II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/317 DER KOMMISSION

vom 11. Februar 2019

zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (die „Rahmenverordnung") ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 6,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum ([2]), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Durch das Leistungssystem nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sollte die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen im einheitlichen europäischen Luftraum verbessert werden.

(2) Die Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 trägt entscheidend zur erfolgreichen Umsetzung des Leistungssystems bei und sollte es daher ergänzen. Die Gebührenregelung sollte zu mehr Transparenz bei der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie zur Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Effizienz von Flügen unter Wahrung eines optimalen Sicherheitsniveaus beitragen. Die Gebührenregelung sollte mit der Streckengebührenregelung von Eurocontrol und Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (das „Abkommen von Chicago") in Einklang stehen.

(3) Im Interesse der Klarheit und um einen angepassten Rechtsrahmen für den dritten Bezugszeitraum des Leistungssystems zu schaffen, ist es notwendig, die in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission ([3]) und in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission ([4]) festgelegten Durchführungsbestimmungen für das Leistungssystem und die Gebührenregelung zu überarbeiten und diese Bestimmungen in einer einzigen Durchführungsverordnung zusammenzufassen.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
([3]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen (ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 1).
([4]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste (ABl. L 128 vom 9.5.2013, S. 31).

(4) Gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sollte das Leistungssystem die in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) genannten Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen abdecken. Daher sollte die vorliegende Verordnung für den Netzmanager gelten, der gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([6]) eingerichtet wurde.

(5) Das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten die Leistung von Flugsicherungsdiensten anhand eines von Flugsteig zu Flugsteig reichenden Konzepts verbessern, das die Flugsicherungsdienste sowohl für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug umfasst. Sie sollten langfristige Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten fördern, wie dies im europäischen ATM-Masterplan ([7]) zum Ausdruck kommt, wobei die übergeordneten Sicherheitsziele gebührend zu berücksichtigen sind. Das Leistungssystem sollte zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr beitragen und die optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung der Verkehrsströme im europäischen Luftraum ermöglichen.

(6) Ein Leistungsüberprüfungsgremium kann die Kommission auf deren Ersuchen in allen Bereichen, die sich auf die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen in der Union auswirken, unabhängig beraten.

(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten von allen relevanten Parteien, auch von den Flugsicherungsorganisationen, die ihrer Aufsicht unterstehen, einschlägige Daten einholen können, die für die ordnungsgemäße Durchführung und Überwachung dieser Verordnung auf lokaler Ebene erforderlich sind. Die Flugsicherungsorganisationen sollten Inspektionen und Kontrollen erleichtern, die von den nationalen Aufsichtsbehörden zur Überwachung der Umsetzung der Leistungssysteme und der Gebührenregelungen durchgeführt werden.

(8) Der Netzmanager sollte relevante Beiträge zur Zielfestlegung auf Unionsebene und auf nationaler Ebene sowie auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke leisten und das Erreichen von Leistungszielen durch Maßnahmen und Verfahren unterstützen, die im Netzbetriebsplan vorgesehen sind.

(9) Bei der Umsetzung des Leistungssystems sollten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit abstimmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsaspekte in Einklang mit den Sicherheitszielen und den Anforderungen aus der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) angemessen berücksichtigt werden.

(10) Die Dauer eines Bezugszeitraums für das Leistungssystem sollte so bemessen sein, dass die für die Durchführung mehrjähriger Kapitalausgabenprogramme erforderliche Sicherheit gegeben ist, um die erwartete Kapitalrendite in Form von Leistungsverbesserungen zu erreichen und nach wie vor genaue Prognosen zu ermöglichen.

(11) In den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz sollten wesentliche Leistungsindikatoren festgelegt werden. Anhand dieser wesentlichen Leistungsindikatoren sollten erreichbare, nachhaltige, realistische und an einen Zeitplan gebundene Leistungsziele auf Unionsebene, nationaler Ebene oder der Ebene funktionaler Luftraumblöcke vorgegeben werden. Die wesentlichen Leistungsindikatoren sollten sowohl Flugsicherungsdienste sowohl für den Streckenflug als auch für den An- und Abflug sowie Netzfunktionen abdecken, um die Gesamtleistung des Netzes zu verbessern.

(12) Die Kommission sollte unionsweit geltende Leistungsziele festlegen, die dem Leistungsniveau, das im vorangegangen Bezugszeitraum oder in den vorangegangenen Bezugszeiträumen erzielt wurde, und relevanten Beiträgen des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers und der nationalen Aufsichtsbehörden Rechnung tragen. Die Beiträge der nationalen Aufsichtsbehörden sollten insbesondere die anfänglichen Kosten und Informationen über Verkehrsprognosen für den betreffenden Bezugszeitraum umfassen. Die Kommission sollte die unionsweit geltenden Leistungsziele mit einer Beschreibung der zugrunde liegenden Annahmen und Überlegungen untermauern. Die Ausarbeitung der unionsweit geltenden Leistungsziele sollte Gegenstand einer Konsultation der Beteiligten sein.

([5]) Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum (die „Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1)

([7]) Gemäß Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung gemeinsamer Vorhaben, zum Aufbau von Entscheidungsstrukturen und zur Schaffung von Anreizen für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 123 vom 4.5.2013, S. 1).

([8]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

(13) Die Mitgliedstaaten sollten entscheiden können, ob ihre jeweiligen Leistungspläne unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke erstellt werden.

(14) Für die Ausarbeitung von nationalen Leistungsplänen oder Leistungsplänen für funktionale Luftraumblöcke, auch für die Festlegung verbindlicher Leistungsziele auf der Grundlage wesentlicher Leistungsindikatoren, die auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke angewandt werden, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden zuständig sein. Die nationalen Leistungspläne oder Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke sollten, unabhängig von ihrem geografischen Geltungsbereich, Initiativen zur Unterstützung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Flugsicherungsorganisationen umfassen.

(15) Leistungspläne sollten vollständige Transparenz hinsichtlich der festgestellten Kosten neuer und bestehender Investitionen in Bezug auf den Kauf, die Entwicklung oder die Vermietung von Sachanlagen gewährleisten. Umfangreiche Investitionen sollten detailliert dargelegt und begründet werden sowie mit der Einführung von SESAR und den erwarteten Leistungssteigerungen in Einklang stehen.

(16) Konsultationen sollten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke stattfinden, um sicherzustellen, dass die Ansichten der Beteiligten bei der Aufstellung von Leistungsplänen und der darin festgelegten Ziele berücksichtigt werden.

(17) Da die einzelnen wesentlichen Leistungsbereiche eng miteinander verknüpft sind, sollten für die Zielfestlegung die Wechselwirkungen zwischen den Leistungszielen gebührend berücksichtigt werden, wobei den als vorrangig eingestuften Sicherheitszielen Rechnung zu tragen ist.

(18) Die Leistungsziele sollten mit Anreizen für eine Leistungssteigerung verbunden sein, etwa durch die Anwendung eines Verfahrens zur Teilung des Verkehrsrisikos in Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz. Anreizregelungen sollten wirksam sein und ihre Parameter sollten in nichtdiskriminierender und transparenter Weise festgelegt werden, damit die tatsächliche Leistung im Vergleich zu den festgelegten Leistungszielen belohnt oder sanktioniert wird. Der wesentliche Leistungsbereich Sicherheit sollte aufgrund seines übergeordneten Charakters nicht mit Anreizen verbunden sein. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Umsetzung von Anreizregelungen keine nachteiligen Auswirkungen auf geplante und laufende Investitionen hat, die darauf abzielen, den Nutzern die angemessene Kapazität und die Flugeffizienz zu bieten.

(19) Die Mitgliedstaaten sollten Leistungsplanentwürfe annehmen und sie der Kommission zur Bewertung und Überprüfung vorlegen. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission zunächst überprüfen, ob die Leistungspläne vollständig sind. Sind die Pläne vollständig, sollte die Kommission bewerten, ob die darin vorgeschlagenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent sind. Kann die erforderliche Kohärenz nicht festgestellt werden, sollte die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern, ihre Leistungspläne und -ziele zu überarbeiten oder Behebungsmaßnahmen zu ergreifen.

(20) Die Mitgliedstaaten sollten die endgültigen Fassungen ihrer jeweiligen Leistungspläne erst annehmen und veröffentlichen, nachdem die Kommission festgestellt hat, dass die darin enthaltenen nationalen Leistungsziele oder die Leistungsziele auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke („FAB-Leistungsziele“) mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent sind.

(21) Die in den Leistungsplanentwürfen festgelegten Ziele sollten während der Bewertungsverfahren ab dem Beginn des Bezugszeitraums und erforderlichenfalls während der Überarbeitung der auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegten Leistungsziele gelten. Nach der Annahme der endgültigen Leistungspläne sollten die Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz rückwirkend durch eine Anpassung der Gebührensätze gelten, damit sichergestellt ist, dass die Luftraumnutzer von den Leistungsverbesserungen ab dem Beginn des Bezugszeitraums profitieren.

(22) Die Mitgliedstaaten sollten um die Genehmigung der Kommission ersuchen, wenn sie während eines Bezugszeitraums ein oder mehrere Leistungsziele überarbeiten wollen. Ein solches Ersuchen kann gestellt werden, wenn Warnschwellen erreicht werden oder wenn der Mitgliedstaat nachweist, dass die ursprünglichen Daten, Annahmen und Gründe einschließlich der Investitionen für die Leistungsziele in erheblichem und dauerhaftem Umfang nicht mehr korrekt sind und dies auf Umstände zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Annahme des Leistungsplans nicht vorhersehbar waren. Die Kommission sollte den betreffenden Mitgliedstaat nur dann zur beabsichtigten Überarbeitung ermächtigen, wenn dies angesichts der vorgenannten Umstände notwendig und verhältnismäßig ist und die geänderten Leistungsziele die Kohärenz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gewährleisten.

(23) Die Einführung neuer Technologien und Geschäftsmodelle zur Förderung der integrierten Erbringung von Diensten dürfte im Laufe der Zeit zu erheblichen Kostensenkungen für die Nutzer führen, kann aber anfängliche Umstrukturierungskosten mit sich bringen. Weist ein Mitgliedstaat nach, dass Umstrukturierungsmaßnahmen einen Nettonutzen für die Nutzer mit sich bringen, sollte er auch eine Überarbeitung der lokalen Kosteneffizienzziele verlangen können, um die damit verbundenen Umstrukturierungskosten durch eine Überarbeitung der in den Leistungsplänen enthaltenen festgestellten Kosten sind, zu decken, sofern die Kommission dies genehmigt.

(24) Die Kommission sollte die unionsweit geltenden Leistungsziele während des Bezugszeitraums überprüfen, um festzustellen, ob sie weiterhin angemessen sind. Die Kommission sollte eine Überarbeitung unionsweit geltender Leistungsziele in Betracht ziehen, wenn sich während eines Bezugszeitraums zeigt, dass diese Ziele angesichts veränderter Umstände nicht mehr angemessen sind und dass die Überarbeitung der Ziele notwendig und verhältnismäßig ist. Werden die unionsweit geltenden Ziele während eines Bezugszeitraums überarbeitet, so sollte ein neuer Bezugszeitraum beginnen, was auch die Erstellung der zugehörigen Leistungspläne und Leistungsziele umfasst, die auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegt werden.

(25) Die Netzfunktionen sollten ebenfalls Leistungszielen unterliegen und zum Erreichen der unionsweit geltenden Leistungsziele beitragen. Zu diesem Zweck sollte der Netzmanager den Netzleistungsplan erstellen, der von der Kommission überprüft und angenommen werden sollte.

