ikke opkræves overflyvningsafgift for VFR-flyvninger

c) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at befordre den regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringsledere eller ministre på officiel tjenesterejse; fritagelsen skal under alle omstændigheder fremgå af den relevante statusindikator eller bemærkning i flyveplanen

d) eftersøgnings- og redningsflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente instans.

4. Medlemsstaterne kan fritage følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

a) militære flyvninger, der udføres af militærfly fra et hvilket som helst land

b) træningsflyvninger, der udføres inden for den pågældende medlemsstats luftrum udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, hvor dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen

c) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at kontrollere eller afprøve udstyr, der bruges eller er beregnet til at blive brugt som jordbaserede hjælpemidler for luftfarten, med undtagelse af positioneringsflyvninger, der udføres af det pågældende luftfartøj

d) flyvninger, der afsluttes i den lufthavn, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding

e) VFR-flyvninger

f) humanitære flyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente instans

g) toldvæsenets og politiets flyvninger.

5. Medlemsstaterne kan fritage de flyvninger, der er anført i stk. 3 og 4, for tårn- og indflyvningskontrolafgifter.

6. Medlemsstaterne dækker omkostningerne til de luftfartstjenester, som luftfartstjenesteudøverne har udøvet i forbindelse med flyvninger, der er fritaget for overflyvningsafgifter eller tårn- og indflyvningskontrolafgifter i henhold til stk. 3, 4 eller 5.

Artikel 32

Modulering af luftfartsafgifterne

1. Medlemsstaterne kan på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde modulere luftfartsafgifter, som afholdes af luftrumsbrugere, med henblik på at:

a) optimere brugen af luftfartstjenesterne

b) mindske flyvningens miljøpåvirkninger

c) mindske trafiktætheden på nettet i et specifikt område eller på en specifik rute på specifikke tidspunkter

d) fremskynde udbredelsen af SESAR ATM-kapacitet i overensstemmelse med den periode, der er fastsat i de fælles projekter, som er omhandlet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004, navnlig med henblik på at skabe incitamenter til at udstyre luftfartøjer med systemer, der indgår i disse fælles projekter.

Medlemsstaterne sikrer, at moduleringen af afgifter i henhold til dette stykkes litra a)-c), ikke fører til en samlet ændring i luftfartstjenesteudøverens årlige indtægter sammenlignet med en situation uden modulering af afgifterne. For høje eller lave opkrævninger fører til en justering af enhedsraten i år n+2.

2. Modulering af luftfartsafgifter omfatter overflyvningsafgifter og/eller tårn- og indflyvningskontrolafgifter.

Inden moduleringen af luftfartsafgifterne hører medlemsstaterne de berørte luftrumsbrugeres repræsentanter og luftfartstjenesteudøvere om den planlagte modulering.

3. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger, at luftfartstjenesteudøverne gennemfører moduleringen af luftfartsafgifter korrekt, og indgiver en rapport i henhold til artikel 37, stk. 1.

Artikel 33

Opkrævning af afgifter

1. Medlemsstaterne kan opkræve afgifterne i form af en enkelt afgift pr. flyvning. Hvis afgifter faktureres og opkræves på regionalt plan, kan faktureringsvalutaen være euro, og en administrativ enhedsrate til dækning af fakturerings- og opkrævningsomkostninger kan lægges til den pågældende enhedsrate.

2. Medlemsstaterne sikrer, at beløb, der opkræves på deres vegne, anvendes til at finansiere de fastlagte omkostninger i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser.

3. Luftrumsbrugere betaler omgående og fuldt ud alle luftfartsafgifter, der afholdes i overensstemmelse med denne forordning.

4. Medlemsstaterne sikrer, at der om fornødent anvendes effektive og forholdsmæssige håndhævelsesforanstaltninger med henblik på at inddrive luftfartsafgifter. Disse foranstaltninger kan omfatte afvisning af anmodninger om luftfartstjenester, tilbageholdelse af luftfartøjer og andre håndhævelsesforanstaltninger i henhold til den berørte medlemsstats lovgivning.

KAPITEL VII

SÆRLIGE BESTEMMELSER

Artikel 34

Forenklet afgiftsordning

1. Med forbehold af betingelserne i stk. 2 kan medlemsstaterne beslutte at fastlægge og anvende en forenklet afgiftsordning i hele referenceperiodens varighed med hensyn til:

a) en eller flere overflyvnings- og en eller flere tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner

b) en eller flere luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester i den eller de pågældende afgiftszoner omhandlet i litra a).

2. Medlemsstaterne kan kun beslutte at fastlægge og anvende en forenklet afgiftsordning som omhandlet i stk. 1, hvis alle nedenstående betingelser er opfyldt:

a) Kommissionen har i en afgørelse vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 2, artikel 15, stk. 2, eller artikel 15, stk. 4, bekræftet, at de præstationsmål, der er fastsat af medlemsstaten i udkastet til præstationsplan som omhandlet i artikel 12, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål

b) præstationsmålene for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, kapacitet og miljø er blevet opfyldt i de tre år forud for vedtagelsen af udkastet til den præstationsplan, der er omhandlet i artikel 12

c) præstationsplanen indeholder en incitamentsordning for kapacitetsmål som krævet i artikel 11

d) de berørte luftfartstjenesteudøvere og de berørte luftrumsbrugere er blevet hørt om den planlagte beslutning, og luftrumsbrugere, som repræsenterer mindst 65 % af de IFR-flyvninger, der opereres i det luftrum, hvor den eller de berørte medlemsstater er ansvarlige for udøvelsen af luftfartstjenester, er enige i den planlagte beslutning.

3. Hvis medlemsstaterne beslutter at fastlægge og anvende en forenklet afgiftsordning i henhold til stk. 2, skal de ikke anvende:

a) mekanismen til trafikrisikodeling som omhandlet i artikel 11, stk. 2, og artikel 27, og i det tilfælde bæres trafikrisikoen fuldt ud af luftfartstjenesteudøveren

b) bestemmelserne i artikel 28, stk. 4-6, vedrørende mekanismen til omkostningsrisikodeling

c) de for høje eller lave opkrævninger, der følger af moduleringen af luftfartsafgifterne i henhold til artikel 32.

Eventuelle fremførsler fra årene inden den referenceperiode, som den forenklede afgiftsordning finder anvendelse på, tages stadig i betragtning ved beregningen af enhedsrater.

4. Hvis medlemsstaterne beslutter at fastlægge og anvende en forenklet afgiftsordning i henhold til stk. 2, anfører og uddyber de deres beslutning i præstationsplanen i overensstemmelse med bilag II, punkt 1.7.

Artikel 35

Tårn- og indflyvningskontroltjenester, CNS-, MET- og AIS-tjenester og ATM-datatjenester, der udøves på markedsvilkår

1. I henhold til bestemmelserne i denne artikel kan medlemsstaterne før påbegyndelsen af eller i løbet af en referenceperiode beslutte, at nogle af eller alle de tårn- og indflyvningskontroltjenester, CNS-, MET- og AIS-tjenester eller lufttrafikstyringsdatatjenester (»ATM«), der udøves i deres afgiftszoner, som er etableret i henhold til artikel 21, er underlagt markedsvilkår.

2. Hvis en eller flere medlemsstater beslutter at anvende stk. 1 for den kommende referenceperiode eller for den resterende del af referenceperioden og for de berørte tjenester, skal de ikke:

a) anvende mål for omkostningseffektivitet, herunder fastsættelsen af fastlagte omkostninger, for de centrale præstationsindikatorer, der er omhandlet i bilag I, afsnit 2, punkt 4.1

b) anvende mekanismerne for trafikrisikodeling og omkostningsrisikodeling i henhold til artikel 27 og 28

c) fastsætte økonomiske incitamenter i de centrale præstationsområder kapacitet og miljø i henhold til artikel 11

d) beregne tårn- og indflyvningskontrolafgifter i henhold til artikel 31, stk. 2

e) fastsætte enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrolafgifter i henhold til artikel 29

f) være omfattet af høringskravene i artikel 24, stk. 3.

Litra d)-f) finder kun anvendelse på tårn- og indflyvningskontroltjenester.

Hvis en medlemsstat i løbet af en referenceperiode beslutter at anvende stk. 1, skal den også revidere sin præstationsplan i henhold til artikel 18, stk. 1, for så vidt angår de berørte tjenester.

3. Det påhviler medlemsstaterne kun at træffe beslutning om at anvende stk. 1, når alle de følgende trin er udført:

a) medlemsstatens nationale tilsynsmyndighed har på grundlag af en detaljeret vurdering i overensstemmelse med betingelserne i bilag X fastslået, at den pågældende udøvelse af tjenester er underlagt markedsvilkår

b) den har hørt de berørte luftrumsbrugeres repræsentanter om den planlagte beslutning og om denne vurdering, og den har taget højde for deres bemærkninger

c) den har offentliggjort sin planlagte beslutning og den pågældende vurdering

d) den har forelagt Kommissionen sin planlagte beslutning og den pågældende vurdering og fået Kommissionens godkendelse.

Med hensyn til litra d) skal medlemsstaten forelægge sin vurdering senest 12 måneder inden påbegyndelsen af en referenceperiode eller, hvis der er tale om en vurdering i løbet af referenceperioden, straks efter at have afsluttet vurderingen. Kommissionen meddeler den pågældende medlemsstat, om den er enig i, at vurderingen er blevet udført i overensstemmelse med betingelserne i bilag X. Kommissionen meddeler dette omgående. Kommissionen anmoder efter behov den pågældende medlemsstat om yderligere oplysninger, som medlemsstaten fremsender omgående.

4. Hvis en medlemsstat beslutter at anvende stk. 1, skal dens nationale tilsynsmyndighed regelmæssigt vurdere, om betingelserne i bilag X stadig er opfyldt.

Hvis den nationale tilsynsmyndighed finder, at disse betingelser ikke længere er opfyldt, skal medlemsstaten omgående tilbagekalde sin beslutning, når den har udført trinnene i stk. 3, litra b)-d).

Efter denne tilbagekaldelse anvender medlemsstaten ikke undtagelserne i stk. 2, første afsnit, på de pågældende tjenester for den kommende referenceperiode eller i givet fald for den resterende del af referenceperioden. Hvis tilbagekaldelsen sker i løbet af referenceperioden, skal den pågældende medlemsstat også revidere sin præstationsplan i henhold til artikel 18, stk. 1.

5. Hvis de tjenester, der er omfattet af anvendelsen af stk. 1, udøves i en fælles afgiftszone, der er fastsat i henhold til artikel 21, stk. 4, kan de pågældende medlemsstater beslutte, at udøvelsen af nogle af eller alle disse tjenester kun samlet set er genstand for markedsvilkår. I dette tilfælde skal de i fællesskab sikre, at kravene i denne artikel opfyldes.

6. Hvis en medlemsstat beslutter at anvende stk. 1, forelægger den Kommissionen de oplysninger, der er anført i bilag XI, i det første år i hver referenceperiode. Kommissionen offentliggør ikke disse oplysninger.

KAPITEL VIII

FORELÆGGELSE AF OPLYSNINGER, OVERVÅGNING OG OFFENTLIGGØRELSE AF OPLYSNINGER

Artikel 36

Forelæggelse af oplysninger

1. Med henblik på overvågning i henhold til artikel 37 indberetter de nationale tilsynsmyndigheder, luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører, lufthavnskoordinatorer, luftrumsbrugere og netforvalteren de data, der er omhandlet i bilag VI, til Kommissionen i overensstemmelse med de specifikke krav, der gælder for hvert part, som fastsat i dette bilag. Dataene indberettes gratis i elektronisk format.

Med hensyn til luftrumsbrugere finder denne artikel kun anvendelse på de brugere, som udfører over 35 000 flyvninger om året inden for det europæiske luftrum beregnet som et gennemsnit over de seneste tre år.

2. Hvis de i stk. 1 nævnte parter allerede har indberettet nogle af eller alle disse data til Eurocontrol eller Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, skal de ikke indberette de pågældende data til Kommissionen, såfremt de underretter Kommissionen om data, de allerede har indberettet, hvornår de har indberettet dem, og om de har indberettet dem til Eurocontrol eller til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur.

3. De i stk. 1 nævnte parter træffer hver de nødvendige foranstaltninger for at sikre kvaliteten, godkendelsen og den rettidige overførsel af de data, som de skal indberette i henhold til stk. 1. De forelægger efter anmodning fra Kommissionen oplysninger om deres kvalitetskontroller og godkendelsesprocedurer vedrørende disse data.