(26) Für das Erreichen der Leistungsziele der Netzfunktionen ist eine wirksame operative Partnerschaft und kooperative Entscheidungsfindung zwischen den wichtigsten Beteiligten wie Flugsicherungsorganisationen, funktionalen Luftraumblöcken, Flughäfen, zivilen und militärischen Luftraumnutzern und dem Netzmanager von zentraler Bedeutung.

(27) Die festgestellten Kosten der Flugsicherungsdienste sollten durch Gebühren finanziert werden, die den Luftraumnutzern auferlegt werden. Diese Gebühren sollten in den für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. für den An- und Abflug festgelegten Gebührenzonen erhoben werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der geografische Geltungsbereich dieser Gebührenzonen klar definiert ist und dass die Gebührenzonen mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten kohärent sind. Aufgrund von Änderungen beim Betrieb von Flughäfen kann es erforderlich sein, während eines Bezugszeitraums eine An- und Abfluggebührenzone zu ändern.

(28) Für jede Gebührenzone sollte eine Kostengrundlage festgelegt werden, die die festgestellten Kosten der in Betracht kommenden Flugsicherungsdienste und -einrichtungen umfasst. Den Mitgliedstaaten sollte es auch gestattet sein, die festgestellten Kosten, die ihren nationalen Aufsichtsbehörden entstehen, sowie andere staatliche Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in diese Kostengrundlagen einzubeziehen.

(29) Die festgestellten Kosten für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren sollten vor Beginn jedes Bezugszeitraums als Teil der Leistungspläne festgelegt werden. Diese festgestellten Kosten sind für jedes Kalenderjahr des betreffenden Bezugszeitraums anzugeben. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten überprüfen, ob die festgestellten Kosten nur Kostenpositionen umfassen, die im Rahmen des Leistungssystems und der Gebührenregelung kostenrelevant sind.

(30) Die festgestellten Kosten, die in einer Kostenbasis für Flugsicherungsdienste im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug enthalten sind, sollten Personalkosten, andere Betriebskosten als Personalkosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten und außergewöhnliche Kosten umfassen. Die tatsächlich entstandenen Kosten sollten jährlich im Einklang mit derselben Kategorisierung gemeldet werden, um Kohärenz und Transparenz zu gewährleisten.

(31) Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten vor Beginn eines jeden Bezugszeitraums Kriterien dafür festlegen, wie die Kosten Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug zugewiesen werden und die Kommission entsprechend unterrichten. Diese Kriterien sollten die transparente Festlegung der festgestellten Kosten gewährleisten und sicherstellen, dass es zu keinen Quersubventionen zwischen Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug kommt.

(32) Die Mitgliedstaaten sollten die Gebührensätze für ihre Gebührenzonen für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug jährlich berechnen. Bei der Berechnung des Gebührensatzes sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Dienste oder Einrichtungen, die aus öffentlichen Mitteln, einschließlich Unterstützungsprogrammen der Union, wie dem transeuropäischen Verkehrsnetz, der Fazilität „Connecting Europe“ und dem Kohäsionsfonds, finanziert werden, nicht den Luftraumnutzern in Rechnung gestellt werden. Bei der Berechnung der Gebührensätze sollten die Mitgliedstaaten ihre festgestellten Kosten an die Inflation anpassen können.

(33) Das Leistungssystem und die Gebührenregelung sollten ein Verfahren zur Teilung des Verkehrsrisikos vorsehen, um Anreize für die Erbringung von Diensten zu schaffen. Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten befugt sein, die Werte der in dieser Verordnung festgelegten Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos anzupassen, um örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und bessere Anreize für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu schaffen. Diese Anpassung sollte nach Konsultation der Flugsicherungsorganisationen und Luftraumnutzer erfolgen. Durch diese Anpassungen sollte jedoch die Risikoexposition der betreffenden Flugsicherungsorganisation (en) im Vergleich zu dem in dieser Verordnung festgelegten Standardverfahren nicht verringert werden.

(34) Die Flugsicherungsorganisationen sollten das Kostenrisiko in Bezug auf die Differenz zwischen festgestellten und tatsächlichen Kosten tragen, mit Ausnahme einer begrenzten Anzahl von Kostenpositionen, für die besondere Anforderungen gelten.

(35) Es sollte Flugsicherungsorganisationen nicht gestattet sein, infolge der Annullierung oder Verschiebung neuer und bestehender Investitionen während eines Bezugszeitraums finanzielle Überschüsse zu erwirtschaften. Die Flugsicherungsorganisationen sollten geplante umfangreiche Investitionsvorhaben während eines Bezugszeitraums jährlich anpassen können, vorbehaltlich einer ausführlichen Begründung und unter der Voraussetzung, dass die beantragten Änderungen von der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Übersteigen die tatsächlichen Kosten neuer und bestehender Investitionen die entsprechenden festgestellten Kosten während eines Bezugszeitraums, sollten die nationalen Aufsichtsbehörden dafür zuständig sein, die von Flugsicherungsorganisationen übermittelten detaillierten Begründungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu genehmigen, dass den Luftraumnutzern zusätzliche Kosten angelastet werden. Wesentliche Unterschiede bei diesen Kosten sollten den Nutzern nicht in Rechnung gestellt werden, es sei denn, die nationale Aufsichtsbehörde hat festgestellt, dass die zusätzlichen Kosten ausschließlich auf neue und bestehende, für betriebliche Änderungen erforderliche Investitionen zurückzuführen sind die, die mit der Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans und insbesondere von gemeinsamen SESAR-Vorhaben in Einklang stehen.

(36) Unvorhersehbare Änderungen der anwendbaren Rechtsvorschriften oder finanziellen Bedingungen können während eines Bezugszeitraums zu erheblichen Abweichungen der tatsächlichen Kosten der Altersversorgung von den in den Leistungsplänen festgelegten Kosten der Altersversorgung führen. Vorbehaltlich der Kontrolle durch die nationale Aufsichtsbehörde sollten diese Kostendifferenzen mittels Anpassungen des Gebührensatzes an die Luftraumnutzer weitergegeben werden.

(37) Die Mitgliedstaaten sollten jährlich einen Gebührensatz für jede Gebührenzone festlegen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Gebührensätze gemeinsam festsetzen können, insbesondere wenn sich Gebührenzonen über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken oder wenn sie einem gemeinsamen Streckengebührensystem angehören. Die Kommission sollte überprüfen, ob die von den Mitgliedstaaten übermittelten Gebührensätze den Bestimmungen dieser Verordnung für die Berechnung des Gebührensatzes entsprechen.

(38) Durch die Gebührenregelung sollten vollständige und transparente Informationen über die Kostengrundlagen für die Gebühren, die tatsächlichen Kosten und die Gebührensätze sichergestellt werden. Vor Beginn eines Bezugszeitraums sollten die Mitgliedstaaten Flugsicherungsorganisationen, Vertreter der Luftraumnutzer und erforderlichenfalls Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren zu den geplanten festgestellten Kosten, den geplanten Investitionen, den Prognosen für die Dienstleistungseinheiten und der Gebührenpolitik für den betreffenden Bezugszeitraum konsultieren. Während des Bezugszeitraums sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass diese Beteiligten jährlich zu den geplanten Gebührensätzen und den im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten tatsächlich entstandenen Kosten, konsultiert werden. Die Mitgliedstaaten sollten allen konsultierten Stellen für die Zwecke der Konsultationen vollständige und angemessene Informationen zur Verfügung stellen.

(39) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, die Flugsicherungsgebühren zu differenzieren, um Anreize für die Ausrüstung von Luftfahrzeugen mit Systemen, die Bestandteil der gemeinsamen SESAR-Vorhaben sind, zu schaffen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, eine weitere Differenzierung der Gebühren unter Berücksichtigung des Überlastungsgrads des Netzes in einem bestimmten Gebiet oder auf einer bestimmten Strecke zu bestimmten Zeiten vorzunehmen, um die Effizienz der Flugsicherungsdienste zu steigern und ihre optimierte Nutzung zu fördern.

(40) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Streckengebühren kollektiv innerhalb eines gemeinsamen Streckengebührensystems durch eine einzige Gebühr je Flug zu erheben, um die Effizienz der Gebührenregelung zu verbessern und den Verwaltungs- und Rechnungslegungsaufwand zu verringern.

(41) Um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsgebühren von den Luftraumnutzern unverzüglich und vollständig entrichtet werden, sollten Durchsetzungsmaßnahmen vorgesehen werden.

(42) Die Flugsicherungsgebühren für jeden einzelnen Flug sollten für jede Gebührenzone als Produkt aus dem geltenden Gebührensatz und der Anzahl der Dienstleistungseinheiten berechnet werden. Die insbesondere Leichtflugzeugen auferlegten Gebühren sollten nicht so hoch bemessen sein, dass sie die Inanspruchnahme der für die Sicherheit oder die Einführung neuer Techniken und Verfahren notwendigen Einrichtungen und Dienste erschweren. Die Mitgliedstaaten sollten die Kosten für jene Dienste decken, die von Flugsicherungsorganisationen für Flüge erbracht werden, die von Flugsicherungsgebühren befreit sind.

(43) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, in Fällen, in denen es keine Belege für betriebliche Probleme gibt, eine vereinfachte Gebührenregelung anzuwenden, um Anreize für Flugsicherungsorganisationen zu schaffen und den Verwaltungsaufwand für die Flugsicherungsorganisationen und die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden zu verringern.

(44) Werden Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Wetterdienste für die Flugsicherung und Flugberatungsdienste („CNS, MET und AIS“) oder ATM-Datendienste zu Marktbedingungen erbracht, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Dienste von bestimmten Vorschriften der Gebührenregelung und von der Zielfestlegung für die Kosteneffizienz auszunehmen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, solche Marktbedingungen während eines Bezugszeitraums festzulegen.

(45) Die Bereitstellung angemessener Daten und Informationen durch die nationalen Aufsichtsbehörden, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Flughafenkoordinatoren, Luftraumnutzer und den Netzmanager ist wesentlich für die Festlegung und Überwachung der Leistungsziele auf Unionsebene und auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

(46) Die nationalen Aufsichtsbehörden sollten die Fortschritte bei der Erreichung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele regelmäßig überwachen. Werden die Ziele nicht erreicht, sollte der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde die geeigneten Maßnahmen ergreifen, um Abhilfe zu schaffen.

(47) Die Kommission sollte die Leistung der Flugsicherungsdienste und der Netzfunktionen überwachen und regelmäßig die Erreichung der Leistungsziele bewerten. Die Kommission sollte dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum die Ergebnisse dieser Überwachung jährlich vorlegen.

(48) Unbeschadet der Vertraulichkeitspflichten in Bezug auf die Marktbedingungen sollten die nach dieser Verordnung erforderlichen wesentlichen Informationen und Abschlussberichte öffentlich zugänglich gemacht werden, um angemessene Transparenz zu gewährleisten und eine ordnungsgemäße Konsultation der Beteiligten zu ermöglichen.

(49) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben werden, jedoch über dieses Datum hinaus für Verpflichtungen gelten, die den zweiten Bezugszeitraum betreffen.

(50) Diese Verordnung sollte für den dritten Bezugszeitraum und die darauf folgenden Bezugszeiträume gelten. Um die Annahme unionsweiter Ziele und die Ausarbeitung und Annahme von Leistungsplänen vor Beginn des dritten Bezugszeitraums zu ermöglichen, sollte diese Verordnung ab dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit sofortiger Wirkung gelten.

(51) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

(1) In dieser Verordnung sind die Maßnahmen für das Funktionieren der Leistungssysteme und Gebührenregelungen für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen festgelegt.

(2) Diese Verordnung gilt für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen für den allgemeinen Luftverkehr innerhalb der ICAO-Region Europa („EUR“) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation („ICAO“), sofern die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zuständig sind.

Diese Verordnung gilt für:

a) die Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;

b) die Stelle, die von der Kommission zur Wahrnehmung der Aufgaben benannt wurde, die für die Durchführung der Netzfunktionen erforderlich sind (im Folgenden der „Netzmanager“) gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 benannt wurde.

Diese Verordnung gilt ferner — für die Zwecke der Zielfestlegung und Leistungsüberwachung in Bezug auf die Kosteneffizienz — für Behörden oder Stellen, denen Kosten entstehen, die durch Nutzergebühren gedeckt werden können, wie in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und Artikel 22 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung dargelegt.

(3) Diese Verordnung gilt für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug, die auf Flughäfen in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten mit mindestens 80 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln („IFR“) im Jahr erbracht werden.

(4) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Bestimmungen dieser Verordnung auch auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug anzuwenden, die an anderen Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet als den in Absatz 3 genannten erbracht werden.

(5) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Bestimmungen dieser Verordnung auch anzuwenden auf:

a) Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen, die in einem ihrer Zuständigkeit liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Regionen als der ICAO-Region EUR bereitgestellt werden, unbeschadet der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (im Folgenden das „Abkommen von Chicago");

b) Flugsicherungsorganisationen, die die Genehmigung zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung nach Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erhalten haben.

(6) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über jeden Beschluss nach den Absätzen 4 oder 5.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Geltungsdauer dieser Beschlüsse der Dauer eines Bezugszeitraums entspricht. Sie ändern oder widerrufen diese Beschlüsse während eines Bezugszeitraums nicht.

(7) Diese Verordnung gilt für den dritten Bezugszeitraum gemäß Artikel 7 und für die folgenden Bezugszeiträume.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „tatsächliche Kosten" (actual cost): Kosten, die in einem Kalenderjahr für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten tatsächlich entstanden sind und für die ein geprüfter Rechnungsabschluss vorliegt, oder die — in Ermangelung eines solchen geprüften Rechnungsabschlusses — einer abschließenden Prüfung unterzogen werden;

2. „Flugverkehrsdienststelle" oder „ATS-Stelle" (air traffic services unit, ATS unit): eine zivile oder militärische Stelle, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten in einem bestimmten Luftraum zuständig ist;

3. „Flughafenkoordinator" (airport coordinator): die natürliche oder juristische Person, die von einem Mitgliedstaat zur Durchführung der Koordinierungsaufgaben auf koordinierten Flughäfen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates ([9]) benannt wurde;

4. „Flughafenbetreiber" (airport operator): eine juristische oder natürliche Person, die einen oder mehrere Flugplätze betreibt;

5. „Luftraumnutzer" (airspace user): der Betreiber des Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges, oder wenn der Luftfahrzeugbetreiber nicht bekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs, so lange bis der Nachweis geführt wird, dass der Betreiber zu dem Zeitpunkt eine andere Person war;

6. „Vertreter der Luftraumnutzer" (airspace users' representative): eine juristische Person oder Stelle, die die Interessen einer oder mehrerer Kategorien von Luftraumnutzern vertritt;

7. „Bezirkskontrollstelle" (area control centre): eine Stelle, die Flugverkehrsdienste für kontrollierte Flüge in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringt.

8. „Streckengebührenzone" (en route charging zone): einen vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum reichendes Luftraumband, in dem Streckenflugsicherungsdienste erbracht werden und für das eine einzige Kostengrundlage und ein einheitlicher Gebührensatz gelten;

9. „außergewöhnliches Ereignis" (exceptional event): Umstände, unter denen die ATM-Kapazität wegen einer durch betriebliche oder technische Änderungen bedingten geplanten Beschränkung, sehr ungünstiger Witterungsbedingungen, mangelnder Verfügbarkeit großer Teile des Luftraums, entweder aus natürlichen oder aus politischen Gründen, oder einer Streikmaßnahme und der Aktivierung der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen (EACCC) durch den Netzmanager aufgrund einer oder mehrerer dieser Ursachen abnorm verringert ist, sodass das Niveau der Verkehrsfluss(ATFM)-Verspätungen abnorm hoch ist;

10. „Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln (IFR) im Jahr" (IFR air transport movements per year): die Summe der nach Instrumentenflugregeln durchgeführten Starts und Landungen, berechnet als Jahresdurchschnitt der drei Kalenderjahre vor dem Jahr, in dem der Leistungsplanentwurf gemäß Artikel 12 zu übermitteln war;

11. „prognostizierter Inflationsindex" (forecasts inflation index): der auf dem dritten Jahr vor Beginn eines Bezugszeitraums basierende jährliche Inflationsindex, der anhand der neuesten verfügbaren Inflationsprognose der durchschnittlichen prozentualen Veränderung des Verbraucherpreisindex berechnet wird, die vom Internationalen Währungsfonds für den betreffenden Mitgliedstaat zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans veröffentlicht wurde. Ist die vom Internationalen Währungsfonds veröffentlichte prozentuale Veränderung für ein bestimmtes Jahr negativ, so ist ein Nullwert zu verwenden.

([9]) Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

12. „Index der tatsächlichen Inflation“ (actual inflation index): der auf dem dritten Jahr vor Beginn eines Bezugszeitraum basierende jährliche Index der tatsächlichen Inflation, der anhand der tatsächlichen Inflationsrate berechnet wird, die die Kommission im April des Jahres n + 1 im harmonisierten Verbraucherpreisindex von Eurostat für den betreffenden Staat veröffentlicht hat. Ist die von der Kommission veröffentlichte prozentuale Veränderung für ein bestimmtes Jahr negativ, so ist ein Nullwert zu verwenden;

13. „umfangreiche Investition“ (major investment): Erwerb, Entwicklung, Ersatz, Modernisierung oder Anmietung von Sachanlagen, wobei der Gesamtwert über die gesamte Lebensdauer der Sachanlage real mehr als 5 Mio. EUR beträgt;

14. „nationale Behörde“ (national authority): eine Regulierungs- oder Aufsichtsbehörde, die von einem oder mehreren Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke eingerichtet wurde;

15. „neue und bestehende Investition“ (new and existing investment): Erwerb, Entwicklung, Ersatz, Modernisierung oder Anmietung von Sachanlagen, wenn die Abschreibungs- und Kapitalkosten oder, im Fall der Anmietung, die Betriebskosten dieser Investition im Bezugszeitraum des Leistungsplans anfallen;

16. „Bezugszeitraum“ (reference period): der Zeitraum der Gültigkeit und Anwendung der unionsweit geltenden Leistungsziele gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 7 der vorliegenden Verordnung;

17. „Referenzwert“ (reference value): der vom Netzmanager für jeden Mitgliedstaat und jeden funktionalen Luftraumblock berechnete Wert der ATFM-Verspätung im Streckenflug um zu gewährleisten, dass das unionsweit geltende ATFM-Verspätungsziel im Streckenflug eingehalten wird;

18. „Umstrukturierungskosten“ (restructuring costs): erhebliche einmalige Kosten, die Flugsicherungsorganisationen bei der Umstrukturierung durch die Einführung neuer Technologien, Verfahren oder Geschäftsmodelle zur Förderung der Erbringung integrierter Dienstleistungen, die Entschädigung von Beschäftigten, die Schließung von Flugverkehrskontrollzentren, die Verlagerung von Tätigkeiten an neue Standorte, die Abschreibung von Vermögenswerten oder der Erwerb strategischer Beteiligungen an anderen Flugsicherungsorganisationen entstehen;

19. „Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn“ (runway incursion): ein Ereignis auf einem Flugplatz, bei dem sich ein Luftfahrzeug, ein Fahrzeug oder eine Person unzulässigerweise im Schutzbereich einer für Start und Landung von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befindet;

20. „Nichteinhaltung der Mindeststaffelung“ (separation minima infringement): eine Situation, in der der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen Luftfahrzeugen nicht eingehalten wurde;

21. „An- und Abfluggebührenzone“ (terminal charging zone): ein Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, an denen Flugsicherungsdienste für An- und Abflug erbracht werden und für die eine einzige Kostengrundlage und ein einheitlicher Gebührensatz gelten.

KAPITEL II

AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN

Artikel 3

Unterstützung durch das Leistungsüberprüfungsgremium

Soweit dies für die Wahrnehmung der Aufgaben der Kommission im Zusammenhang mit der Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erforderlich ist, kann die Kommission das Leistungsüberprüfungsgremium um Unterstützung in Bezug auf Folgendes ersuchen:

a) Erhebung, Prüfung, Validierung und Verbreitung einschlägiger Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen;

b) Auswahl oder Anpassung wesentlicher Leistungsbereiche;

c) Festlegung wesentlicher Leistungsindikatoren und von Indikatoren für die Überwachung;

d) Festlegung unionsweit geltender Leistungszielbereiche sowie Festlegung und Überprüfung unionsweit geltender Leistungsziele;

e) Festlegung der Basiswerte, Warnschwellen und der Vergleichsgruppen gemäß Artikel 9 Absatz 4;

f) Bewertung der Kohärenz der Entwürfe nationaler Leistungsziele oder der auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegten Leistungsziele („FAB-Leistungsziele“) mit den unionsweit geltenden Leistungszielen gemäß Artikel 14 und Artikel 15 und Überarbeitung der Leistungsplanentwürfe gemäß Artikel 14 Absatz 1 und Artikel 15 Absatz 1;

g) Überprüfung der Vollständigkeit der Leistungsplanentwürfe gemäß Artikel 13;

h) Überprüfung des Entwurfs des Netzleistungsplans nach Artikel 10 Absatz 5 dieser Verordnung, in Einklang mit Artikel 19;

i) Bewertung der überarbeiteten Leistungsziele und der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15 Absatz 5 ergriffenen Behebungsmaßnahmen;

j) Überwachung der Leistung der Flugsicherungsdienste, einschließlich der Investitions- und Kapitalausgaben auf Unionsebene, auf nationaler Ebene und auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke;

k) Überwachung der Leistung der Netzfunktionen gemäß Artikel 37 Absatz 2;

l) Bewertung der von den nationalen Aufsichtsbehörden im Zusammenhang mit den Leistungsplänen erhaltenen Informationen gemäß Artikel 37 Absatz 3 zur Überwachung der Leistung des europäischen ATM-Netzes;

m) Bewertung der Erreichung der Leistungsziele während des Bezugszeitraums;

n) Aufrechterhaltung und Unterstützung bei der Koordinierung eines Zeitplans für die Konsultation der Beteiligten zu den Leistungsplänen und den Konsultationspflichten nach Artikel 24 Absätze 2 und 3 und Artikel 30.