Artikel 37

Overvågning og rapportering

1. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger udførelsen af luftfartstjenester, der udøves i luftrum under deres ansvarsområde, med henblik på at vurdere, om præstationsmålene i præstationsplanerne er opfyldt.

Hvis en national tilsynsmyndighed finder, at disse mål ikke er blevet nået, eller at der er risiko for, at de ikke vil blive nået, underretter den omgående Kommissionen herom. For at rette op på situationen og nå de mål, der er fastsat i præstationsplanen, træffer medlemsstaten eller den pågældende nationale tilsynsmyndighed uden unødigt ophold de nødvendige foranstaltninger, som de har fastlagt, under hensyntagen til de afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123. De meddeler uden unødigt ophold Kommissionen disse nødvendige foranstaltninger.

Senest den 1. juni hvert år indgiver de nationale tilsynsmyndigheder en rapport til Kommissionen om resultaterne af den overvågning, der er omhandlet i første afsnit, i det foregående år.

2. Kommissionen overvåger udøvelsen af netfunktionerne og vurderer, om præstationsmålene i netpræstationsplanen er opfyldt.

Hvis Kommissionen finder, at præstationsmålene i netpræstationsplanen ikke er blevet nået, eller at der er risiko for, at de ikke vil blive nået, anmoder den netforvalteren om at fastlægge passende foranstaltninger med henblik på at afhjælpe situationen og nå disse mål. Netforvalteren meddeler omgående Kommissionen disse foranstaltninger.

3. På grundlag af rapporterne som omhandlet i stk. 1, sidste afsnit, sin egen overvågning som omhandlet i stk. 2 og analysen af data modtaget i henhold til artikel 36, stk. 1, overvåger Kommissionen præstationen for udøvelsen af luftfartstjenester og netfunktioner og vurderer regelmæssigt opnåelsen af præstationsmålene. Kommissionen oplyser medlemsstaterne om sine overvågningsaktiviteter mindst én gang om året.

Artikel 38

Offentliggørelse

1. Medlemsstaterne offentliggør elektronisk følgende oplysninger:

a) enhver beslutning, de har truffet i henhold til artikel 1, stk. 4 og 5

b) enhver beslutning, de har truffet i henhold til artikel 35, stk. 3, litra c)

c) deres udkast til præstationsplaner som omhandlet i artikel 12

d) deres vedtagne præstationsplaner som omhandlet i artikel 16

e) deres oplysningsskemaer som omhandlet i artikel 24, 29 og 30.

2. Netforvalteren offentliggør elektronisk følgende oplysninger:

a) udkastene til netpræstationsplaner som omhandlet i artikel 19, stk. 1

b) de vedtagne netpræstationsplaner som omhandlet i artikel 19, stk. 3.

3. Kommissionen offentliggør elektronisk de rapporter og supplerende dokumenter, der udarbejdes af præstationsvurderingsorganet vedrørende den bistand, som dette organ har ydet i henhold til artikel 3.

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 39

Begrundelse for og klage over nationale beslutninger

Medlemsstaterne sikrer, at beslutninger, der træffes af deres kompetente nationale myndigheder i medfør af denne forordning, er behørigt begrundede og kan påklages efter national ret.

Artikel 40

Ophævelse

Gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020. Disse forordninger finder imidlertid stadig anvendelse i forbindelse med gennemførelsen af præstations- og afgiftsordninger vedrørende den anden referenceperiode.

Artikel 41

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. februar 2019.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG I

CENTRALE PRÆSTATIONSINDIKATORER FOR OPSTILLING AF MÅL OG INDIKATORER FOR OVERVÅGNING

AFSNIT 1

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål og indikatorer for overvågning på EU-niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Minimumsniveauet for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, der skal opnås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafiktjenester. Denne centrale præstationsindikator måles på, i hvor høj grad følgende sikkerhedsforvaltningsmål er gennemført:

a) flyvesikkerhedspolitik og -mål

b) styring af flyvesikkerhedsrisici

c) sikring af flyvesikkerheden

d) flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger

e) flyvesikkerhedskultur.

1.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane på EU-niveau med indvirkning på sikkerheden beregnet i overensstemmelse med afsnit 2, punkt 1.2, litra a)

b) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima på EU-niveau med indvirkning på sikkerheden beregnet i overensstemmelse med afsnit 2, punkt 1.2, litra b).

2. MILJØ

2.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Denne centrale præstationsindikator måles på den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane beregnet på følgende måde:

a) indikatoren er en sammenligning mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den opnåede afstand opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum som defineret i artikel 1, herunder benævnt »det europæiske luftrum«

b) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

c) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

d) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

e) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af hver del af luftrummet for alle dele af banen. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

f) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan beregnet som følger:

i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem europæisk luftrum

ii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

v) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

b) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den korteste bane med begrænsninger beregnet som følger:

i) indikatoren er forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den korteste rute med begrænsninger, der er tilgængelig for flyveplanlægning, som beregnet ved hjælp af netforvalterens path finding-algoritmer og systemer til flyveplanvalidering målt mellem udgangs- og indgangspunkterne for to terminalområder, og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem europæisk luftrum

ii) med denne indikator tages der hensyn til luftrumsrestriktioner på dage med og uden militære aktiviteter, der er offentliggjort i RAD (Route Availability Document), der udstedes af netforvalteren, og den faktiske status for betingede ruter på tidspunktet for den senest indleverede flyveplan

iii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

v) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

vi) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

c) Den effektive udnyttelse af reserveret eller segregeret luftrum beregnet som forholdet mellem det tidsrum, der oprindeligt ønskedes allokeret til reservation eller adskillelse fra almen lufttrafik, og det endeligt allokerede tidsrum, der blev udnyttet til den aktivitet, der krævede den pågældende adskillelse eller reservation. Indikatoren beregnes for alle allokeringer, der er meddelt netforvalteren.

d) Graden af planlægning via tilgængelige luftrumsstrukturer, herunder reserveret eller segregeret luftrum og betingede ruter, der for almen lufttrafik beregnes som forholdet mellem de luftfartøjer, der indleverer flyveplaner via sådanne luftrumsstrukturer, og antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt via disse luftrumsstrukturer.

e) Udnyttelsesgraden for de tilgængelige luftrumsstrukturer, herunder reserveret eller segregeret luftrum og betingede ruter, der for almen lufttrafik beregnes som forholdet mellem de luftfartøjer, der flyver via sådanne luftrumsstrukturer, og antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt via disse luftrumsstrukturer.

3. KAPACITET

3.1. **Central præstationsindikator**

Det gennemsnitlige antal minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, beregnet som følger:

a) Overflyvnings-ATFM-forsinkelsen er den forsinkelsen, der er beregnet af netforvalteren, og som udtrykkes som forskellen mellem det skønnede starttidspunkt og det beregnede starttidspunkt, som netforvalteren har allokeret.

b) I forbindelse med denne indikator forstås ved:

»skønnet starttidspunkt« det tidspunkt, hvor luftfartøjet forventes at lette, efter netforvalterens beregninger og ud fra det senest skønnede afgangstidspunkt eller målafgangstidspunktet for de lufthavne, der er omfattet af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer i lufthavne, plus den skønnede taxi ud-tid beregnet af netforvalteren

»beregnet starttidspunkt« det tidspunkt, som netforvalteren har allokeret på flyvedagen som resultat af taktisk slotallokering, og hvor et luftfartøj forventes at lette

»skønnet taxi ud-tid« det skønnede tidsrum mellem off-block og afgang. Dette skøn omfatter buffertid til forsinkelse på holdepladsen eller afisning inden afgang.

c) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

d) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

3.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenesteniveau og lufthavnsniveau, og som er forårsaget af landingsrestriktioner i bestemmelseslufthavnen, beregnet som følger:

i) Denne indikator er den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der opstår pr. indgående IFR-flyvning.

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) Procentdelen af flyvninger med en overflyvnings-ATFM-forsinkelse på mere end 15 minutter beregnet som følger:

i) Overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med punkt 3.1, litra a).

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for alle afgangsforsinkelser uanset årsag pr. flyvning beregnet som følger:

i) Denne indikator er den gennemsnitlige forsinkelse som følge af:

— forsinkelser, der skyldes luftfartsselskaber

— overflyvnings-ATFM-forsinkelser rapporteret af luftrumsbrugere

— følgeforsinkelser (knock-on)

— driftsforsinkelse i lufthavn, herunder ATFM-lufthavnsforsinkelse rapporteret af luftrumsbrugere forårsaget af regulering baseret på trafikmængde, som har en referencelokation, der er klassificeret som »Aerodrome Zone« eller »Aerodrome«.

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

År-til-år-ændringen i den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnet som følger:

a) Denne indikator udtrykkes som en procentdel, der afspejler ændringen fra år til år i den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester med udgangspunkt i referenceværdien som omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra a).

b) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) Den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester er forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den forventede overflyvningstrafik udtrykt i tjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på EU-niveau, og som indgår i Kommissionens antagelser i forbindelse med opstillingen af de unionsdækkende mål i medfør af artikel 9, stk. 3.

d) Den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnes i euro og i real værdi.

4.2. **Indikatorer for overvågning**

Brugernes faktiske enhedsomkostninger til overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester på EU-niveau beregnet som følger:

a) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som det vægtede gennemsnit af summen af de fastlagte unionsdækkende enhedsomkostninger for hver medlemsstat til luftfartstjenester og af justeringerne i henhold til artikel 25, stk. 2, der udspringer af det pågældende år.

b) Indikatoren udtrykkes i euro og i nominelle værdier.

AFSNIT 2

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål på lokalt niveau og indikatorer for overvågning på lokalt niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. **Central præstationsindikator**

Niveauet for flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet som omhandlet i afsnit 1, punkt 1.1.

I forbindelse med denne indikator betyder »lokal« niveauet for luftfartstjenesteudøvere.

1.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane i lufthavne beliggende i en medlemsstat beregnet som det samlede antal indtrængninger på start- og landingsbane med indvirkning på sikkerheden, som fandt sted i disse lufthavne, divideret med det samlede antal IFR- og VFR-bevægelser i disse lufthavne.

b) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima inden for det luftrum, der kontrolleres af lufttrafiktjenesteenhederne i en medlemsstat, beregnet som det samlede antal overtrædelser af adskillelsesminima med indvirkning på sikkerheden, som fandt sted i det pågældende luftrum, divideret med det samlede antal kontrollerede flyvetimer i det pågældende luftrum.

c) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane i en lufthavn beregnet som det samlede antal indtrængninger på start- og landingsbane i den pågældende lufthavn, som lufttrafiktjenester eller CNS-tjenester har bidraget til, og som har indvirkning på sikkerheden, divideret med det samlede antal IFR- og VFR-bevægelser i den pågældende lufthavn.

d) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima inden for det luftrum, hvor luftfartstjenesteudøveren udøver lufttrafiktjenester, beregnet som det samlede antal overtrædelser af adskillelsesminima, som lufttrafiktjenester eller CNS-tjenester har bidraget til, og som har indvirkning på sikkerheden, divideret med det samlede antal kontrollerede flyvetimer i det pågældende luftrum.

e) Hvis automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata er implementeret, luftfartstjenesteudøvernes anvendelse af disse systemer som en del af deres system til flyvesikkerhedsrisikostyring med henblik på at indsamle, lagre og udføre næsten realtidsanalyser af data vedrørende som minimum om overtrædelse af adskillelsesminima og indtrængen på start- og landingsbaner.

Indikatorerne for overvågning som omhandlet i dette punkt beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a) og c), betyder »lokal« på lufthavnsniveau. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra b), betyder »lokal« på nationalt niveau. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra d), betyder »lokal« på niveauet for luftfartstjenesteudøvere.