Artikel 4

Bereitstellung von Informationen und Erleichterung der Überwachung durch Flugsicherungsorganisationen

(1) Soweit dies für die Wahrnehmung der Aufgaben der nationalen Aufsichtsbehörden im Zusammenhang mit der Funktionsweise des Leistungssystems im Einzelnen erforderlich ist, übermitteln die Flugsicherungsorganisationen diesen Behörden auf Anfrage unverzüglich Folgendes:

a) Informationen über lokale Bedingungen, die für die Festlegung nationaler Leistungsziele oder für Leistungsziele, die auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegt wurden, relevant sind;

b) Daten zur Ermittlung der Eigenkapitalrendite für Flugsicherungsgebühren;

c) Informationen über geplante Investitionen in den fünf Jahren nach dem Datum der Anfrage, aus denen das Profil der geplanten Ausgaben für neue und bestehende Investitionen während des Bezugszeitraums und darüber hinaus hervorgeht und ersichtlich ist, wie umfangreiche Investitionen zur Leistung in jedem wesentlichen Leistungsbereich beitragen;

d) ihren Geschäftsplan gemäß Anhang III Punkt ATM/ANS.OR.D.005 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission ([10]);

e) für die Anwendung von Artikel 28 Absatz 3 erforderliche Informationen;

f) Daten zu den Kostengrundlagen und Informationen über die Kostenzuweisung an Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug sowie Daten zu den Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten und Daten zu den erhaltenen öffentlichen Mitteln.

(2) Die Flugsicherungsorganisationen erleichtern die Tätigkeiten, die für die in Artikel 37 Absatz 1 genannte Überwachung durch die zuständige nationale Aufsichtsbehörde oder im Namen der zuständigen nationalen Aufsichtsbehörde in Einklang mit dem nationalen Recht des Mitgliedstaats der betreffenden Behörde erforderlich sind, indem sie insbesondere auf Anfrage relevante Unterlagen, Daten, Informationen und mündliche Erläuterungen zur Verfügung stellen und indem sie, sofern dies nach dem nationalen Recht dieses Mitgliedstaats zulässig ist, in Einklang mit diesem nationalen Recht Zugang zu relevanten Räumlichkeiten, Grundstücken oder Fahrzeugen gewähren.

Artikel 5

Unterstützung durch den Netzmanager

Der Netzmanager nimmt folgende Aufgaben im Zusammenhang mit der Funktionsweise des Leistungssystems wahr:

a) er unterstützt die Kommission, indem er vor dem Beginn eines Bezugszeitraums relevante Beiträge zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele und zur Überwachung der Einhaltung dieser Ziele während des Bezugszeitraums leistet, unter anderem indem er die Kommission unverzüglich auf alle Fälle hinweist, in denen Leistungsziele nicht erreicht werden oder die Gefahr besteht, dass sie nicht erreicht werden, oder bei denen ein wesentlicher und anhaltender Abfall der Betriebsleistung zu verzeichnen ist;

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

b) auf Ersuchen der Kommission unterstützt er die nationalen Aufsichtsbehörden, indem er relevante Beiträge zur Ausarbeitung der Leistungspläne leistet und die betreffende nationale Aufsichtsbehörde unverzüglich davon in Kenntnis setzt, wenn die nationalen Leistungsziele oder die FAB-Leistungsziele nicht erreicht werden oder die Gefahr besteht, dass sie nicht erreicht werden, oder bei denen ein wesentlicher und anhaltender Abfall der Betriebsleistung zu verzeichnen ist;

c) er unterstützt die Flugsicherungsorganisationen beim Erreichen der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele, insbesondere durch Entwicklung und Umsetzung des Netzbetriebsplans gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123.

Artikel 6

Koordinierung mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit

Gemäß Artikel 13a der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und in Einklang mit Artikel 75 Absatz 2 Buchstabe h sowie Artikel 93 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 stimmen sich die Kommission und die Mitgliedstaaten mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ab, um sicherzustellen, dass

a) Sicherheitsaspekte, einschließlich der Festlegung, Überarbeitung und Umsetzung wesentlicher Leistungsindikatoren und unionsweit geltender Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit, ordnungsgemäß behandelt werden;

b) die wesentlichen Leistungsindikatoren und die Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit mit dem Europäischen Plan für Flugsicherheit nach Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 in Einklang stehen.

KAPITEL III

FESTLEGUNG DER LEISTUNGSZIELE

Artikel 7

Dauer der Bezugszeiträume

(1) Der dritte Bezugszeitraum deckt die Kalenderjahre 2020 bis einschließlich 2024 ab.

(2) Die nachfolgenden Bezugszeiträume decken jeweils fünf Kalenderjahre ab.

(3) Die Dauer der Bezugszeiträume nach den Absätzen 1 und 2 gilt unbeschadet Artikel 10 Absatz 6.

Artikel 8

Wesentliche Leistungsindikatoren und Indikatoren für die Überwachung

(1) Die wesentlichen Leistungsindikatoren und die Indikatoren für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten auf Unionsebene für jeden wesentlichen Leistungsbereich sind die in Anhang I Abschnitt 1 festgelegten Indikatoren.

(2) Die wesentlichen Leistungsindikatoren und die Indikatoren für die Überwachung der Leistung von Flugsicherungsdiensten auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke sind die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Indikatoren.

(3) Die wesentlichen Leistungsindikatoren und die Indikatoren für die Überwachung der Leistung der Netzfunktionen sind die in Anhang I Abschnitt 3 festgelegten Indikatoren.

(4) Die Mitgliedstaaten können zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Indikatoren wesentliche Leistungsindikatoren und Indikatoren für die Überwachung, insbesondere im Hinblick auf zivil-militärische oder meteorologische Aspekte, festlegen.

Artikel 9

Unionsweit geltende Leistungsziele

(1) Spätestens 19 Monate vor dem Beginn eines Bezugszeitraums übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden der Kommission Daten über die anfänglichen Kosten und Informationen über Verkehrsprognosen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe f, die sich auf den bevorstehenden Bezugszeitraum beziehen, als Beitrag zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele.

(2) Spätestens 15 Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums veröffentlicht die Kommission indikative Zielbereiche für die unionsweit geltenden Leistungsziele; bei es sich um die jährlichen Mindest- und Höchstwerte handelt, innerhalb deren die Kommission die unionsweit geltenden Leistungsziele festzulegen beabsichtigt.

Die Kommission konsultiert die Beteiligten nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, sonstige relevante Personen und Organisationen sowie, im Hinblick auf Sicherheitsaspekte, die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit zu diesen indikativen Zielbereichen.

(3) Spätestens 7 Monate vor dem Beginn eines Bezugszeitraums nimmt die Kommission gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 die unionsweit geltenden Leistungsziele für die wesentlichen Leistungsindikatoren gemäß Artikel 8 Absatz 1 an.

Zu diesem Zweck wird die Kommission

a) die relevanten Beiträge des Leistungsüberprüfungsgremiums, des Netzmanagers und der nationalen Aufsichtsbehörden berücksichtigen;

b) die Strecken-Verkehrsprognosen' ausgedrückt in Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und in Diensteinheiten, verwenden, die auf der neuesten verfügbaren Basisprognose des STATFOR (Statistik and Forecast Service) von Eurocontrol beruhen;

c) jedes unionsweit geltende Leistungsziel mit einer Beschreibung der zugrunde liegenden Annahmen und Überlegungen untermauern, wozu auch die Verwendung der unter Buchstabe a genannten Beiträge, der Ergebnisse der Konsultation gemäß Absatz 2 und anderer relevanter Fakten zählt.

(4) Zusammen mit der Annahme unionsweit geltender Leistungsziele legt die Kommission Folgendes fest:

a) einen unionsweit geltenden „Basiswert für festgestellte Kosten" und einen unionsweit geltenden „Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit" zur Festlegung der Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz für den in Anhang I Abschnitt 1 Nummer 4.1 genannten wesentlichen Leistungsindikator. Diese Basiswerte werden bezogen auf das Jahr vor dem Beginn des Bezugszeitraums berechnet.

   Der Basiswert für die festgestellten Kosten wird geschätzt anhand der für den vorangegangenen Bezugszeitraum verfügbaren tatsächlichen Kosten, die angepasst wurden, um den neuesten verfügbaren Kostenschätzungen, Verkehrsschwankungen und ihrem Verhältnis zu den Kosten Rechnung zu tragen.

   Der Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit wird ermittelt, indem der Basiswert für die festgestellten Kosten durch die in Diensteinheiten ausgedrückte Verkehrsprognose für das dem Beginn des Bezugszeitraums vorausgehende Jahr geteilt wird.

b) Warnschwellen, bei deren Überschreitung die Mitgliedstaaten eine Überarbeitung der in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i beantragen können. Diese Warnschwellen beruhen auf folgenden Parametern:

   i) der Abweichung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von der Verkehrsprognose in einem bestimmten Kalenderjahr, ausgedrückt als Prozentsatz der Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln;

   ii) der Abweichung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von der Verkehrsprognose in einem bestimmten Kalenderjahr, ausgedrückt als Prozentsatz der Diensteinheiten;

   iii) der Schwankung der Referenzwerte infolge der saisonalen Aktualisierungen des Netzbetriebsplans gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a und Artikel 9 Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 im Vergleich zu den Referenzwerten aus der neuesten Fassung des Netzbetriebsplans, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans verfügbar ist. Diese Schwankung wird als Prozentsatz der Schwankung oder als Bruchteil von Minuten der ATFM-Verspätung im Streckenflug ausgedrückt, je nach der Größenordnung der Referenzwerte.

c) Vergleichsgruppen von Flugsicherungsorganisationen mit einem ähnlichen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfeld zur Bewertung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz.

Artikel 10

Leistungspläne

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden erstellen Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

(2) Die Leistungspläne werden nach dem Muster in Anhang II erstellt und umfassen:

a) verbindliche nationale Leistungsziele oder verbindliche FAB-Leistungsziele auf der Grundlage der in Artikel 8 Absatz 2 genannten wesentlichen Leistungsindikatoren, einschließlich eines „Basiswerts für die festgestellten Kosten" und eines „Basiswerts für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit" für jede Gebührenzone, zur Festlegung von Zielen im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz. Diese Basiswerte werden für das dem Beginn des Bezugszeitraums vorausgehende Jahr berechnet.

Der Basiswert für die festgestellten Kosten wird anhand der für den vorangegangenen Bezugszeitraum verfügbaren tatsächlichen Kosten geschätzt und wird angepasst, um den neuesten verfügbaren Kostenschätzungen, Verkehrsschwankungen und ihrem Verhältnis zu den Kosten Rechnung zu tragen.

Der Basiswert für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit wird ermittelt, indem der Basiswert für die festgestellten Kosten durch die in Diensteinheiten ausgedrückte, neueste verfügbare Verkehrsprognose für das dem Beginn des Bezugszeitraums vorausgehende Jahr geteilt wird;

b) die festgestellten Kosten für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug, die gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und der vorliegenden Verordnung festgelegt werden;

c) die Anreizregelungen gemäß Artikel 11, wobei die Parameter der Anreizregelungen, gegebenenfalls der Differenzierungsmechanismus der Pivotwerte gemäß Artikel 11 Absatz 3 sowie die Maßnahmen, mit denen die Ziele dieser Anreizregelungen erreicht werden sollen, festgelegt werden;

d) eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele;

e) eine Bestätigung, dass sie mit dem Geltungsbereich gemäß Artikel 1 der vorliegenden Verordnung und mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vereinbar sind;

f) die Strecken-Verkehrsprognosen' ausgedrückt in Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und in Diensteinheiten, die auf der Basisprognose des STATFOR von Eurocontrol beruhen;

g) die Prognosen für den an- und abfliegenden Verkehr' ausgedrückt in Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und in Diensteinheiten, die auf der Basisprognose des STATFOR von Eurocontrol beruhen;

h) eine Beschreibung der Initiativen zur Unterstützung der grenzübergreifenden Koordinierung und der Bereitstellung grenzübergreifender Dienste, die der Betriebsleistung oder der Kosteneffizienz oder beiden dienlich sind;

i) Informationen über

   i) umfangreiche Investitionen;

   ii) Änderungsmanagementpläne für das Inkrafttreten erheblicher den Luftraum betreffender Veränderungen oder für Verbesserungen des ATM-Systems, um etwaige negative Auswirkungen auf die Netzleistung zu minimieren.