2. MILJØ

2.1. **Central præstationsindikator**

Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane beregnet som følger:

a) denne indikator er en sammenligning mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den opnåede afstand opsummeret for IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

b) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring afgangs- og bestemmelseslufthavnen

c) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

d) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

e) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af det lokale luftrum. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

f) I forbindelse med denne indikator betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for.

g) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan beregnet på lokalt niveau som følger:

   i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem lokalt luftrum

   ii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

   iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

   iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

   v) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

b) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den korteste bane med begrænsninger beregnet på lokalt niveau som følger:

   i) indikatoren er forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den korteste rute med begrænsninger, der er tilgængelig for flyveplanlægning, som beregnet ved hjælp af netforvalterens path finding-algoritmer og systemer til flyveplanvalidering og den opnåede afstand opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

   ii) med denne indikator tages der hensyn til luftrumsrestriktioner, der er offentliggjort i RAD (Route Availability Document), der udstedes af netforvalteren, og den faktiske status for betingede ruter på tidspunktet for den senest indleverede flyveplan

   iii) »overflyvningsdelen« refererer til den del, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring afgangs- og bestemmelseslufthavnen

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

v) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

vi) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af det lokale luftrum. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

vii) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

c) Den ekstra tid i taxi ud-fasen beregnet på lokalt niveau som følger:

i) denne indikator er forskellen mellem den faktiske taxi ud-tid og den uhindrede taxi ud-tid

ii) den uhindrede taxi ud-tid er taxi ud-tiden i perioder uden overbelastning og med lav trafik i en lufthavn

iii) denne indikator udtrykkes i minutter pr. afgang og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

d) Den ekstra tid i tårn- og indflyvningskontroltjenesteluftrummet beregnet på lokalt niveau som følger:

i) denne indikator er forskellen mellem ASMA-transittiden (ASMA = Arrival Sequencing and Metering Area) og den uhindrede tid baseret på ASMA-transittider

ii) den uhindrede tid baseret på ASMA-transittider bestemmes for hver gruppe flyvninger med de samme parametre, dvs. flyklasse, ASMA-indgangssektor og ankomstbane, og repræsenterer transittiden i perioder uden overbelastning og med lav trafik

iii) denne indikator udtrykkes i minutter pr. ankomst og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden

iv) ASMA defineres som en cylinder med en radius på 40 NM omkring ankomstlufthavnen.

e) Andelen af ankomster, der anvender Continuous Descent Operation (CDO), beregnet på lokalt niveau som følger:

i) denne indikator er forholdet mellem det samlede antal ankomster, der udfører en CDO fra et referencepunkt i en højde over jorden, som fastlægges af den nationale tilsynsmyndighed, og det samlede antal ankomstoperationer

ii) denne indikator udtrykkes som en procentdel og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

f) Den effektive udnyttelse af reserveret eller segregeret lokalt luftrum beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra c).

g) Graden af planlægning via tilgængelige lokale luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra d).

h) Udnyttelsesgraden for de tilgængelige lokale luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra e).

i) I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a) og b), betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for, herunder f. eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler. I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra c) og d), betyder »lokal« på lufthavnsniveau med mindst 80 000 IFR-flybevægelser om året. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra e), betyder »lokal« på lufthavnsniveau. I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra f)-h), betyder »lokal« på nationalt niveau med udspecificering på niveauet for kontrolcentralers ansvarsområder, herunder f. eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler.

3. KAPACITET

3.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Det gennemsnitlige antal minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, beregnet som følger:

i) Overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1, litra a).

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger gennem det lokale luftrum og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer. Den vedrører også IFR-flyvninger gennem andre luftrum, når forsinkelseskorrektioner anvendes som resultat af den procedure for forsinkelsesjustering efter flyvninger, der koordineres af netforvalteren, og hvorigennem operationelle interessenter underretter netforvalteren om problemer vedrørende ATFM-forsinkelsesmåling, -klassificering og -tildeling.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

iv) I forbindelse med denne indikator betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for.

v) Med henblik på overvågning udspecificeres de værdier, der beregnet for denne indikator på nationalt niveau, hvis præstationsplanen er fastlagt på det funktionelle luftrumsblokniveau, herunder f.eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler.

b) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenesteniveau og lufthavnsniveau, beregnet på lokalt niveau som følger:

i) Denne indikator er den gennemsnitlige ankomstforsinkelse ved bestemmelseslufthavnen forårsaget af ATFM-reguleringer pr. indgående IFR-flyvning.

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen, og alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

iv) I forbindelse med denne indikator betyder »lokal« på nationalt niveau.

v) Med henblik på overvågning udspecificeres de værdier, der er beregnet for denne indikator, på lufthavnsniveau.

3.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Procentdelen af IFR-flyvninger, der overholder deres ATFM-afgangsslot, på lokalt niveau for hele kalenderåret og for hvert år i referenceperioden.

b) Det gennemsnitlige antal minutter for forsinkelse pr. flyvning på grund af flyvekontrol forud for afgang, som er forårsaget af startrestriktioner i afgangslufthavnen, beregnet på lokalt niveau som følger:

i) Denne indikator er den gennemsnitlige forsinkelse på grund af flyvekontrol forud for afgang, der opstår pr. udgående IFR-flyvning.

ii) Denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger, der starter fra afgangslufthavnen, og omfatter forsinkelser af start forårsaget af flyvekontrolbegrænsninger, når luftfartøjet er klar til at forlade afgangspladsen.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for alle afgangsforsinkelser uanset årsag pr. flyvning beregnet på lokalt plan i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.2, litra c).

d) I forbindelse med indikatoren omhandlet i litra a) betyder »lokal« på nationalt niveau med udspecificering på lufthavnsniveau. I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra b) og c), betyder »lokal« på lufthavnsniveau med mindst 80 000 IFR-flybevægelser om året.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Den fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnet som følger:

i) Denne indikator er forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den forventede trafik i afgiftszonen udtrykt i overflyvningstjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på lokalt niveau, og som er anført i præstationsplanerne.

ii) Denne indikator udtrykkes i real værdi og i den nationale valuta.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) Den fastlagte enhedsomkostning for tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnet som følger:

i) Denne indikator er forholdet mellem de fastlagte omkostninger og den forventede trafik i afgiftszonen udtrykt i tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på lokalt niveau, og som er anført i præstationsplanerne.

ii) Denne indikator udtrykkes i real værdi og i den nationale valuta.

iii) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a) og b), betyder »lokal« på afgiftszoneniveau.

4.2. **Indikator for overvågning**

Brugernes faktiske omkostninger til overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnet som følger:

a) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som summen af de fastlagte enhedsomkostninger til luftfartstjenester og justeringerne i henhold til artikel 25, stk. 2, der udspringer af det pågældende år.

b) Denne indikator udtrykkes i nominelle værdier og i den nationale valuta.

AFSNIT 3

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål og indikatorer for overvågning af netfunktionerne

1. Alle de indikatorer, der er omhandlet i dette afsnit, finder anvendelse på det geografiske område, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

2. FLYVESIKKERHED

2.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Niveauet for effektiviteten af netforvalterens forvaltning af flyvesikkerheden som omhandlet i afsnit 1, punkt 1.1.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

ATFM-overskridelser over en sektors kapacitetsgrænser angivet af luftfartstjenesteudøveren, når ATFM-reguleringer anvendes, beregnet som følger:

a) Forholdet mellem det tidsrum, hvor antallet af flyvninger overstiger en sektors kapacitetsgrænser som meddelt af luftfartstjenesteudøveren, når der anvendes ATFM-reguleringer, med mere end 10 %, og det samlede tidsrum, hvor der anvendes ATFM-reguleringer, beregnet for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) I forbindelse med denne indikator opdeles det regulerede tidsrum i overlappende timestykker hvert 20. minut.

3. MILJØ

3.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Den forbedring af overflyvningsflyveeffektiviteten, der genereres af European Route Network Design-funktionen vedrørende den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan, udtrykt som ændringen i procent fra år til år af overflyvningsflyveeffektiviteten for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan og beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra a).

4. KAPACITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Procentdelen af nedbringelser af overflyvnings-ATFM-forsinkelser gennem samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og foranstaltninger iværksat af netforvalterens driftscenter i forhold til den samlede nedbringelse af overflyvnings-ATFM-forsinkelser fra år til år, hvor overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnes i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1.

b) Procentdelen af nedbringelser af ankomst-ATFM-forsinkelser gennem samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og foranstaltninger iværksat af netforvalterens driftscenter i forhold til de samlede nedbringelser af ankomst-ATFM-forsinkelser, hvor ankomst-ATFM-forsinkelse beregnes i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.2, litra a).

4.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Den årlige procentdel af IFR-flyvninger med en ATFM-forsinkelse på mere end 15 minutter.

b) Gennemsnittet i et kalenderår af det daglige antal ATFM-reguleringer, som hver fører til højst 200 minutters forsinkelse.

c) Gennemsnittet i et kalenderår af overflyvnings-ATFM-forsinkelser i weekender udtrykt i minutters forsinkelse pr. flyvning.

d) Den årlige procentdel af forsinkelse for første rotation som følge af kapacitet og bemanding for et udvalg af kontrolcentraler/lufthavne med størst potentiale for nedbringelse af forsinkelser, der årligt udpeges af netforvalteren.

e) Den effektive udnyttelse af reserveret eller segregeret luftrum beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra c).

f) Graden af planlægning via tilgængelige luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra d).

g) Udnyttelsesgraden for de tilgængelige luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra e).

5. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

5.1. **Indikatorer for overvågning**

Enhedsomkostningerne for udførelsen af netforvalterens opgaver beregnet som følger:

a) Denne indikator er forholdet mellem de faktiske omkostninger til udførelsen af netforvalterens opgaver og overflyvningstrafikken udtrykt i overflyvningstjenesteenheder i referenceperioden på niveauet for det geografiske område, hvor netforvalteren udfører de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af netfunktionerne.

b) Denne indikator udtrykkes i euro og i real værdi.

c) Denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

BILAG II

SKABELON FOR PRÆSTATIONSPLANER PÅ NATIONALT NIVEAU ELLER INDEN FOR DEN FUNKTIONELLE LUFTRUMSBLOK, JF. ARTIKEL 10, STK. 1

1. INDLEDNING

1.1. Beskrivelse af situationen, herunder planens anvendelsesområde med hensyn til geografisk dækning og tjenester, liste over omfattede luftfartstjenesteudøvere og andre generelle oplysninger, der er relevante for præstationsplanen.

1.2. Trafikprognoser som omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra f) og g), udtrykt i IFR-bevægelser og i tjenesteenheder, som ligger til grund for præstationsplanen, baseret på basisprognoser fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR). Hvis prognoserne adskiller sig fra STATFOR-basisprognoserne, dokumenteres begrundelsen for at anvende en anden prognose som omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra f) og g).

1.3. Beskrivelse af resultatet af høringen af interessenterne om udkastet til præstationsplan, herunder punkter, der var enighed og uenighed om, samt årsagerne til sådan uenighed.

1.4. Liste over lufthavne, der er underlagt præstations- og afgiftsordningen med det gennemsnitlige antal IFR-flybevægelser for hver lufthavn pr. år.

1.5. Hvis relevant en liste over tjenester, hvis udøvelse er underlagt markedsvilkår i henhold til artikel 35.

1.6. Med hensyn til præstationsplaner vedtaget for funktionelle luftrumsblokke en beskrivelse af proceduren for udvikling og vedtagelse af præstationsplanen.

1.7. Angivelse af, om den forenklede afgiftsordning omhandlet i artikel 34 finder anvendelse, og i givet fald påvisning af, at betingelserne i denne artikel er opfyldt, samt en beskrivelse af anvendelsen af den forenklede afgiftsordning og den anvendelsesområde med hensyn til omfattede afgiftszoner.

2. INVESTERINGER

2.1. Beskrivelse af og begrundelse for omkostningerne ved, karakteren af og fordelene ved nye og løbende investeringer i anlægsaktiver, der planlægges i referenceperioden.

2.2. De oplysninger, der er nævnt under punkt 2.1, omfatter navnlig:

a) de fastlagte omkostninger ved nye og løbende investeringer med hensyn til afskrivning, kapitalomkostninger og lejeomkostninger i hele referenceperioden og for hvert kalenderår i denne periode, jf. bilag VII

b) beskrivelse af og begrundelse for de større investeringer, herunder med hensyn til følgende elementer:

i) den samlede værdi af hver større investering

ii) det eller de aktiver, der anskaffes eller udvikles

iii) oplysninger om fordelen ved investeringen for luftrumsbrugerne og om resultatet af høringen af luftrumsbrugernes repræsentanter

iv) med hensyn til større investeringer i ATM-systemer:

— fordeling mellem investeringer i nye systemer, ændring af eksisterende systemer og genanskaffelser

— begrundelse for hver investering med henvisning til den europæiske ATM-masterplan og de fælles projekter omhandlet i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004

c) oplysninger om de synergier, der er opnået for funktionelle luftrumsblokke eller, hvor det er relevant, gennem grænseoverskridende samarbejde, navnlig med hensyn til fælles infrastruktur og fælles indkøb.

3. NATIONALE PRÆSTATIONSMÅL ELLER PRÆSTATIONSMÅL FOR FUNKTIONELLE LUFTRUMSBLOKKE OG MÅL FOR DERES OPNÅELSE

3.1. Nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke inden for hvert centrale præstationsområde fastsat med henvisning til hver central præstationsindikator, jf. bilag I, afsnit 2, som dækker hvert kalenderår i referenceperioden.

3.2. For alle centrale præstationsområder en beskrivelse af de væsentligste foranstaltninger, der er truffet på nationalt niveau eller for funktionelle luftrumsblokke for at nå præstationsmålene.

3.3. Yderligere oplysninger til underbygning af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke på det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet:

a) fastlagte omkostninger for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er fastsat i henhold til artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004 og denne forordning, for hvert år i referenceperioden;

b) forventede overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for hvert år i referenceperioden

c) referenceværdierne for omkostningseffektivitetsmål for overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, jf. artikel 10, stk. 2, litra a), og en beskrivelse af og begrundelsen for den metode, der er anvendt til at estimere disse værdier for hver afgiftszone

d) beskrivelse af og begrundelse for de kriterier og den metode, der er anvendt ved fordelingen af omkostninger mellem afgiftszoner og fordelingen af omkostninger mellem overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontroltjenester, i henhold til artikel 22, stk. 5

e) beskrivelse af og begrundelse for de berørte luftfartstjenesteudøveres egenkapitalforrentning samt for gældsandelen og niveauet/sammensætningen af aktivgrundlaget, som anvendes ved beregning af kapitalomkostningerne, der er omfattet af de fastlagte omkostninger

f) beskrivelse af og begrundelse for økonomiske antagelser, herunder:

— antagelser, der ligger til grund for beregningen af pensionsomkostninger, som indgår i de fastlagte omkostninger, herunder en beskrivelse af de relevante gældende nationale regler vedrørende pension og pensionsregnskaber, og hvorpå antagelserne er baseret, samt oplysning om hvorvidt der forventes at ske ændringer af disse regler

— antagelser om rentesatser for lån til finansiering af udøvelsen af luftfartstjenester, herunder beløb, løbetid og andre relevante oplysninger om lån, samt forklaring af den vægtede gennemsnitlige rente på gæld, der anvendes til beregning af kapitalomkostningerne før skat og de kapitalomkostninger, der indgår i de fastlagte omkostninger

— alene til orientering inflationsprognose baseret på Den Internationale Valutafond IMF's forbrugerprisindeks

— tilpasninger, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstander, som er vedtaget af Unionen i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1126/2008 ([1])

g) beskrivelse og forklaring af justeringer, der følger af årene forud for referenceperioden

h) påvisning og kategorisering af de fastlagte omkostninger vedrørende omkostningsposterne omhandlet i artikel 28, stk. 3

i) hvis relevant, en beskrivelse af enhver væsentlig omstrukturering, der er planlagt i referenceperioden

j) hvis relevant, godkendte omstruktureringsomkostninger fra tidligere referenceperioder, som skal opkræves

k) de oplysningsskemaer og yderligere oplysninger, der kræves i henhold til bilag VII, IX og XI, og som skal vedlægges præstationsplanen.

3.4. Med hensyn til præstationsplaner, der er opstillet for funktionelle luftrumsblokke, en udspecificering af de præstationsmål, der er opstillet i overensstemmelse med bilag I, afsnit 2, punkt 2.1 og punkt 3.1, litra a), på niveauet for hver enkelt luftfartstjenesteudøver, som er omfattet af præstationsplanen, og som afspejler den pågældende luftfartstjenesteudøvers bidrag til præstationsmålene for den pågældende funktionelle luftrumsblok.

3.5. Hvis der ikke er noget unionsdækkende præstationsmål, en beskrivelse og forklaring af, hvordan de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke bidrager til forbedringen af det europæiske ATM-nets præstation.

3.6. Beskrivelse og forklaring af afhængighederne og kompromiserne mellem de centrale præstationsområder, herunder de antagelser, som anvendes til vurdering af disse kompromiser.

4. GRÆNSEOVERSKRIDENDE INITIATIVER OG GENNEMFØRELSE AF SESAR

4.1. Beskrivelse af de grænseoverskridende samarbejdsinitiativer, der er gennemført eller planlægges gennemført, på niveauet for luftfartstjenesteudøvere med henblik på at forbedre udøvelsen af luftfartstjenester. Påvisning af de præstationsgevinster, som disse initiativer har muliggjort i de forskellige centrale præstationsområder.

([1]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1126/2008 af 3. november 2008 om vedtagelse af visse internationale regnskabsstandarder i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1606/2002 (EUT L 320 af 29.11.2008, s. 1).

4.2. Beskrivelse af nyligt og forventet fremskridt i gennemførelsen af fælles SESAR-projekter omhandlet i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004 samt af praksis for forandringsstyring i forbindelse med overgangsplaner for at minimere den negative indvirkning af ændringer på nettets præstation.

5. ORDNINGER FOR TRAFIKRISIKODELING OG INCITAMENTSORDNINGER

5.1. For hver berørt afgiftszone en beskrivelse af de fastsatte værdier for parametrene for trafikrisikodeling, som finder anvendelse i henhold til artikel 27:

a) angivelse af det gældende interval omhandlet i artikel 27, stk. 2, og nøgleværdierne for trafikrisikodeling omhandlet i artikel 27, stk. 3

b) hvis den nationale tilsynsmyndighed tilpasser værdierne for parametrene for mekanismen til trafikrisikodeling omhandlet i litra a), i henhold til artikel 27, stk. 5:

i) begrundelse for de definerede værdier for parametrene for trafikrisikodeling;

ii) beskrivelse af proceduren for høring af luftrumsbrugerne og luftfartstjenesteudøverne om fastsættelsen af værdierne for parametrene for trafikrisikodeling og af resultatet af høringen.

5.2. Med hensyn til incitamentsordninger, der finder anvendelse i referenceperioden i henhold til artikel 11:

a) beskrivelse af og begrundelse for parametrene for den fastsatte incitamentsordning i henhold til artikel 11, stk. 3, herunder pivotværdierne og moduleringsmekanismen for pivotværdier, hvis dette er relevant

b) angivelse af de luftfartstjenesteudøvere og afgiftszoner, der er omfattet af incitamentsordningerne

c) hvis relevant, en beskrivelse af de yderligere incitamentsordninger omhandlet i artikel 11, stk. 4.

6. GENNEMFØRELSE AF PRÆSTATIONSPLANEN

Beskrivelse af de procedurer, som de nationale tilsynsmyndigheder indfører for at:

a) overvåge gennemførelsen af præstationsplanen

b) afhjælpe den situation, hvor målene ikke nås i referenceperioden.

BILAG III

SKABELON FOR NETPRÆSTATIONSPLAN, JF. ARTIKEL 10, STK. 5

1. INDLEDNING

1.1. Beskrivelse af situationen, herunder netpræstationsplanens anvendelsesområde med hensyn til omfattede netfunktioner, roller, ansvarsområder samt andre generelle oplysninger, der er relevante for planen.

1.2. Beskrivelse af trafikprognosen og det makroøkonomiske scenarie, der ligger til grund for netpræstationsplanen.

1.3. Beskrivelse af netpræstationsplanens overensstemmelse med netstrategiplanen.

1.4. Beskrivelse af resultatet af høringen af interessenterne om udkastet til netpræstationsplan, herunder punkter, der var enighed og uenighed om, samt årsagerne til sådan uenighed, og en beskrivelse af resultatet af høringen af netadministrationsorganet.

2. NETFORVALTERENS MERVÆRDI

Samarbejdsområder til støtte for opgaver og aktiviteter, der udføres af medlemsstaterne, funktionelle luftrumsblokke, luftfartstjenesteudøvere og civile og militære luftrumsbrugere.

Beskrivelse af netforvalterens indsats for at:

a) udarbejde og harmonisere netbaserede og regionale operationelle koncepter

b) udvikle og harmonisere luftrumsprojekter baseret på netprioriteter, herunder grænseoverskridende initiativer vedrørende udformningen af luftrummet

c) begrænse ineffektiv udnyttelse af rutenettet og det tilgængelige luftrum

d) udvikle forbedrede procedurer for luftrumsstyring, lufttrafikregulering og kapacitetsstyring

e) sikre harmoniseret kapacitetsplanlægning og måling af den operationelle præstation

f) støtte afhjælpning af manglen på flyveledere på tværs af nettet

g) styrke koordineringen på det tekniske område, herunder for funktionelle luftrumsblokke, og sikre teknisk interoperabilitet mellem luftfartstjenesteudøvernes systemer, herunder navnlig i forhold til netforvalterens systemer

h) støtte netsikkerheden samt gennemførelsen, overvågningen og forbedringen af den lokale sikkerhed.

3. PRÆSTATIONSMÅL, MÅLSÆTNINGER OG FORANSTALTNINGER

3.1. Netforvalterens præstation på området for flyvesikkerhed

a) præstationsmål for netforvalterens forvaltning af flyvesikkerheden

b) beskrivelse af de foranstaltninger, som netforvalteren indfører for at nå dette mål

c) beskrivelse af de foranstaltninger, som netforvalteren indfører for at afhjælpe ATFM-overskridelser

3.2. Netforvalterens præstation på området for omkostningseffektivitet

a) beskrivelse af de foranstaltninger, som netforvalteren indfører for at forbedre sin omkostningseffektivitet

3.3. Præstationsmål og målsætninger for hver netfunktion

a) European Route Network Design-funktionen (ERND):

i) præstationsmål for den centrale præstationsindikator, der er angivet i bilag I, afsnit 3, punkt 3.1

ii) beskrivelse og forklaring af de foranstaltninger, der gennemføres for at nå præstationsmålene for ERND-funktionen:

— foranstaltninger vedrørende udformningen af en effektiv luftrumsstruktur

— foranstaltninger vedrørende operationelle interessenters bedre udnyttelse af luftrummet

— foranstaltninger vedrørende optimering af flyvninger

iii) andre initiativer vedrørende flyveeffektiviteten.

b) ATFM-funktionen

i) præstationsmål for hver relevant central præstationsindikator opstillet i bilag I, afsnit 3, punkt 4.1

ii) beskrivelse og forklaring af de foranstaltninger, der gennemføres for at nå præstationsmålene for ATFM-funktionen:

— initiativer og tiltag til nedbringelse af ATFM-forsinkelsen, herunder weekendforsinkelser og forsinkelser som følge af vejrforhold, minimering af individuelle flyvesanktioner, ATFM-effektivitet, følgeforsinkelser og overskridelser

— planens militære dimension.

iii) andre kapacitetsinitiativer.

c) Koordinering af funktioner vedrørende sparsomme ressourcer:

i) koordinering af radiofrekvensfunktionen:

— beskrivelse af støtten til netkapacitet

— beskrivelse af specifikke målsætninger.

ii) koordinering af funktionen for radartransponderkoder:

— beskrivelse af støtten til netsikkerhed

— beskrivelse af specifikke målsætninger.

4. GENNEMFØRELSE AF NETPRÆSTATIONSPLANEN

Beskrivelse af de foranstaltninger, som netforvalteren indfører for at:

a) bistå i overvågningen og indberetningen af gennemførelsen af netpræstationsplanen

b) afhjælpe den situation, hvor målene ikke nås i referenceperioden.

c) kommunikere med de nationale tilsynsmyndigheder.

BILAG IV

KRITERIER FOR VURDERING AF PRÆSTATIONSPLANER OG -MÅL PÅ NATIONALT NIVEAU ELLER INDEN FOR DEN FUNKTIONELLE LUFTRUMSBLOK

1. VURDERING AF OVERENSSTEMMELSE AF NATIONALE PRÆSTATIONSMÅL ELLER PRÆSTATIONSMÅL FOR FUNKTIONELLE LUFTRUMSBLOKKE

1.1. *FLYVESIKKERHED*

Effektiviteten af forvaltningen af flyvesikkerheden

Overensstemmelsen af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke med hensyn til effektiviteten af flyvesikkershedforvaltningen med de unionsdækkende præstationsmål, hvor niveauet af effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen for hvert kalenderår i referenceperioden er lig med eller højere end de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål.