Hinsichtlich der Buchstaben f und g können die nationalen Aufsichtsbehörden jedoch beschließen, andere Prognosen für den Streckenverkehr bzw. den an- und abfliegenden Verkehr zu verwenden, als die auf der Grundlage der Basisprognose des STATFOR von Eurocontrol erstellten. In diesem Fall konsultieren sie die Vertreter der Luftraumnutzer und die betreffenden Flugsicherungsorganisationen und legen die Gründe für die Verwendung der anderen Prognosen im Leistungsplan dar. Etwaige Abweichungen von der Basisprognose des STATFOR von Eurocontrol müssen sich auf spezifische örtliche Faktoren beziehen, die in dieser Basisprognose nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Für alle wesentlichen Leistungsbereiche werden dieselben Prognosen verwendet.

(3) Die Leistungspläne können zusätzliche Leistungsziele enthalten, die auf der Grundlage der wesentlichen Leistungsindikatoren nach Artikel 8 Absatz 4 festgelegt werden. Diese Ziele unterstützen das Erreichen der Leistungsziele nach Artikel 9 Absatz 3 und Absatz 2 Buchstabe a dieses Artikels.

(4) Gemäß Artikel 10 Absatz 1 und Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 konsultieren die nationalen Aufsichtsbehörden die Flugsicherungsorganisationen, die Vertreter der Luftraumnutzer und erforderlichenfalls die Flughafenbetreiber und die Flughafenkoordinatoren zu den Leistungsplanentwürfen, einschließlich der darin enthaltenen Leistungsziele und Anreizregelungen.

(5) Der Netzmanager erstellt den Netzleistungsplan. Der Netzleistungsplan wird nach dem Muster in Anhang III erstellt und enthält

a) den Zusatznutzen, den der Netzmanager erbringt, indem er die Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, der funktionalen Luftraumblöcke, der Flugsicherungsorganisationen sowie der zivilen und militärischen Luftraumnutzer im Hinblick auf das Erreichen der Kapazitäts- und Umweltziele unterstützt, sowie den Beitrag der Netzfunktionen zur Erreichung der unionsweiten Leistungsziele;

b) die Leistungsziele für den Netzmanager und für jede Netzfunktion sowie die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele.

(6) Hat die Kommission gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 die unionsweit geltenden Leistungsziele überarbeitet, so überarbeiten die Mitgliedstaaten ihre Leistungspläne und nehmen überarbeitete Leistungsziele in Einklang mit dieser Verordnung auf.

Artikel 11

Anreizregelungen

(1) Die in den Leistungsplänen enthaltenen, von den Mitgliedstaaten angenommenen Anreizregelungen

a) schaffen auf wirksame und verhältnismäßige Weise finanzielle Anreize für das Erreichen der Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Kosteneffizienz und Kapazität;

b) gelten während des gesamten Bezugszeitraums des Leistungsplans;

c) müssen diskriminierungsfrei, transparent und wirksam sein;

d) gelten für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug.

(2) Die Anreizregelungen für Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz sind in den Artikeln 27 und 28 geregelt.

(3) Die Anreizregelungen für Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität müssen zusätzlich zu den Grundsätzen nach Absatz 1 folgenden Grundsätzen entsprechen:

a) sie stehen in angemessenem Verhältnis zum Niveau der ATFM-Verspätung und umfassen finanzielle Vor- und Nachteile, die sich wesentlich auf die gefährdeten Einnahmen auswirken;

b) sie werden so festgelegt, dass die maximalen finanziellen Nachteile mindestens den maximalen finanziellen Vorteilen entsprechen;

Die nationale Aufsichtsbehörde legt die in Anhang XIII Nummer 2.1 Buchstabe a Unterabsatz 2 und Nummer 2.2 Buchstabe a Unterabsatz 2 und in Anhang XIII Nummer 2.1 Buchstabe b Unterabsatz 2 und Nummer 2.2 Buchstabe b Unterabsatz 2 genannten festen Höchstprozentsätze für die Berechnung der finanziellen Vor- und Nachteile vorbehaltlich einer Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer und der betreffenden Flugsicherungsorganisationen fest.

Bei der Berechnung der finanziellen Vorteile dürfen die festen Höchstprozentsätze nach Anhang XIII Nummer 2.1 Buchstabe a Unterabsatz 2 und Nummer 2.2 Buchstabe a Unterabsatz 2 2 % nicht überschreiten.

c) für die Berechnung der finanziellen Vor- und Nachteile werden Pivotwerte verwendet;

Die nationale Aufsichtsbehörde beschließt vor Beginn des Bezugszeitraums, welche Ziele diesen Pivotwerten zugrunde zu legen sind:

i) die nationalen Leistungsziele, aufgeschlüsselt auf Ebene der einzelnen Flugsicherungsorganisationen; oder

ii) die differenzierten Leistungsziele auf nationaler Ebene, die, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Flugsicherungsorganisationen, gemäß Anhang XIII Nummer 1 jährlich von der nationalen Aufsichtsbehörde für das folgende Jahr, vorbehaltlich einer Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer und der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, festgelegt werden. Der Differenzierungsmechanismus wird im Leistungsplan festgelegt, gilt für jedes Jahr des Bezugszeitraums und wird während des Bezugszeitraums nicht geändert.

Die nationale Aufsichtsbehörde unterrichtet die Kommission jährlich über die Pivotwerte;

d) vorbehaltlich der Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer und der betreffenden Flugsicherungsorganisationen wird von der nationalen Aufsichtsbehörde ein symmetrischer Wertebereich um den Pivotwert herum festgelegt, um sicherzustellen, dass geringfügige Schwankungen der ATFM-Verspätung keine finanziellen Vor- oder Nachteile mit sich bringen;

e) ist die tatsächliche durchschnittliche ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n geringer als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert und überschreitet den in Buchstabe d genannten Wertebereich, so ergibt sich daraus ein finanzieller Vorteil durch eine Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 gemäß Anhang XIII Nummer 2;

f) ist die tatsächliche durchschnittliche ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n größer als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert und überschreitet den in Buchstabe d genannten Wertebereich, so ergibt sich daraus ein finanzieller Nachteil durch eine Senkung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 gemäß Anhang XIII Nummer 2;

g) für die Streckenflugziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität und wenn der Leistungsplan auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke festgelegt wird, gelten zusätzlich zu den Grundsätzen nach den Buchstaben a bis f folgende Bestimmungen:

i) die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden schlüsseln das FAB-Leistungsziel nach Anhang I Abschnitt 2 Nummer 3.1 Buchstabe a auf der Ebene jeder betreffenden Flugsicherungsorganisation auf, um Anreize auf nationaler Ebene zu setzen. Die resultierenden Werte bilden die Grundlage für die in Buchstabe c genannten Pivotwerte;

ii) die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden wenden dieselbe Anreizregelung in einheitlicher Weise auf alle betreffenden Flugsicherungsorganisationen an;

iii) die Pivotwerte für den funktionalen Luftraumblock werden zusätzlich zu den Pivotwerten auch auf der Ebene jeder einzelnen Flugsicherungsorganisation gemäß Ziffer i verwendet und basieren entweder

— auf den Leistungszielen auf der Ebene des funktionaler Luftraumblocks; oder

— auf den differenzierten Leistungszielen auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks gemäß Anhang XIII Nummer 1, vorbehaltlich der Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer und der betreffenden Flugsicherungsorganisationen;

iv) abweichend von Buchstabe c entscheiden alle betroffenen nationalen Aufsichtsbehörden gemeinsam, ob die Pivotwerte auf Ebene jeder einzelnen Flugsicherungsorganisation und auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke zu differenzieren sind oder nicht. Diese Entscheidung gilt für die gesamte Dauer des Bezugszeitraums einheitlich für alle Pivotwerte auf der Ebene jeder einzelnen Flugsicherungsorganisation und auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke;

v) sind Leistungsziele auf nationaler Ebene und auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke zu differenzieren, so gilt derselbe Differenzierungsmechanismus für Leistungsziele auf nationaler Ebene und auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke;

vi) ist die gesamte ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug im Jahr n auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks größer als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert nach Ziffer iii und überschreitet den in Absatz 3 Buchstabe d genannten Wertebereich, so gilt Absatz 3 Buchstabe e nicht und gilt Absatz 3 Buchstabe f nur für die Flugsicherungsorganisationen, bei denen die tatsächliche ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n größer ist als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert und den in Buchstabe d genannten Wertebereich überschreitet;

vii) ist die gesamte ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug im Jahr n auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks geringer als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert nach Ziffer iii und überschreitet den in Absatz 3 Buchstabe d genannten Wertebereich, so gilt Absatz 3 Buchstabe f nicht und gilt Absatz 3 Buchstabe e nur für die Flugsicherungsorganisationen, bei denen die tatsächliche ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n geringer ist als der für das Jahr n festgelegte Pivotwert und den in Buchstabe d genannten Wertebereich überschreitet.

(4) Die Anreizregelungen in den von den Mitgliedstaaten angenommenen Leistungsplänen können in Einklang mit Absatz 1 Buchstaben b und c auch finanzielle Anreize für das Erreichen der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt oder für die Erreichung der in Artikel 10 Absatz 3 genannten zusätzlichen Leistungsziele enthalten, sofern sie wirksam und verhältnismäßig sind. Diese Anreizregelungen sollten zusätzlich zu und unabhängig von den in den Absätzen 2 und 3 genannten Anreizregelungen angewandt werden. Die aggregierten finanziellen Vorteile oder finanziellen Nachteile dieser Anreizregelungen dürfen 2 % bzw. 4 % der festgestellten Kosten des Jahres n nicht übersteigen.

KAPITEL IV

ANNAHME, BEWERTUNG UND ÜBERARBEITUNG VON LEISTUNGSPLÄNEN

Artikel 12

Annahme und Vorlage der Leistungsplanentwürfe

Jeder Mitgliedstaat verabschiedet einen von den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden oder sonstigen Behörden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke ausgearbeiteten Leistungsplanentwurf und legt ihn der Kommission spätestens drei Monate vor Beginn des Bezugszeitraums vor, auf den sich der Entwurf bezieht. Wurde der Leistungsplanentwurf auf Ebene des funktionalen Luftraumblocks erstellt, so muss er nach der Annahme dieses Plans durch alle betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission vorgelegt werden.

Artikel 13

Überprüfung und Vollständigkeit der Leistungsplanentwürfe

(1) Die Kommission überprüft, ob die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 vorgelegten Leistungsplanentwürfe alle Elemente enthalten, die für die Bewertung der Einhaltung der in Artikel 10 Absätze 2 und 4 sowie gegebenenfalls der in Artikel 10 Absätze 3 und 5 genannten Anforderungen erforderlich sind.

(2) Stellt die Kommission nach der Überprüfung gemäß Absatz 1 fest, dass ein oder mehrere Elemente fehlen, fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach Erhalt des Leistungsplanentwurfs auf, einen aktualisierten Leistungsplanentwurf vorzulegen, der das fehlende Element bzw. die fehlenden Elemente enthält.