1.2. *MILJØ*

Gennemsnitlig horisontal overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane

Overensstemmelsen af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke med de unionsdækkende præstationsmål for hvert kalenderår i referenceperioden ved at sammenligne de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke med de referenceværdier for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet, der er fastsat i den seneste udgave af planen til forbedring af det europæiske rutenet, der foreligger på tidspunktet for vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål.

I dette afsnit forstås ved »referenceværdi for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet« den værdi, som netforvalteren har beregnet for flyveeffektivitet for den faktiske bane på nationalt niveau eller for funktionelle luftrumsblokke, med henblik på at sikre, at det unionsdækkende mål for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane opfyldes.

1.3. *KAPACITET*

Gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning

Overensstemmelsen af de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke med de unionsdækkende præstationsmål for hvert kalenderår i referenceperioden ved at sammenligne de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for de funktionelle luftrumsblokke med de referenceværdier, der er fastsat i den seneste udgave af planen til forbedring af det europæiske rutenet, der foreligger på tidspunktet for vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål.

1.4. *OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET*

Fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger

a) Overensstemmelsen af den fastlagte enhedsomkostningstendens på afgiftszoneniveau i referenceperioden med den fastlagte unionsdækkende enhedsomkostningstendens i samme periode, hvor disse tendenser udtrykkes som en procentdel.

   Til beregningen af disse tendenser anvendes de gældende unionsdækkende og lokale præstationsmål og referenceværdierne for de fastlagte enhedsomkostninger som omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra a), og artikel 10, stk. 2, litra a).

b) Overensstemmelsen af den fastlagte enhedsomkostningstendens på afgiftszoneniveau over en periode, som dækker både den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen, og den foregående referenceperiode (»langsigtet fastlagt enhedsomkostningstendens«) med den unionsdækkende enhedsomkostningstendens i den samme periode, hvor disse tendenser udtrykkes som en procentdel.

   Den langsigtede fastlagte enhedsomkostningstendens på afgiftszoneniveau beregnes ved hjælp af den faktiske enhedsomkostning på afgiftszoneniveau for året inden påbegyndelsen af den pågældende foregående referenceperiode.

c) Overensstemmelsen af det fastlagte enhedsomkostningsniveau: en sammenligning af referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning som omhandlet i artikel 10, stk. 2, litra a), på afgiftszoneniveau med den tilsvarende gennemsnitlige værdi af de afgiftszoner, hvor luftfartstjenesteudøvere har et lignende operationelt og økonomisk miljø som fastlagt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4, litra c).

d) En afvigelse fra kriterierne i litra a) -c) kan betragtes som nødvendig og forholdsmæssig for at:

i) gøre det muligt at nå de præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet, der er fastsat på nationalt plan eller for funktionelle luftrumsblokke, forudsat at afvigelsen fra den unionsdækkende enhedsomkostningstendens udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene på det centrale præstationsområde kapacitet eller

ii) gennemføre omstruktureringsforanstaltninger, der fører til omstruktureringsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18, forudsat at afvigelsen udelukkende skyldes nævnte omstruktureringsomkostninger, og at det i præstationsplanen påvises, at de pågældende omstruktureringsforanstaltninger sikrer luftrumsbrugerne en økonomisk nettofordel senest i den efterfølgende referenceperiode.

2. VURDERING AF UDKAST TIL PRÆSTATIONSPLANER

2.1. Elementer, der er genstand for vurdering:

a) foranstaltninger til opnåelse af nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke inden for hvert centrale præstationsområde som omhandlet i bilag II, punkt 3.2

b) nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke for gennemsnitlig ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning:

i) sammenligning med niveauet og tendensen for den faktiske præstation i løbet af referenceperioden forud for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen

ii) på lufthavnsniveau sammenligning af præstationen med lignende lufthavne

c) nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke for fastlagte enhedsomkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester:

i) sammenligning med den fastlagte enhedsomkostningstendens for overflyvningsenhedsomkostninger på lokalt niveau

ii) sammenligning med niveauet og tendensen for den faktiske præstation i løbet af referenceperioden forud for den referenceperiode, der er omfattet af præstationsplanen

iii) på lufthavnsniveau sammenligning af præstationen med lignende lufthavne

d) centrale faktorer og parametre, der understøtter nationale præstationsmål eller præstationsmål for funktionelle luftrumsblokke eller præstationen i det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet:

i) referenceværdier og antagelser, der understøtter fastsættelsen af fastlagte omkostninger for det første år i referenceperioden, sammenlignet med de senest tilgængelige faktiske omkostninger

ii) trafikprognoser, der anvendes i præstationsplanen, og, hvis prognoserne adskiller sig fra STATFOR-basisprognoserne, de angivne begrundelser

iii) planlagte kapitalomkostninger med hensyn til omfanget og sammensætningen af den regulatoriske aktivbase samt de planlagte kapitalomkostninger før skat, herunder renten på gæld og egenkapitalforrentningen

iv) fastlagte omkostninger ved nye og løbende investeringer og begrundelserne for større investeringer

v) de fastlagte pensionsomkostninger og de antagelser, der ligger til grund for beregningen heraf

vi) antagelser om rentesatser for lån til finansiering af udøvelsen af luftfartstjenester, herunder beløb, løbetid og andre relevante oplysninger om lån, afstemning med den vægtede gennemsnitlige rente på gæld, der anvendes til beregning af kapitalomkostningerne før skat og de kapitalomkostninger, der indgår i de fastlagte omkostninger

vii) metode, der er anvendt ved fordelingen af omkostninger mellem overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontroltjenester, og begrundelser for ændringer af metoden i forhold til den foregående referenceperiode.

e) værdier for parametrene for trafikrisikodeling omhandlet i artikel 27, stk. 2 og 3, og, hvis den nationale tilsynsmyndighed har tilpasset værdierne for disse parametre i henhold til artikel 27, stk. 5, begrundelserne for disse værdier

f) incitamentsordningen eller -ordningerne omhandlet i artikel 11

g) præstationsfordele og -synergier, der er opstået gennem grænseoverskridende samarbejde, herunder samarbejde vedrørende funktionelle luftrumsblokke eller gennem branchesammenslutninger

h) dokumentation for, at kriterierne i artikel 34, stk. 2, er opfyldt, hvis en forenklet afgiftsordning omhandlet i artikel 34 anvendes.

BILAG V

KRITERIER FOR VURDERING AF UDKASTET TIL NETPRÆSTATIONSPLAN

a) Fuldstændigheden af udkastet til netpræstationsplan med hensyn til de elementer, der er nødvendige for at vurdere overensstemmelsen med kravene i artikel 10, stk. 5, og bilag II.

b) Omfanget af de foranstaltninger, som netforvalteren har truffet for at bidrage til netoptimeringen, herunder de foranstaltninger, der er nævnt i bilag III, punkt 2.

c) Overensstemmelsen af målet for effektiviteten af netforvalterens flyvesikkerhedsforvaltning med de unionsdækkende præstationsmål, hvor niveauet af effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen for hvert kalenderår i referenceperioden er lig med eller højere end de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål.

d) De foranstaltninger til forbedring af flyvningernes effektivitet, der er udarbejdet af European Route Network Design-funktionen.

e) Den nedbringelse af overflyvnings-ATFM-forsinkelser, der opnås ved hjælp af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og netforvalterens driftscenter.

f) Den nedbringelse af ankomst-ATFM-forsinkelser, der opnås ved hjælp af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og netforvalterens driftscenter.

g) Tilstrækkeligheden af de foranstaltninger, der træffes for at nå præstationsmålene for netfunktioner, herunder investeringernes og kapitaludgifternes relevans i forhold til den europæiske ATM-masterplan, de fælles projekter, der er nævnt i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004 og (EU) nr. 409/2013 og, hvor det er relevant, netstrategiplanen.

BILAG VI

LISTE OVER PRÆSTATIONSRELATEREDE DATA, DER SKAL INDBERETTES TIL KOMMISSIONEN MED HENBLIK PÅ OVERVÅGNING AF PRÆSTATION I HENHOLD TIL ARTIKEL 36, STK. 1, OG ARTIKEL 37

1. DATA, DER SKAL INDBERETTES AF NATIONALE TILSYNSMYNDIGHEDER

1.1. De nationale tilsynsmyndigheder skal sikre, at følgende data indberettes månedligt:

a) De data, der anvendes og beregnes af netforvalteren som defineret i bilag I og II til gennemførelsesforordning (EU) 2019/123, herunder flyveplaner for almen lufttrafik i henhold til IFR-reglerne, faktisk ruteføring, overvågningsdata baseret på 30 sekunders rapporteringsintervaller, overflyvnings- og ankomst-ATFM-forsinkelser, fritagelser fra ATFM-reguleringer, overholdelse af ATFM-slots og hyppighed for anvendelse af betingede ruter.

1.2. De nationale tilsynsmyndigheder skal sikre, at følgende data indgives årligt:

a) ATM-relaterede flyvesikkerhedsmæssige hændelser

b) Oplysninger om flyvesikkerhedsanbefalinger og korrigerende foranstaltninger, der iværksættes på baggrund af ATM-relateret hændelsesanalyse eller -undersøgelse, i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 ([1]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 ([2])

c) Oplysninger indsamlet af luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant, som minimum om overtrædelse af adskillelsesminima og indtrængen på start- og landingsbaner.

d) Tendenser for som minimum overtrædelse af adskillelsesminima og indtrængen på start- og landingsbaner hos alle lufttrafiktjenesteenheder.

2. DATA, DER SKAL INDGIVES AF LUFTFARTSTJENESTEUDØVERE

2.1. Luftfartstjenesteudøverne skal indgive følgende data årligt:

a) De data, der henvises til i Eurocontrols specifikationer med titlen »EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure«, version 2.6, af 31. december 2008, med referencen EUROCONTROL-SPEC-0117, for dataindberetning til og med 2013, og version 3.0 af 4. december 2012 fra 2014 og frem.

Disse data skal indgives inden den 15. juli i år n+1, med undtagelse af fremadskuende data, der skal indberettes inden den 1. november i år n+1.

b) Oplysninger til brug for overvågning af de centrale præstationsindikatorer og indikatorerne for overvågning omhandlet i bilag I, afsnit 2, punkt 1.1 og 1.2.

Disse oplysninger indberettes inden den 1. februar hvert år.

c) Oplysninger om flyvesikkerhedsmæssige hændelser indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant

d) Tendenser for som minimum overtrædelse af adskillelsesminima og hændelser vedrørende indtrængen på start- og landingsbanen hos alle lufttrafiktjenesteenheder fra både frivillige rapporter og automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant.

2.2. Luftfartstjenesteudøverne indberetter de data, der er omhandlet i artikel 4, efter anmodning.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

3. DATA, DER SKAL INDBERETTES AF LUFTHAVNSOPERATØRER FOR LUFTHAVNE MED MINDST 80 000 IFR-FLYBEVÆGELSER OM ÅRET

Lufthavnsoperatørerne skal indberette følgende data:

a) De data, der henvises til i Eurocontrols specifikationer med titlen »Airport Operator Data Flow — Data Specification« version 1.0, 2018.

Disse data indberettes månedligt.

b) Oplysninger om flyvesikkerhedsmæssige hændelser indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant.

Disse oplysninger indberettes årligt.

4. DATA, DER SKAL INDBERETTES AF LUFTHAVNSKOORDINATORER

Lufthavnskoordinatorerne skal indberette de data, der er omhandlet i artikel 4, stk. 8, litra c) og d), i forordning (EØF) nr. 95/93, to gange om året med de intervaller, der er nævnt i samme forordnings artikel 6.

5. DATA, DER SKAL INDBERETTES AF LUFTRUMSBRUGERE

Luftrumsbrugerne skal indberette følgende data:

a) De data, der henvises til i Eurocontrols specifikationer med titlen »Air Transport Operator Data Flow — Data Specification« version 1.0, 2018.

Disse data indberettes månedligt.

b) Oplysninger om flyvesikkerhedsmæssige hændelser indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant.

Disse oplysninger indberettes årligt.