In diesem Fall übermitteln der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission den aktualisierten Leistungsplanentwurf unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von drei Wochen nach dem Ersuchen der Kommission.

(3) Die Kommission leitet die Bewertung gemäß Artikel 14 des Entwurfs des Leistungsplans ein, nachdem sie gemäß Absatz 1 überprüft hat, dass der Leistungsplanentwurf alle erforderlichen Elemente enthält, oder, soweit zutreffend, sobald sie den aktualisierten Leistungsplanentwurf gemäß Absatz 2 erhalten hat.

Artikel 14

Bewertung und Überarbeitung von Leistungsplanentwürfen und Zielen

(1) Die Kommission bewertet die Kohärenz der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele, die in den Entwürfen der Leistungspläne enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Die Kommission kann die Bewertung durch Überprüfung der Leistungsplanentwürfe in Bezug auf die in Anhang IV Nummer 2 aufgeführten Elemente ergänzen.

(2) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 1 fest, dass die in einem Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, so erlässt die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Erhalt des Leistungsplanentwurfs oder, sofern zutreffend, des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs nach Artikel 13 Absatz 2 einen Beschluss, mit dem der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten davon in Kenntnis gesetzt werden.

(3) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 1 fest, dass ein oder mehrere im Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, so erlässt die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Erhalt des Leistungsplanentwurfs oder, sofern zutreffend, des nach Artikel 13 Absatz 2 überarbeiteten Leistungsplanentwurfs einen Beschluss mit Empfehlungen nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

In diesem Fall überarbeiten der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten nach Erlass des Kommissionbeschlusses die Leistungsziele, treffen geeignete Maßnahmen, um den Leistungsplanentwurf unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission zu überarbeiten, und legen der Kommission den überarbeiteten Leistungsplanentwurf vor.

Artikel 15

Bewertung des überarbeiteten Entwurfs der Leistungspläne und -ziele und Annahme von Behebungsmaßnahmen

(1) Nach Erhalt des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs, der der Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 3 vorgelegt wird, bewertet sie diesen und die Vereinbarkeit der darin enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 festgelegten Kriterien und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Im Rahmen dieser Bewertung kann die Kommission die überarbeiteten Leistungsplanentwürfe auch anhand der in Anhang IV Nummer 2 angegebenen Elemente überprüfen.

(2) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 1 fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, erlässt die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Erhalt des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs einen Beschluss, mit dem der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten davon in Kenntnis gesetzt werden.

(3) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 1 fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele möglicherweise nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, leitet die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Erhalt des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs eine eingehende Prüfung dieser Leistungsziele und der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, gegebenenfalls verbunden mit der Anforderung zusätzlicher Informationen von den nationalen Aufsichtsbehörden, ein und setzt den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(4) Stellt die Kommission nach Durchführung der eingehenden Prüfung gemäß Absatz 3 fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, erlässt die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Einleitung der eingehenden Prüfung einen Beschluss, mit dem der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten davon in Kenntnis gesetzt werden.

(5) Stellt die Kommission nach Durchführung der eingehenden Prüfung gemäß Absatz 3 fest, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen überarbeiteten Leistungsziele nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen, erlässt die Kommission innerhalb von fünf Monaten nach Einleitung der eingehenden Prüfung nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Unterabsatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 einen Beschluss über die vom betreffenden Mitgliedstaat oder von den betreffenden Mitgliedstaaten zu ergreifenden Behebungsmaßnahmen.

(6) Hat die Kommission den in Absatz 5 genannten Beschluss erlassen, teilen der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Erlass dieses Beschlusses die Maßnahmen mit, die sie nach Maßgabe dieses Beschlusses getroffen haben, sowie Informationen, die belegen, dass diese Maßnahmen mit dem Beschluss in Einklang stehen.

(7) Auf der Grundlage der ihr gemäß Absatz 6 übermittelten Informationen prüft die Kommission, ob die von dem betreffenden Mitgliedstaat oder den betreffenden Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen ausreichen, um die Einhaltung des in Absatz 5 genannten Beschlusses in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten.

Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen ausreichen, um die Einhaltung des in Absatz 5 genannten Beschlusses zu gewährleisten, setzt sie den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die Einhaltung des in Absatz 5 genannten Beschlusses zu gewährleisten, unterrichtet sie den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten entsprechend und ergreift gegebenenfalls Maßnahmen, um gegen die Nichteinhaltung vorzugehen, einschließlich Maßnahmen gemäß Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Artikel 16

Annahme von Leistungsplänen

Jeder Mitgliedstaat nimmt seinen Leistungsplan, soweit zutreffend, in einem der folgenden Fälle an und veröffentlicht diesen:

a) nach Erlass eines Beschlusses durch die Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 15 Absatz 4;

b) nach Erlass eines Beschlusses durch die Kommission gemäß Artikel 15 Absatz 7 Unterabsatz 2;

c) nachdem die Kommission auf Antrag eines betreffenden Mitgliedstaats oder mehrerer betreffender Mitgliedstaaten einen Beschluss zur Überarbeitung der Leistungsziele innerhalb des Bezugszeitraums gemäß Artikel 18 Absatz 1 erlassen hat, sofern der Leistungsplan von dem betreffenden Mitgliedstaat an die überarbeiteten Leistungsziele angepasst wird.

Artikel 17

Leistungsziele oder Behebungsmaßnahmen, die nach Beginn des Bezugszeitraums angenommen werden

(1) Konnten die Mitgliedstaaten aufgrund der Zeit, die für den Abschluss der in den Artikeln 14 und 15 genannten Verfahren erforderlich ist, vor Beginn des Bezugszeitraums gemäß Artikel 16 keine Leistungspläne annehmen, gelten die in der neuesten Fassung des Leistungsplanentwurfs enthaltenen Leistungsziele bis zur Annahme der Leistungspläne vorläufig.

(2) In dem in Absatz 1 genannten Fall gelten bei der Annahme der Leistungspläne die Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz rückwirkend durch eine Anpassung der Gebührensätze gemäß Artikel 29 Absatz 5.

Artikel 18

Überarbeitung der Leistungsziele während eines Bezugszeitraums

(1) Während eines Bezugszeitraums können die Mitgliedstaaten ein oder mehrere in den Leistungsplänen enthaltene Leistungsziele überarbeiten und entsprechend geänderte Leistungspläne annehmen, sofern die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten sind der Auffassung, dass die beabsichtigte Überarbeitung angesichts des Auftretens einer oder mehrerer der folgenden Situationen erforderlich und angemessen ist:

   i) mindestens eine der in Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b genannten Warnschwellen ist erreicht und die betreffende nationale Aufsichtsbehörde bzw. die betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden haben die Situation bewertet und nachgewiesen, dass die aus dem Erreichen der Warnschwelle oder Warnschwellen resultierenden Auswirkungen nicht ausreichend gemindert werden können, es sei denn, die Leistungsziele werden überarbeitet,

   ii) die ursprünglichen Daten, Annahmen und Gründe, auch von Investitionen, auf deren Grundlage die betreffenden Leistungsziele festgelegt wurden, sind aufgrund von Umständen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Leistungsplans nicht absehbar waren, in erheblichem und dauerhaftem Umfang nicht mehr korrekt und die nationale Aufsichtsbehörde oder die nationalen Aufsichtsbehörden haben die Situation bewertet und nachgewiesen, dass die daraus resultierenden Auswirkungen nicht ausreichend gemindert werden können, es sei denn, die Leistungsziele werden überarbeitet,

b) die Kommission hat auf begründeten Antrag des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten Folgendes beschlossen:

   i) die Kommission teilt die Auffassung, dass die beabsichtigte Überarbeitung angesichts des Auftretens einer oder mehrerer der unter Buchstabe a genannten Situationen erforderlich und angemessen ist,

   ii) nach Bewertung dieser Ziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 festgelegten Kriterien ist die Kommission der Ansicht, dass die wie beabsichtigt überarbeiteten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen.

Die Kommission erlässt den unter Buchstabe b genannten Beschluss innerhalb von sieben Monaten nach Einreichung des vollständigen Antrags durch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten.

(2) Die in Anwendung dieses Artikels angenommenen Änderungen der Leistungsziele gelten nicht rückwirkend.

Artikel 19

Genehmigung des Netzleistungsplans

(1) Der Netzmanager legt der Kommission den Entwurf des Netzleistungsplans nach Billigung durch das Netzmanagementgremium gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe o der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 spätestens drei Monate vor Beginn des Bezugszeitraums vor.

(2) Die Kommission bewertet, ob der Entwurf des Netzleistungsplans die in Anhang V festgelegten Kriterien erfüllt.

Die Kommission kann den Netzmanager erforderlichenfalls auffordern, einen überarbeiteten Entwurf des Netzleistungsplans vorzulegen, um die Einhaltung der in Anhang V festgelegten Kriterien sicherzustellen.

(3) Stellt die Kommission fest, dass der Entwurf des Netzleistungsplans die in Anhang V festgelegten Kriterien erfüllt, nimmt sie den Netzleistungsplan an.

(4) Nach seiner Annahme durch die Kommission gemäß Absatz 3 veröffentlicht der Netzmanager den Netzleistungsplan und setzt diesen um.

(5) Konnte die Kommission den Netzleistungsplan aufgrund der Zeit, die für den Abschluss der in den Absätzen 2 und 3 genannten Verfahren erforderlich ist, nicht vor Beginn des Bezugszeitraums annehmen, gilt bis zur Annahme des Netzleistungsplans durch die Kommission vorläufig die neueste Fassung des vom Netzmanagementgremium gebilligten Entwurfs des Netzleistungsplans.

KAPITEL V

FINANZIERUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN, FESTLEGUNG VON GEBÜHRENZONEN UND KOSTENGRUNDLAGEN FÜR GEBÜHREN SOWIE TRANSPARENZ

Artikel 20

Grundsätze für die Finanzierung von Flugsicherungsdiensten

(1) Die festgestellten Kosten von Streckenflugsicherungsdiensten werden aus Streckengebühren, die den Luftraumnutzern auferlegt werden, und, sofern Artikel 25 Absatz 3 Anwendung findet, durch sonstige in diesem Artikel genannte Einnahmen finanziert.

(2) Die festgestellten Kosten von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug werden aus An- und Abfluggebühren, die den Luftraumnutzern auferlegt werden, und, sofern Artikel 25 Absatz 3 Anwendung findet, durch sonstige in diesem Artikel genannte Einnahmen finanziert.

(3) Einnahmen aus Streckengebühren und An- und Abfluggebühren dürfen nicht zur Finanzierung gewerblicher Tätigkeiten von Flugsicherungsorganisationen verwendet werden.

Artikel 21

Festlegung von Gebührenzonen

(1) Die Mitgliedstaaten legen in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum, in dem die Flugsicherungsdienste für die Luftraumnutzer erbracht werden, eine oder mehrere Gebührenzonen für die Erhebung von Streckengebühren („Streckengebührenzone“) und eine oder mehrere Gebührenzonen für die Erhebung von An- und Abfluggebühren („An- und Abfluggebührenzone“) fest.

Die Mitgliedstaaten konsultieren die Vertreter der betreffenden Luftraumnutzer, bevor sie diese Zonen festlegen oder ändern.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und gegebenenfalls das Central Route Charges Office (CRCO) von Eurocontrol mindestens sieben Monate vor Beginn des Bezugszeitraums über die Festlegung oder Änderung dieser Gebührenzonen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der geografische Geltungsbereich der Gebührenzonen klar definiert ist. Die Gebührenzonen müssen mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten vereinbar sein und können Dienste einschließen, die von einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Flugsicherungsorganisation in Bezug auf den grenzübergreifenden Luftraum erbracht werden.

(3) Werden Flugverkehrsdienste im Zusammenhang mit dem An- und Abflug von Luftfahrzeugen gemeinsam für eine Gruppe von Flughäfen erbracht, können die Mitgliedstaaten innerhalb des betreffenden Terminalbereichs eine spezifische An- und Abfluggebührenzone festlegen.

(4) Beschließen Mitgliedstaaten, Gebührenzonen für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug festzulegen, die sich über einen Luftraum erstrecken, für den mehr als ein Mitgliedstaat zuständig ist, oder beschließen Mitgliedstaaten, eine gemeinsame Gebührenzone festzulegen, sorgen die betreffenden Mitgliedstaaten dafür, dass diese Verordnung kohärent und einheitlich auf die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in dem betreffenden Luftraum angewandt wird.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und das CRCO von Eurocontrol unverzüglich über einen solchen Beschluss.

(5) Während eines Bezugszeitraums können die Mitgliedstaaten eine An- und Abfluggebührenzone ändern oder eine neue An- und Abfluggebührenzone festlegen, sofern sie

a) vor der Änderung die Vertreter der Luftraumnutzer und die betreffenden Flugsicherungsorganisationen dazu konsultieren,

b) die Kommission und das CRCO von Eurocontrol unverzüglich von der Änderung in Kenntnis setzen,

c) der Kommission unverzüglich Folgendes zur Verfügung stellen:

   i) die maßgeblichen Kosten- und Verkehrsdaten, die die Situation vor und nach der Änderung angemessen widerspiegeln,

   ii) die Anmerkungen der Vertreter der Luftraumnutzer und der Flugsicherungsorganisationen, die gemäß Buchstabe a konsultiert wurden,

iii) eine Bewertung der erwarteten Auswirkungen der Änderung auf die Erreichung der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz und die Leistungsüberwachung,

iv) eine Aktualisierung des Leistungsplans mit den einschlägigen Daten.

(6) Während eines Bezugszeitraums dürfen die Mitgliedstaaten keine Änderungen an Streckengebührenzonen vornehmen.

Artikel 22

Festlegung der Kostengrundlage für die Gebühren

(1) Die Kostengrundlage für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren sind die festgestellten Kosten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in der betreffenden Gebührenzone.

Festgestellte Kosten, die durch neue ATM-Systeme oder umfassende Überholungen bestehender ATM-Systeme entstehen, werden nur dann in die Kostengrundlage einbezogen, wenn diese Systeme mit der Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans, insbesondere mit den in Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten gemeinsamen Vorhaben, vereinbar sind.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die folgenden im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstandenen festgestellten Kosten gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b zweiter Satz der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 in die Kostengrundlage einzubeziehen:

a) die den zuständigen Behörden entstandenen festgestellten Kosten;

b) die den qualifizierten Stellen im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 entstandenen festgestellten Kosten;

c) festgestellte Kosten, die sich aus dem Internationalen Eurocontrol-Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt vom 13. Dezember 1960 in der zuletzt geänderten Fassung ergeben.

(2) Unbeschadet des Artikels 18 werden die in der Kostengrundlage für die Streckengebühren und An- und Abfluggebühren berücksichtigten festgestellten Kosten vor Beginn eines jeden Bezugszeitraums als Teil des Leistungsplans real und für jedes Kalenderjahr dieses Zeitraums sowohl real als auch nominal festgelegt, mit Ausnahme der in Absatz 1 Unterabsatz 3 und der in Absatz 4 Buchstaben c und d genannten festgestellten Kosten, die nominal festgelegt werden, sofern ein auf den Anschaffungskosten basierendes Rechnungslegungsmodell angewandt wird.

(3) Die in den Kostengrundlagen für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren berücksichtigten festgestellten Kosten, werden in Landeswährung berechnet. Wurde eine gemeinsame Gebührenzone mit einem einheitlichen Gebührensatz festgelegt, gewährleisten die betreffenden Mitgliedstaaten die Umrechnung der festgestellten Kosten in eine einzige Währung, bei der es sich um den Euro oder eine andere Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten handeln kann, um eine transparente Berechnung des einheitlichen Gebührensatzes gemäß Artikel 25 Absatz 4 zu gewährleisten.

(4) Die in den Kostengrundlagen für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren berücksichtigten festgestellten Kosten umfassen:

a) Personalkosten,

b) Betriebskosten mit Ausnahme der Personalkosten,

c) Abschreibungskosten,

d) Kapitalkosten,

e) außerordentliche Kosten.

In Bezug auf Buchstabe a umfassen die Personalkosten die Bruttovergütung, die Überstundenvergütung, den Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung sowie Kosten der Altersversorgung und sonstiger Leistungen. Der Berechnung der Kosten der Altersversorgung werden je nach Sachlage vorsichtige Annahmen gemäß der anwendbaren Versorgungsregelung oder dem anwendbaren einzelstaatlichen Recht zugrunde gelegt. Diese Annahmen sind im Leistungsplan anzugeben.

In Bezug auf Buchstabe b umfassen Betriebskosten mit Ausnahme der Personalkosten Kosten, die durch den Bezug von Waren und Dienste entstanden sind, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzt wurden, einschließlich Ausgaben für ausgelagerte Dienste, Material-, Energie-, Versorgungskosten, Mietkosten von Gebäuden, Ausgaben für Ausrüstungen und Einrichtungen, Instandhaltungs-, Versicherungs- und Reisekosten.

In Bezug auf Buchstabe c umfassen Abschreibungskosten Kosten, die sich auf das gesamte für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzte Anlagevermögen beziehen. Der Wert des Anlagevermögens wird entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Kosten des Anlagevermögens linear abgeschrieben. Die Abschreibung wird auf der Grundlage der Anschaffungs- oder der Wiederbeschaffungskosten berechnet. Die Methodik zur Berechnung

der Abschreibungskosten darf während des Abschreibungszeitraums nicht geändert werden und muss im Einklang mit der angewandten Methode zur Berechnung der Kapitalkosten stehen, d. h. nominale Kapitalkosten bei Zugrundelegung der Anschaffungskosten und reale Kapitalkosten bei Zugrundelegung der Wiederbeschaffungskosten. Werden Wiederbeschaffungskosten zugrunde gelegt, werden die Kapitalkosten nicht inflationsbereinigt und es sind die entsprechenden Anschaffungskosten anzugeben, um einen Vergleich und eine Bewertung zu ermöglichen.

In Bezug auf Buchstabe d entsprechen die Kapitalkosten dem Produkt aus den folgenden Elementen:

i) der Summe des von der nationalen Aufsichtsbehörde ermittelten durchschnittlichen Nettobuchwerts des von der Flugsicherungsorganisation eingesetzten bereits in Betrieb oder noch im Bau befindlichen Anlagevermögens und etwaigen Berichtigungen auf das Gesamtvermögen und des durchschnittlichen Nettoumlaufvermögens, ausschließlich zinstragender Konten, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich ist,

ii) dem gewichteten Durchschnitt aus dem Zinssatz für Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalrendite. Für Flugsicherungsorganisationen ohne Eigenkapital wird der gewichtete Durchschnitt auf der Grundlage einer Rendite berechnet, die auf die Differenz zwischen dem Gesamtvermögen nach Ziffer i und den Verbindlichkeiten angewandt wird.

Für die Zwecke der Festlegung der Kapitalkosten ist den Faktoren, die zu gewichten sind, das anteilmäßige Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenfinanzierung zugrunde zu legen. Der Zinssatz für Verbindlichkeiten entspricht dem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten der Flugsicherungsorganisation. Die Eigenkapitalrendite ist diejenige, die im Leistungsplan für den Referenzzeitraum vorgesehen ist, und sie beruht auf dem finanziellen Risiko, das der Flugsicherungsorganisation entstanden ist.

Entstehen der Flugsicherungsorganisation Kosten für das Leasing von Anlagevermögen, werden diese Kosten nicht in die Berechnung der Kapitalkosten einbezogen.

In Bezug auf Buchstabe e sind außerordentliche Kosten einmalige Kosten, die im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten anfallen, einschließlich nicht erstattungsfähiger Steuern und Zölle.

(5) Die festgestellten Kosten werden den Gebührenzonen, in denen sie anfallen, auf transparente Weise zugewiesen. Die festgestellten Kosten, die in mehreren Gebührenzonen anfallen, werden auf der Grundlage einer transparenten Methode anteilig zugewiesen.

Zu diesem Zweck legen die nationalen Aufsichtsbehörden vor Beginn eines jeden Bezugszeitraums sowohl die Kriterien fest, nach denen die festgestellten Kosten den Gebührenzonen — auch in Bezug auf die Buchstaben b und c dieses Absatzes — zugewiesen werden als auch die Kriterien für die Zuweisung der festgestellten Kosten zu den Flugsicherungsdiensten für den Streckenflugverkehr und den An- und Abflugverkehr, und berücksichtigen diese Informationen gemäß Anhang II Nummer 3.3 Buchstabe d im Leistungsplan.

Die in den Kostengrundlagen für die An- und Abfluggebührenzone berücksichtigten festgestellten Kosten umfassen die Kosten für folgende Dienste:

a) Flugplatzkontrolldienste oder Fluginformationsdienste für den Flugplatzverkehr einschließlich Flugverkehrsberatungs- und Flugalarmdienste,

b) Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug eines Luftfahrzeugs innerhalb einer bestimmten Entfernung zu einem Flughafen, die auf der Grundlage operationeller Erfordernisse definiert werden,

c) den proportionalen Anteil der gemeinsamen Flugsicherungsdienste für den Streckenverkehr und den An- und Abflugverkehr.

(6) Die festgestellten Kosten für Flüge, die gemäß Artikel 31 Absätze 3 bis 5 von den Gebühren freigestellt sind, setzen sich wie folgt zusammen:

a) die festgestellten Kosten für gebührenfreie VFR-Flüge, berechnet im Wege einer Grenzkostenrechnung,

b) die festgestellten Kosten für gebührenfreie IFR-Flüge, berechnet als Produkt aus den folgenden Elementen:

   i) den festgestellten Kosten für IFR-Flüge, die aus den gesamten festgestellten Kosten abzüglich der festgestellten Kosten für VFR-Flüge bestehen,

   ii) dem Verhältnis zwischen der Anzahl der gebührenfreien Diensteinheiten und der Gesamtzahl der Diensteinheiten in Bezug auf IFR-Flüge und, sofern diese nicht gebührenfrei sind, auf VFR-Flüge.

Für die Berechnung des Gebührensatzes sind die festgestellten Kosten für gebührenfreie VFR-Flüge von den festgestellten Kosten für IFR-Flüge zu trennen.

(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überprüfen für jede Gebührenzone, ob die Kostengrundlagen für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren diesem Artikel und den Anforderungen von Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 entsprechen. Zu diesem Zweck prüfen die nationalen Aufsichtsbehörden die einschlägigen Rechnungslegungsunterlagen, einschließlich aller Vermögensaufstellungen, und sonstigen Unterlagen, die für die Festlegung der Kostengrundlage für die Gebühren von Belang sind.

Artikel 23

Tatsächliche Kosten

Die Bestimmungen des Artikels 22 gelten entsprechend für die Feststellung der tatsächlichen Kosten.

Artikel 24

Transparenz der Kosten

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Kostengrundlagen für die Gebühren für jede Gebührenzone auf transparente Weise fest.