6. DATA, DER SKAL INDBERETTES AF NETFORVALTEREN

Netforvalteren skal månedligt indberette de data, der kræves til overvågning af de centrale præstationsindikatorer, og indikatorerne for overvågning som omhandlet i bilag I, afsnit 1, punkt 2 og 3, bilag I, afsnit 2, punkt 2 og 3, samt bilag I, afsnit 3.

BILAG VII

FASTLAGTE OG FAKTISKE OMKOSTNINGER

1. OPLYSNINGSSKEMA OM SAMLEDE OMKOSTNINGER OG ENHEDSOMKOSTNINGER

1.1. Der skal udfyldes et oplysningsskema om samlede omkostninger og enhedsomkostninger for hver relevant enhed, der afholder omkostninger i en afgiftszone, ved brug af skabelonen i tabel 1. Desuden skal der udfyldes et samlet oplysningsskema ved brug af skabelonen i tabel 1, hvor dataene fra de relevante enheder aggregeres for afgiftszonen.

Med hensyn til tårn- og indflyvningskontroltjenester skal der udfyldes et yderligere oplysningsskema om samlede omkostninger og enhedsomkostninger for hver lufthavn, der er omfattet af denne forordning, ved brug af skabelonen i tabel 1. Hvis medlemsstaterne beslutter at anvende denne forordnings bestemmelser på andre lufthavne, jf. artikel 1, stk. 4, kan omkostningerne for disse lufthavne angives i en konsolideret tabel ved brug af skabelonen i tabel 1, bortset fra de samlede omkostninger omhandlet i linje 4.2 i skabelonen i tabel 1, som skal indberettes særskilt for hver lufthavn.

Når en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, skal der udfyldes et fælles oplysningsskema ved brug af skabelonen i tabel 1 i overensstemmelse med kravene om overensstemmelse og ensartethed i artikel 21, stk. 4.

1.2. Oplysningsskemaerne om samlede omkostninger og enhedsomkostninger som omhandlet i punkt 1.1 skal udfyldes som en del af præstationsplanen for hvert kalenderår i referenceperioden og udfyldes også årligt for at aflægge rapport om faktiske omkostninger og faktiske tjenesteenheder. De faktiske tjenesteenheder fastslås på grundlag af tal fra den enhed, som varetager fakturering og opkrævning af afgifter. En eventuel afvigelse fra disse tal skal begrundes behørigt i de yderligere oplysninger.

Tabel 1 – Omkostninger i alt og enhedsomkostninger

Afgiftszonens navn	
Valuta	
Enhedens navn	

	Fastlagte omkostninger – Præstationsplan – Referenceperiode					Faktiske omkostninger – Referenceperiode				
Omkostningsspecifikation	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Specificeret efter art (nominel værdi)										
1.1 Personale, heraf pensionsomkostninger										
1.2 Andre driftsomkostninger										
1.3 Afskrivninger										
1.4 Kapitalomkostninger										
1.5 Ekstraordinære poster										
1.6 Omkostninger i alt										
I alt % n/n-1										
2. Specificeret efter tjeneste (nominel værdi)										
2.1 Lufttrafikstyring										
2.2 Kommunikation										
2.3 Navigation										
2.4 Overvågning										
2.5 Eftersøgning og redning										
2.6 Luftfartsinformation										
2.7 Vejrtjenester										
2.8 Omkostninger til tilsyn										
2.9 Andre statslige omkostninger										
2.10 Omkostninger i alt										
I alt % n/n-1										
3. Supplerende oplysninger (nominel værdi)										
Gennemsnitligt aktivgrundlag										
3.1 Anlægsaktiver bogført nettoværdi										
3.2 Justeringer af samlede aktiver										
3.3 Nettoomsætningsaktiver										
3.4 Aktivgrundlag i alt										
Kapitalomkostninger %										
3.5 Kapitalomkostninger før skat										
3.6 Egenkapitalforrentning										
3.7 Gennemsnitlig gældsrente										
3.8 Andel af finansiering gennem aktier										
Omkostninger til fælles projekter										
3.9 Fælles projekter										
Omkostninger ved nye og løbende investeringer										
3.10 Afskrivning										
3.11 Kapitalomkostninger										
3.12 Omkostninger til leje										
Eurocontrol-omkostninger										
3.13 Eurocontrol-omkostninger (EUR)										
3.14 Valutakurs (hvis relevant)										
3.15 Eurocontrol-omkostninger (national valuta)										
4. Omkostninger i alt efter fradrag af omkostninger til tjenester til fritagne flyvninger (nominel værdi)										
4.1 Omkostninger til fritagne VFR-										
4.2 Fastlagte/faktiske omkostninger i alt										
5. Central præstationsindikator for omkostningseffektivitet – fastlagt/faktisk enhedsomkostning (real værdi)										
5.1 Inflation %										
5.2 Inflationsindeks (1)										
5.3 Omkostninger i alt (real værdi) (2)										
I alt % n/n-1										
5.4 Tjenesteenheder i alt										
I alt % n/n-1										
5.5 Enhedsomkostning (real værdi) (3)										
I alt % n/n-1										

Omkostninger og aktivgrundlag angives i '000 – tjenesteenheder i '000

(1) Inflationsindeks – 100 i N-3

(2) Fastlagte omkostninger (præstationsplan) og faktiske omkostninger (real værdi)

(3) Fastlagte enhedsomkostninger (præstationsplan) og faktiske enhedsomkostninger (real værdi)

2. YDERLIGERE OPLYSNINGER TIL OPLYSNINGSSKEMAER OM SAMLEDE OMKOSTNINGER OG ENHEDSOMKOSTNINGER

2.1. Følgende yderligere oplysninger skal indberettes sammen med de oplysninger, der skal angives i oplysningsskemaerne om samlede omkostninger og enhedsomkostninger som omhandlet i punkt 1.1, inden påbegyndelsen af en referenceperiode som en del af præstationsplanen:

a) en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754) med senere ændringer, samt en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele disse omkostninger mellem forskellige afgiftszoner

b) en beskrivelse af metoder og forudsætninger, der er anvendt til at fastslå omkostningerne ved luftfartstjenester, der udøves for VFR-flyvninger, når fritagelser indrømmes for VFR-flyvninger efter artikel 31, stk. 3, 4 og 5

c) de kriterier, der skal anvendes til at fordele omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, i henhold til artikel 22, stk. 5

d) oplysninger om de meteorologiske omkostningers fordeling på direkte omkostninger og omkostningerne ved at opretholde vejrtjenesteanlæg og -ydelser, der også tjener meteorologiske formål i almindelighed (»meteorologiske kerneomkostninger«). Meteorologiske kerneomkostninger omfatter bl.a. analyse og vejrudsigter generelt, observationsnet til overfladeobservation og observation af det øvre luftrum, vejrtjenestens kommunikationssystemer, databehandlingscentre og grundlæggende forskning, uddannelse og administration.

e) en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele de samlede meteorologiske omkostninger og de meteorologiske kerneomkostninger som omhandlet i litra d), på civil luftfart og mellem afgiftszoner

f) for hver enhed en beskrivelse af sammensætningen af hvert element af de fastlagte omkostninger efter karakter og efter tjeneste (punkt 1 og 2 i tabel 1), herunder en beskrivelse af de væsentligste faktorer, der ligger til grund for de planlagte variationer i løbet af referenceperioden

g) for hver enhed en beskrivelse af og begrundelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne (punkt 1.3 i tabel 1): historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger omhandlet i artikel 22, stk. 4, fjerde afsnit; hvis der er valgt nuværdiregnskab, skal der forelægges sammenlignelige historiske omkostningsoplysninger

h) for hver enhed en beskrivelse af og de tilgrundliggende antagelser for hvert element af de supplerende oplysninger (punkt 3 i tabel 1), herunder en beskrivelse af de væsentligste aktorer, der ligger til grund for variationerne i løbet af referenceperioden

i) for hver enhed en beskrivelse af de antagelser, der ligger til grund for beregningen af kapitalomkostningerne (punkt 1.4 i tabel 1), herunder sammensætningen af aktivgrundlaget, egenkapitalforrentningen, den gennemsnitlige gældsrente og andelene af finansieringen af aktivbasen gennem gæld og aktier

j) en beskrivelse af de fastlagte omkostninger til fælles projekter (punkt 3.9 i tabel 1).

Alle ændringer i litra a)-j) i løbet af referenceperioden indberettes sammen med de oplysninger, der indberettes i overensstemmelse med punkt 2.2.

2.2. Følgende yderligere oplysninger skal indberettes årligt sammen med de oplysninger, der skal angives i oplysningsskemaerne om samlede omkostninger og enhedsomkostninger omhandlet i punkt 1.1:

a) for hver enhed og for hver omkostningspost en beskrivelse af de indberettede faktiske omkostninger og forskellen mellem disse omkostninger og de fastlagte omkostninger for hvert år i referenceperioden

b) en beskrivelse af de indberettede faktiske tjenesteenheder og en beskrivelse af eventuelle forskelle mellem disse enheder og tallene fra den enhed, som varetager fakturering og opkrævning af afgifter, samt forskelle mellem disse enheder og prognosen i præstationsplanen for hvert år i referenceperioden

c) en opdeling af omkostningerne til fælles projekter på individuelle projekter

d) begrundelse for forskelle mellem de fastlagte og de faktiske omkostninger ved luftfartstjenesteudøvernes nye og løbende investeringer og forskellen mellem den planlagte og den faktiske dato for ibrugtagningen af anlægsaktiver, der er finansieret af disse investeringer, for hvert år i referenceperioden

e) en beskrivelse af de investeringsprojekter, der er i referenceperioden er føjet til de større investeringsprojekter, der er anført i præstationsplanen og godkendt af den nationale tilsynsmyndighed i henhold til artikel 28, stk. 4, eller som er annulleret eller erstatter sådanne investeringer.

BILAG VIII

KRAV TIL BEREGNING AF OVERFLYVNINGS- SAMT TÅRN- OG INDFLYVNINGSKONTROLTJENE-STEENHEDER, JF. ARTIKEL 25

1. **Beregning af overflyvningstjenesteenheder**

1.1. En overflyvningstjenesteenhed beregnes som produktet af afstandsfaktoren og vægtfaktoren for den pågældende flyvning. Det samlede antal overflyvningstjenesteenheder består af det samlede antal tjenesteenheder i forbindelse med IFR-flyvninger og tjenesteenheder vedrørende VFR-flyvninger, såfremt VFR-flyvninger ikke er fritaget i henhold til artikel 31, stk. 3, 4 og 5.

1.2. Afstandsfaktoren for en bestemt afgiftszone fås ved, at det tilbagelagte antal kilometer i storcirkelafstanden mellem afgangsflyvepladsen i afgiftszonen, eller indflyvningspunktet i afgiftszonen, og ankomstflyvepladsen i afgiftszonen, eller udflyvningspunktet fra afgiftszonen, ifølge den faktiske rute som registreret af netforvalteren for den pågældende flyvning, divideres med 100.

Den afstand, der lægges til grund, reduceres med 20 km for hver start fra og hver landing afgiftszonen.

1.3. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, er kvadratroden af den kvotient, der fås, når luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i ton, som anført i luftdygtighedsbeviset eller et tilsvarende officielt dokument, som luftfartøjsoperatøren forelægger, divideres med 50.

1.4. Hvis et luftfartøj har flere certificerede maksimale startmasser, anvendes den største af disse.

1.5. Luftfartsselskaber skal angive sammensætningen af deres flåde og den certificerede maksimale startmasse for hvert af deres luftfartøjer til det organ, der er ansvarligt for opkrævningen af afgiften, når der sker ændringer og mindst én gang om året.

Hvis vægtfaktoren er ukendt, beregnes vægtfaktoren ud fra vægten af det tungeste kendte luftfartøj af samme type.

1.6. Hvis afgifter faktureres på regionalt plan, kan medlemsstaterne vedtage fælles gennemførelsesbestemmelser.

2. **Beregning af tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder**

2.1. En tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhed er lig med vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.

2.2. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, beregnes ved at dividere luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i ton, jf. bilag VIII, punkt 1.3-1.5, med 50 og ophøje kvotienten i 0,7. potens.

BILAG IX

ENHEDSRATER

1. OPLYSNINGSSKEMAER VEDRØRENDE BEREGNING AF ENHEDSRATER

Der skal årligt udfyldes et oplysningsskema om beregningen af enhedsomkostninger for hver relevant enhed, der afholder omkostninger i en afgiftszone, ved brug af skabelonen i tabel 2. Desuden skal årligt der udfyldes et samlet oplysningsskema ved brug af skabelonen i tabel 2, hvor dataene fra de relevante enheder aggregeres for afgiftszonen.

2. OPLYSNINGSSKEMAER VEDRØRENDE SUPPLERENDE OPLYSNINGER OM JUSTERINGER

Der skal årligt udfyldes et samlet oplysningsskema vedrørende supplerende oplysninger om justeringer ved brug af skabelonen i tabel 3.

3. OPLYSNINGSSKEMAER VEDRØRENDE SUPPLERENDE OPLYSNINGER OM FÆLLES PROJEKTER OG OM STØTTE FRA UNIONENS STØTTEPROGRAMMER

Der skal årligt udfyldes et samlet oplysningsskema for hver afgiftszone vedrørende supplerende oplysninger om fælles projekter og om støtte fra Unionens støtteprogrammer ved brug af skabelonen i tabel 4.

Tabel 2 – Beregning af enhedsrate

Afgiftszonens navn	
Valuta	
Enhedens navn	

		Referenceperiode				
	Tabel 2 A – Justeringer vedrørende år n	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
A. Omkostningsdeling						
	Fastlagte omkostninger					
1.1	**Fastlagte omkostninger i nominelle værdier, ekskl. VFR – tabel 1** ***(artikel 22)***					
	Beregning af justering for inflation					
2.1	Fastlagte omkostninger, der skal justeres for inflation					
2.2	Indeks for forventet inflation – tabel 1					
2.3	Indeks for faktisk inflation – tabel 1					
2.4	Indeks for faktisk/forventet inflation (%)					
2.5	**Justering for inflation for år n** ***(artikel 26)***					
	Forskelle mellem fastlagte og faktiske omkostninger omhandlet i artikel 28, stk. 4-6					
3.1	Nye og løbende investeringer *(artikel 28, stk. 4)*					
3.3	Omkostninger til kompetente myndigheder og kvalificerede enheder *(artikel 28, stk. 5)*					
3.4	Eurocontrol-omkostninger *(artikel 28, stk. 5)*					
3.5	Pensionsomkostninger *(artikel 28, stk. 6)*					
3.6	Renter *(artikel 28, stk. 6)*					
3.7	Lovændringer *(artikel 28, stk. 6)*					
3.8	**Forskelle mellem fastlagte og faktiske omkostninger vedrørende år n** ***(artikel 28, stk. 4-6)***					
B. Trafikrisikodeling						
	Trafikrisikodeling - justering					
4.1	Fastlagte omkostninger omfattet af trafikrisikodeling					
4.2	Afvigelse i % som omhandlet i artikel 27, stk. 2 og 5					
4.3	Yderligere indtægter, der er betalt tilbage til brugerne, jf. artikel 27, stk. 3 og 5					
4.4	Tab af indtægter, der oppebæres af brugerne i %, jf. artikel 27, stk. 3 og 5					
4.5	Afvigelse i % som omhandlet i artikel 27, stk. 4					
4.6	Skønnede tjenesteenheder i alt (præstationsplan)					
4.7	Faktiske tjenesteenheder i alt					
4.8	Faktiske/skønnede tjenesteenheder i alt (%)					
4.9	**Trafikrisikodeling - justering vedrørende år n** ***(artikel 27, stk. 2-5)***					
	Trafikjusteringer					
5.1	For fastlagte omkostninger, der ikke er omfattet af trafikrisikodeling *(artikel 27, stk. 8)*					
5.2	Justeringer af enhedsrate for år n, der ikke er omfattet af trafikrisikodeling *(artikel 27, stk. 9)*					
5.3	**Justering af trafik vedrørende år n** ***(artikel 27, stk. 8 og 9)***					
	Tabel 2 B – Beregning af enhedsraten for år n (1)	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1	Fastlagte omkostninger i nominelle værdier, ekskl. VFR – tabel 1 *(artikel 25, stk. 2, litra a))*					
13.2	Justering for inflation: beløb, der fremføres til år n *(artikel 25, stk. 2, litra b))*					
13.3	Justering som følge af trafikrisikodeling: beløb, der fremføres til år n *(artikel 25, stk. 2, litra c)*)					
13.4	Forskelle i omkostninger i henhold til artikel 28, stk. 4-6) : beløb, der fremføres til år n *(artikel 25, stk. 2, litra d)*)					
13.5	Finansielle incitamenter: beløb, der fremføres til år n *(artikel 25, stk. 2, litra e))*					
13.6	Modulering af afgifter: beløb, der fremføres til år n *(artikel 25, stk. 2, litra f))*					
13.7	Trafikjusteringer: beløb, der fremføres til år n (artikel 25, stk. 2, litra g) og h))					
13.8	Andre indtægter *(artikel 25, stk. 2, litra i))*					
13.9	Krydsfinansiering mellem afgiftszoner *(artikel 25, stk. 2, litra j))*					
13.10	Forskel i indtægter som følge af midlertidig anvendelse af enhedsrate *(artikel 25, stk. 2)*					
13.11	**I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år n**					
13.12	**Skønnede tjenesteenheder i alt for år n (præstationsplan)**					
13.13	**Enhedsrate for år n, jf. artikel 25, stk. 2 (i national valuta)**					
13.14	**Reduktion, jf. artikel 29, stk. 6, hvis relevant (i national valuta)**					
14	**Gældende enhedsrate for år n**					

Omkostninger, indtægter og andre beløb angives i '000 – tjenesteenheder i '000

(1) Herunder justeringer vedrørende foregående referenceperioder (artikel 25, stk. 2, litra l))

Tabel 3 – Supplerende oplysninger om justeringer

Afgiftszonens navn	

Supplerende oplysninger om justeringer	Beløb	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Efter RP
Justering for inflation år n							
Justering for inflation år n+1							
Justering for inflation år n+2							
Justering for inflation år n+3							
Justering for inflation år n+4							
Justering for inflation i alt (artikel 26)							
Trafikrisikodeling år n							
Trafikrisikodeling år n+1							
Trafikrisikodeling år n+2							
Trafikrisikodeling år n+3							
Trafikrisikodeling år n+4							
Justering af trafikrisikodeling i alt (artikel 27, stk. 2-5)							
Forskel i investeringsomkostninger år n							
Forskel i investeringsomkostninger år n+1							
Forskel i investeringsomkostninger år n+2							
Forskel i investeringsomkostninger år n+3							
Forskel i investeringsomkostninger år n+4							
Justering vedrørende omkostninger til investeringer i alt (artikel 28, stk. 4)							
Forskel i omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder år n							
Forskel i omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder år n+1							
Forskel i omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder år n+2							
Forskel i omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder år n+3							
Forskel i omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder år n+4							
Justering vedrørende omkostninger for kompetente myndigheder og kvalificerede enheder i alt (artikel 28, stk. 5)							
Forskel i Eurocontrol-omkostninger år n							
Forskel i Eurocontrol-omkostninger år n+1							
Forskel i Eurocontrol-omkostninger år n+2							
Forskel i Eurocontrol-omkostninger år n+3							
Forskel i Eurocontrol-omkostninger år n+4							
Justering vedrørende Eurocontrol-omkostninger i alt (artikel 28, stk. 5)							
Forskel i pensionsomkostninger år n							
Forskel i pensionsomkostninger år n+1							
Forskel i pensionsomkostninger år n+2							
Forskel i pensionsomkostninger år n+3							
Forskel i pensionsomkostninger år n+4							
Justering vedrørende pensionsomkostninger i alt (artikel 28, stk. 6)							
Forskel i renter på lån år n							
Forskel i renter på lån år n+1							
Forskel i renter på lån år n+2							
Forskel i renter på lån år n+3							
Forskel i renter på lån år n+4							
Justering vedrørende renter på lån i alt (artikel 28, stk. 6)							
Omkostninger vedrørende lovændringer år n							
Omkostninger vedrørende lovændringer år n+1							
Omkostninger vedrørende lovændringer år n+2							
Omkostninger vedrørende lovændringer år n+3							
Omkostninger vedrørende lovændringer år n+4							
Justering vedrørende lovændringer i alt (artikel 28, stk. 6)							
Finansielle incitamenter år n							
Finansielle incitamenter år n+1							
Finansielle incitamenter år n+2							
Finansielle incitamenter år n+3							
Finansielle incitamenter år n+4							
Finansielle incitamenter i alt (artikel 11, stk. 3 og 4)							
Modulering af afgifter år n							
Modulering af afgifter år n+1							
Modulering af afgifter år n+2							
Modulering af afgifter år n+3							
Modulering af afgifter år n+4							
Justering vedrørende modulering af afgifter i alt (artikel 32, stk. 1)							
Trafikjusteringer år n							
Trafikjusteringer år n+1							
Trafikjusteringer år n+2							
Trafikjusteringer år n+3							
Trafikjusteringer år n+4							
Trafikjusteringer i alt (artikel 27, stk. 8 og 9)							

Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter år n							
Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter år n+1							
Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter år n+2							
Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter år n+3							
Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter år n+4							
Indtægter fra erhvervsmæssige aktiviteter i alt (artikel 25, stk. 3, litra b))							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i år n							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i år n+1							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i år n+2							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i år n+3							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i år n+4							
Indtægter fra kontrakter med lufthavnsoperatører i alt (artikel 25, stk. 3, litra c))							
Forskel i indtægter – revision af enhedsrate år n							
Forskel i indtægter – revision af enhedsrate år n+1							
Forskel i indtægter – revision af enhedsrate år n+2							
Forskel i indtægter - revision af enhedsrate år n+3							
Forskel i indtægter – revision af enhedsrate år n+4							
Forskelle i indtægter som følge af midlertidig anvendelse af enhedsrate i alt (artikel 29, stk. 5)							

Beløb i '000 (national valuta)

Tabel 4 – Supplerende oplysninger om fælles projekter og indtægter fra Unionens støtteprogrammer fordelt på afgiftszoner

Afgiftszonens navn

Modtagne beløb

Projektreference (jf. støtteaftale)	Projekttitel	Værdi af støttet projekt i '000 EUR		Tildelte beløb (jf. støtteaftale) i '000 EUR		Fælles projekt j/n	Faktiske modtagne beløb (afgiftszone) i '000 EUR					
		I alt	For afgiftszonen	I alt	For afgiftszonen		Foregående RP'er	N	N+1	N+2	N+3	N+4
I alt i '000 EUR												
I alt i '000 (national valuta)												

Beløb tilbageført til luftrumsbrugere gennem andre indtægter

Projektreference (jf. støtteaftale)	Projekttitel	Beløb tilbageholdt til administrative omkostninger for afgiftszonen i '000 EUR	Samlet beløb, der skal tilbageføres for afgiftszonen, i '000 Euro	Beløb tilbageført til brugere (afgiftszone) i '000 (national valuta)						
				Foregående RP'er	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Efter RP
I alt i '000 EUR										
I alt i '000 (national valuta)										

4. YDERLIGERE OPLYSNINGER TIL OPLYSNINGSSKEMAERNE OMHANDLET I PUNKT 1, 2 OG 3

Følgende yderligere oplysninger skal indberettes sammen med de oplysninger, der skal angives i oplysningsskemaerne om beregning af enhedsrater og supplerende oplysninger om justeringer omhandlet i punkt 1 og 2:

a) en beskrivelse af og begrundelse for fastlæggelsen af de forskellige afgiftszoner, navnlig hvad angår tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner og potentielle krydssubsidier mellem afgiftszoner

b) en beskrivelse af politikken for fritagelser og af finansieringsmidlerne til dækning af de hermed forbundne omkostninger

c) en beskrivelse af justeringer, der opstår ved mekanismen til trafikrisikodeling, jf. artikel 27

d) en beskrivelse af forskellene mellem de fastlagte omkostninger og de faktiske omkostninger i år n som følge af de ændringer i omkostninger, der er omhandlet i artikel 28, stk. 3, herunder en beskrivelse af de ændringer, der er omhandlet i nævnte artikel

e) en beskrivelse af justeringer, der udspringer af uforudsete ændringer i omkostningerne, jf. artikel 28, stk. 3-6

f) en beskrivelse af eventuelle andre indtægter fordelt på de forskellige kategorier i artikel 25, stk. 3

g) en beskrivelse af anvendelsen af de økonomiske incitamentsordninger, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3 og 4, i år n og de økonomiske fordele og ulemper, der opstår derved en beskrivelse af og redegørelse for den modulering af luftfartsafgifterne, der er anvendt i år n i henhold til artikel 32, hvis relevant, og de deraf følgende justeringer

h) en beskrivelse af justeringerne vedrørende den midlertidige anvendelse af en enhedsrate i henhold til artikel 29, stk. 5

i) en beskrivelse af krydsfinansieringen mellem overflyvningsafgiftszoner eller mellem tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner i henhold til artikel 15, stk. 2, litra e), i forordning (EF) nr. 550/2004

j) oplysninger om anvendelsen af en lavere enhedsrate i henhold til artikel 29, stk. 6, end den enhedsrate, der er beregnet i henhold til artikel 25, stk. 2, og midlerne til finansiering af forskellen i indtægter

k) oplysninger og udspecificering af justeringer vedrørende foregående referenceperioder, som har indflydelse på beregningen af enhedsrater.

Følgende yderligere oplysninger skal indberettes sammen med de oplysninger, der skal angives i oplysningsskemaerne vedrørende om fælles projekter og om støtte fra Unionens støtteprogrammer omhandlet i punkt 3:

l) oplysninger om omkostningerne til fælles projekter og andre støttede projekter opdelt på individuelle projekter samt offentlig støtte til disse projekter udbetalt af offentlige myndigheder.

BILAG X

KRITERIER FOR VURDERINGEN AF, HVORVIDT UDØVELSEN AF TJENESTER OMHANDLET I ARTIKEL 35, STK. 1, ER UNDERLAGT MARKEDSVILKÅR

1. I hvilken udstrækning tjenesteudøvere frit kan tilbyde eller indstille udøvelsen af disse tjenester:

   a) findes der væsentlige juridiske, økonomiske eller andre hindringer, der kan forhindre en tjenesteudøver i at tilbyde eller fortsat udøve disse tjenester

   b) omfanget, varigheden og værdien af tjenestekontrakter

   c) findes der procedurer, som gør det muligt at overføre eller på anden måde tilgængeliggøre materielle aktiver og immaterielle aktiver, intellektuel ejendom og personale fra tjenesteudøveren til en anden part.

2. I hvilken udstrækning der er frit valg af tjenesteudøvere og herunder for lufthavnes vedkommende mulighed for selv at udøve tårn- og indflyvningskontroltjenester:

   a) hindrer retlige, kontraktmæssige eller praktiske barrierer lufthavne i at skifte tjenesteudøver eller for tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende lufthavne i at gå over til selv at udøve luftfartstjenester

   b) findes der en høringsprocedure, så der tages hensyn til luftrumsbrugernes synspunkter, når ordningerne for tjenesteudøvelse ændres.

3. I hvilken udstrækning der findes en markedsstruktur og konkurrence, eller der er rimelig udsigter til konkurrence:

   a) afholdes der et offentligt udbud (ikke relevant, hvis lufthavnen selv udøver tjenesterne)

   b) dokumentation for, at troværdige alternative tjenesteudøvere kan deltage i udbudsproceduren, og at de tidligere har udøvet tjenester, herunder lufthavnens mulighed for selv at udøve tjenesterne.

4. For tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende i hvilken udstrækning lufthavnene er underlagt markedsmæssigt omkostningspres eller incitamentbaseret regulering, dvs.:

   a) konkurrerer lufthavnene aktivt om at tiltrække flytrafik

   b) i hvilken udstrækning bærer lufthavnene omkostningerne til luftfartstjenester

   c) opererer lufthavnene på konkurrencevilkår eller under økonomiske incitamentsordninger, der har til formål at sætte loft over prisen eller på anden måde tilskynde til at nedbringe omkostningerne.

5. I hvilken udstrækning har udøveren af tårn- og indflyvningskontroltjenester, CNS-, MET- og AIS-tjenester eller ATM-datatjenester, som også udøver overflyvningsluftfartstjenester, etableret særskilt regnskabsaflæggelse og rapportering.

6. For tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende foretages vurderingen i dette bilag for hver enkelt lufthavn eller for grupper af lufthavne.

BILAG XI

OPLYSNINGSSKEMAER VEDRØRENDE OMKOSTNINGSGRUNDLAG OG ENHEDSRATER, DER SKAL INDGIVES TIL KOMMISSIONEN I HENHOLD TIL ARTIKEL 35, STK. 6

1. OMKOSTNINGERNE VED LUFTFARTSTJENESTER

1.1. Oplysningsskemaer

Følgende anvisninger skal følges ved indberetning af data i skema A og B.

a) Skemaerne udfyldes for hver afgiftszone. Omkostninger og priser opgives i national valuta.

b) I skema A anføres de faktiske tal for år (n-5) indtil år (n-1) og de planlagte tal for år (n) og følgende år.

c) I skema B skal den årlige pris afspejle kontraktens værdi. Outputenheden, hvormed værdien af kontrakten fastslås, skal beskrives og oplyses i skemaet af den pågældende medlemsstat. Med hensyn til tårn- og indflyvningskontroltjenester udfyldes skema B særskilt for hver lufthavn, hvor luftfartstjenester udøves på markedsvilkår i tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen.

Skema A

Tabel A -Omkostninger I alt

Afgiftszonens navn **Valuta** **Organisation**	**År n**

	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Omkostninger inddelt efter art (nominel værdi) Personale										
Andre driftsomkostninger										
Afskrivninger										
Kapitalomkostninger										
Ekstraordinære poster										
Omkostninger I alt										

Skema B

Table B - Annual Price and Unit Price

Charging zone name **Currency** **Organisation**	**Year n**

	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Annual Price (a)										
Unit of Output (b)										
Unit Price										

(a) Annual Price in '000 national currency
(b) Unit of Output in <to be specified>

1.2. **Yderligere oplysninger**

Følgende yderligere oplysninger skal indberettes sammen med de oplysninger, der skal indsættes i skema A og B:

a) en beskrivelse af outputenhed anvendt i skema B

b) en beskrivelse af de kriterier, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754)

c) en beskrivelse af og redegørelse for forskelle mellem de planlagte og de faktiske tal for år (n–5) til (n–1) i forbindelse med alle oplysningerne i skema A og B

d) en beskrivelse af og redegørelse for planlagte omkostninger og investeringer for de næste fem år set i forhold til den forventede trafik

e) en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger

f) en begrundelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget

g) en beskrivelse af kilderne til finansiering af de berørte luftfartstjenester for hver afgiftszone, hvor tjenesterne er underlagt markedsvilkår.

BILAG XII

VÆSENTLIGE ELEMENTER TIL HØRINGERNE OMHANDLET I ARTIKEL 24, STK. 3, OG ARTIKEL 30, STK. 1

1. Høringen omhandlet i artikel 24, stk. 3, skal navnlig vedrøre følgende væsentlige elementer vedrørende gennemsigtighed i omkostningerne:

   a) de faktisk påløbne omkostninger i det foregående år og forskellen mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger i præstationsplanen

   b) udviklingen i omkostninger omhandlet i artikel 28, stk. 3.

2. Høringen omhandlet i artikel 30, stk. 1, skal navnlig vedrøre følgende væsentlige elementer vedrørende gennemsigtighed i enhedsraterne:

   a) afgiftspolitik, herunder bl.a. tidsplaner for justeringer af enhedsraterne og krydsfinansiering mellem tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner

   b) udviklingen i trafikken sammenlignet med trafikprognosen i præstationsplanen

   c) anvendelsen af mekanismen til trafikrisikodeling omhandlet i artikel 27 og den eller de incitamentsordninger, der er gennemført på grundlag af artikel 11

   d) hvis relevant, de planlagte ændringer af tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner i overensstemmelse med artikel 21, stk. 5, litra a)

   e) hvis relevant, de tjenester, der antages at være underlagt markedsvilkår i overensstemmelse med artikel 35, stk. 3, litra b).

BILAG XIII

SPECIFIKKE KRAV TIL INCITAMENTSORDNINGER OMHANDLET I ARTIKEL 11, STK. 3

1. MODULERING AF PIVOTVÆRDIER

1.1. **For overflyvningsluftfartstjenester**

Når en national tilsynsmyndighed beslutter at anvende en moduleringsmekanisme for pivotværdier for overflyvningsluftfartstjenester i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra c), nr. ii), og artikel 11, stk. 3, litra g), nr. iii) og v), kan denne moduleringsmekanisme tage sigte på litra a) eller b) eller begge:

a) gøre det muligt at tage væsentlige og uforudsete ændringer i trafikken i betragtning; i det tilfælde skal pivotværdien for år n baseres på referenceværdien på niveauet for hver luftfartstjenesteudøver fra novemberudgaven af netoperationsplanen i år n–1

b) begrænse omfanget af incitamenter til kun at omfatte forsinkelser i relation til ATC-kapacitet, ATC-ruteføring, ATC-personale, ATC-udstyr, luftrumsstyring og særlige begivenheder med ATFCM-brugerhåndbogens kode C, R, S, T, M og P.

1.2. **For tårn- og indflyvningskontroltjenester**

Når en national tilsynsmyndighed beslutter at anvende en moduleringsmekanisme for pivotværdier for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra c), nr. ii), og artikel 11, stk. 3, litra g), nr. iii) og v), kan denne moduleringsmekanisme tage sigte på litra a) eller b) eller begge:

a) gøre det muligt at tage væsentlige og uforudsete ændringer i trafikken i betragtning; i det tilfælde skal pivotværdien for år n moduleres på grundlag af de objektive og gennemsigtige principper, der er fastsat i præstationsplanen

b) begrænse omfanget af incitamenter til kun at omfatte forsinkelser i relation til ATC-kapacitet, ATC-ruteføring, ATC-personale, ATC-udstyr, luftrumsstyring og særlige begivenheder med ATFCM-brugerhåndbogens kode C, R, S, T, M og P.

2. BEREGNING AF ØKONOMISKE FORDELE OG ULEMPER

2.1. **For overflyvningsluftfartstjenester**

a) Den økonomiske fordel, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra e), beregnes som en procentdel af de fastlagte omkostninger i år n og opkræves hos luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten hæves i år n+2, hvis afvigelsen nedadtil i den gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n i forhold til pivotværdien i absolut værdi er større end den nedre grænse for det symmetriske interval, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra d).

   Procentdelen af de fastlagte omkostninger skal fra det symmetriske intervals nedre grænse og op til varslingstærskelværdien som omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra b), nr. iii), følge en gradvis glidende skala, idet den maksimale fastsatte procentdel anvendes, hvis afvigelsen nedadtil i den gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n i forhold til pivotværdien i absolut værdi er større end eller lig med varslingstærskelværdien.

b) Den økonomiske ulempe, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra f), beregnes som en procentdel af de fastlagte omkostninger i år n og betales tilbage til luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten sænkes i n+2, hvis afvigelsen opadtil i den gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n i forhold til pivotværdien i absolut værdi er større end den øverste grænse for det symmetriske interval, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra d).

   Procentdelen af de fastlagte omkostninger skal fra det symmetriske intervals øvre grænse og op til varslingstærskelværdien som omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra b), nr. iii), følge en gradvis glidende skala, idet den maksimale fastsatte procentdel anvendes, når afvigelsen opadtil i den gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n i forhold til pivotværdien i absolut værdi er lig med eller større end varslingstærskelværdien.

2.2. **For tårn- og indflyvningskontroltjenester**

a) Den økonomiske fordel, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra e), beregnes som en procentdel af de fastlagte omkostninger i år n og opkræves hos luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten hæves i n+2, hvis den faktiske ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er mindre end den nedre grænse for det symmetriske interval, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra d).

   Procentdelen af de fastlagte omkostninger skal fra det symmetriske intervals nedre grænse og ned til 50 % af pivotværdien følge en gradvis glidende skala, idet den maksimale fastsatte procentdel anvendes, hvis den faktiske ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er lig med eller mindre end 50 % af pivotværdien.

b) Den økonomiske ulempe, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra e), beregnes som en procentdel af de fastlagte omkostninger i år n og betales tilbage til luftrumsbrugerne, ved at enhedsraten sænkes i år n+2, hvis den faktiske ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er større end den øverste grænse for det symmetriske interval, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra d).

Procentdelen af de fastlagte omkostninger skal fra det symmetriske intervals øvre grænse og op til 150 % af pivotværdien følge en gradvis glidende skala, idet den maksimale fastsatte procentdel anvendes, hvis den faktiske ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning i år n er lig med eller større end 150 % af pivotværdien.