(2) Spätestens vier Monate vor Beginn des Bezugszeitraums konsultieren die Mitgliedstaaten auf koordinierte Weise Flugsicherungsorganisationen, Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren zur geplanten Festlegung der festgestellten Kosten, die in der Kostengrundlage für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren, neue und bestehende Investitionen, Prognosen zu den Diensteinheiten und die Gebührenpolitik für den betreffenden Bezugszeitraum eingeschlossen sind.

Die Mitgliedstaaten tun dies auch während eines Bezugszeitraums, in dem sie beabsichtigen, eine Überprüfung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz gemäß Artikel 18 Absatz 1 zu beantragen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den zur Konsultation eingeladenen Stellen spätestens drei Wochen vor der Konsultation die Berichtstabellen und die gemäß den Anhängen VII und IX erforderlichen Angaben.

(3) Während des Bezugszeitraums konsultieren die Mitgliedstaaten jährlich auf koordinierte Weise und im Einklang mit Anhang XII Nummer 1 Flugsicherungsorganisationen, Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls die Flughafenbetreiber und Flughafenkoordinatoren zu den im Vorjahr tatsächlich entstandenen Kosten und zur Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den im Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den zur Konsultation eingeladenen Stellen spätestens drei Wochen vor der Konsultation die Berichtstabellen und die gemäß Anhang VII erforderlichen Angaben.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die im jeweils letzten Unterabsatz der Absätze 2 und 3 genannten Angaben zu dem Zeitpunkt, zu dem sie diese den zu konsultierenden Parteien zur Verfügung stellen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission zudem die Ergebnisse dieser Konsultation mit.

KAPITEL VI

BERECHNUNG DER GEBÜHRENSÄTZE UND GEBÜHREN

Artikel 25

Berechnung der Gebührensätze

(1) Die Mitgliedstaaten berechnen die Gebührensätze für den Streckenflug und den An- und Abflug vor Beginn eines jeden Jahres des Bezugszeitraums.

(2) Diese Gebührensätze werden errechnet, indem die algebraische Summe der folgenden Elemente durch die gemäß Anhang VIII Nummern 1 bzw. 2 berechnete voraussichtliche Gesamtzahl der Strecken- bzw. An- und Abflugdiensteinheiten für das betreffende Jahr geteilt wird:

a) die festgestellten Kosten (nominal) für das betreffende Jahr gemäß Festlegung im Leistungsplan,

b) die Inflationsanpassungen gemäß Artikel 26,

c) die Anpassungen, die sich aus der Anwendung der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 27 Absätze 2 bis 5 ergeben,

d) die Anpassungen, die sich aus der Anwendung der Regelung zur Kostenrisikoteilung nach Artikel 28 Absätze 4 bis 6 ergeben,

e) die Anpassungen, die sich aus der Anwendung der Regelungen für finanzielle Anreize nach Artikel 11 Absätze 3 bis 4 ergeben,

f) die Anpassungen, die sich aus der Differenzierung von Flugsicherungsgebühren nach Artikel 32 ergeben,

g) die Anpassungen, die sich aus Verkehrsschwankungen nach Artikel 27 Absatz 8 ergeben,

h) die Anpassungen, die sich aus Verkehrsschwankungen nach Artikel 27 Absatz 9 ergeben,

i) ein Abzug der sonstigen Einnahmen nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels,

j) Querfinanzierung zwischen Streckengebührenzonen oder zwischen An- und Abfluggebührenzonen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 550/2004,

k) Anpassungen aufgrund der Differenz bei den Einnahmen, die sich aus der vorübergehenden Anwendung des Gebührensatzes nach Artikel 29 Absatz 5 ergibt,

l) Anpassungen, die sich auf vorhergehende Bezugszeiträume beziehen.

(3) Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe i werden die folgenden Einnahmen von Flugsicherungsorganisationen, die im Jahr n erzielt wurden, von den festgestellten Kosten als „sonstige Einnahmen" abgezogen:

a) öffentliche Mittel von Behörden, einschließlich Finanzhilfen aus Unterstützungsprogrammen der Union,

b) Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten, wenn der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten beschlossen haben, dass diese Einnahmen abzuziehen sind,

c) im Fall von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug Einnahmen aus Verträgen oder Vereinbarungen zwischen Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern, wenn der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten beschlossen haben, dass diese Einnahmen abzuziehen sind.

In Bezug auf Buchstabe a werden die öffentlichen Mittel für Personalkosten und sonstige Betriebskosten spätestens im Jahr n + 2 von den festgestellten Kosten abgezogen. Öffentliche Mittel zur Deckung der Abschreibungskosten werden gemäß dem Abschreibungsplan des finanzierten Vermögenswerts (Laufzeit und Annuität) von den festgestellten Kosten abgezogen. Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Verwaltungskosten für die Berichterstattung über die Finanzierungsvereinbarung nicht von den festgestellten Kosten abzuziehen, wenn diese Verwaltungskosten nicht in der Kostengrundlage für die Gebühren enthalten sind. Ebenso kann ein Mitgliedstaat beschließen, öffentliche Mittel, die er zur Deckung von Kosten erhalten hat, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Leistungsplans unbekannt waren und daher nicht in der Kostengrundlage für die Gebühren enthalten sind, nicht von den festgestellten Kosten abzuziehen. Luftraumnutzern werden nicht die durch öffentliche Mittel gedeckten Kosten in Rechnung gestellt.

In Bezug auf die Buchstaben b und c werden die unter diesen Buchstaben genannten Einnahmen spätestens im Jahr n + 2 von den festgestellten Kosten abgezogen.

(4) Gebührensätze werden in Landeswährung berechnet.

Beschließen Mitgliedstaaten, eine gemeinsame Gebührenzone gemäß Artikel 21 Absatz 4 einzurichten, wird der Gebührensatz in einer einzigen Währung, bei der es sich um den Euro oder eine andere Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten handeln kann, berechnet. Die betreffenden Mitgliedstaaten setzen die Kommission und das CRCO von Eurocontrol von der anwendbaren Währung in Kenntnis.

Artikel 26

Inflationsanpassung

Für jedes Jahr des Bezugszeitraums werden die in den Kostengrundlagen für Streckengebühren und An- und Abfluggebühren des Jahres n enthaltenen festgestellten Kosten (nominal) auf der Grundlage der Differenz (prozentual) zwischen dem tatsächlichen Inflationsindex und dem prognostizierten Inflationsindex für das Jahr n angepasst und als Anpassung in die Berechnung des Gebührensatzes für das Jahr n + 2 einbezogen.

Die in Artikel 22 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten festgestellten Kosten und die in Artikel 22 Absatz 4 Buchstaben c und d genannten festgestellten Kosten dürfen, sofern ein auf den Anschaffungskosten basierendes Rechnungslegungsmodell angewandt wird, keiner Inflationsanpassung unterzogen werden.

Artikel 27

Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos

(1) In Bezug auf die in Artikel 11 Absatz 2 genannten Anreizregelungen wird eine Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos angewandt. Im Rahmen dieser Regelung wird das Risiko von Einnahmeänderungen aufgrund von Abweichungen von den im Leistungsplan angegebenen prognostizierten Diensteinheiten zwischen Flugsicherungsorganisationen und Luftraumnutzern gemäß diesem Artikel aufgeteilt.

(2) Weicht in einem Jahr n die tatsächliche Anzahl der Diensteinheiten um nicht mehr als 2 % von der im Leistungsplan enthaltenen Prognose für dieses Jahr n ab, werden die sich daraus ergebenden zusätzlichen Einnahmen oder die daraus resultierenden Einnahmeverluste vollständig von der betreffenden Flugsicherungsorganisation oder den betreffenden Flugsicherungsorganisationen getragen.

(3) Übersteigt in einem Jahr n die tatsächliche Anzahl der Diensteinheiten die im Leistungsplan enthaltene Prognose für dieses Jahr n um mehr als 2 %, werden 70 % der sich daraus ergebenden zusätzlichen Einnahmen der betreffenden Flugsicherungsorganisation oder der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, die mehr als 2 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und dieser Prognose betragen, durch Anpassungen der Gebührensätze im Jahr n + 2 an die Luftraumnutzer weitergegeben.

Liegt in einem Jahr n die tatsächliche Anzahl der Diensteinheiten um mehr als 2 % unterhalb der im Leistungsplan enthaltenen Prognose für dieses Jahr n, werden 70 % der sich daraus ergebenden Einnahmeverluste der betreffenden Flugsicherungsorganisation oder der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, die mehr als 2 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und dieser Prognose betragen, durch Anpassungen der Gebührensätze im Jahr n + 2 von den Luftraumnutzern eingezogen.

(4) Beträgt in einem Jahr n die tatsächliche Anzahl der Diensteinheiten weniger als 90 % der im Leistungsplan enthaltenen Prognose für dieses Jahr n, wird der Einnahmeverlust der betreffenden Flugsicherungsorganisation oder der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, der mehr als 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und dieser Prognose beträgt, durch Anpassungen der Gebührensätze im Jahr n + 2 vollständig von den Luftraumnutzern eingezogen.

Beträgt in einem bestimmten Jahr n die tatsächliche Anzahl der Diensteinheiten mehr als 110 % der im Leistungsplan enthaltenen Prognose für dieses Jahr n, werden die zusätzlichen Einnahmen der betreffenden Flugsicherungsorganisation oder der betreffenden Flugsicherungsorganisationen, die mehr als 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und dieser Prognose betragen, durch Anpassungen der Gebührensätze im Jahr n + 2 vollständig an die Luftraumnutzern weitergegeben.

(5) Die nationalen Aufsichtsbehörden können die Werte der Parameter der in den Absätzen 2 und 3 beschriebenen Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos anpassen. Bei der Anpassung dieser Werte verfahren die nationalen Aufsichtsbehörden wie folgt:

a) sie konsultieren die Vertreter der Luftraumnutzer und die betreffenden Flugsicherungsorganisationen zu den beabsichtigten Werten,

b) sie stellen sicher, dass das von den Flugsicherungsorganisationen damit zu tragende Risiko nicht geringer ist als der Höchstbetrag der gefährdeten Einnahmen im Rahmen der in den Absätzen 2 und 3 beschriebenen Regelung,

c) sie berücksichtigen die Kostenabweichungen bei der Kapazitätsbereitstellung durch die Flugsicherungsorganisation aufgrund von Verkehrsschwankungen.

(6) Die folgenden festgestellten Kosten unterliegen nicht den Bestimmungen der Absätze 2 bis 5:

a) die nach Artikel 22 Absatz 1 Unterabsatz 3 festgestellten Kosten,

b) die festgestellten Kosten für Flugwetterdienste.

(7) Die Mitgliedstaaten können die festgestellten Kosten von Flugsicherungsorganisationen, denen die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gestattet wurde, von der Anwendung der Absätze 2 bis 5 ausnehmen.

(8) In Bezug auf die in Absatz 6 und, falls anwendbar, in Absatz 7 genannten festgestellten Kosten werden etwaige zusätzliche Einnahmen im Jahr n aufgrund von Unterschieden zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und den im Leistungsplan enthaltenen prognostizierten Diensteinheiten für dieses Jahr an die Luftraumnutzer weitergegeben; etwaige Einnahmeverluste werden durch eine Anpassung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 von den Luftraumnutzern eingezogen.

(9) Die Anpassungen der in Artikel 25 Absatz 2 Buchstaben b bis l genannten Gebührensätze unterliegen nicht den Bestimmungen der Absätze 2 bis 5. In Bezug auf die in Artikel 25 Absatz 2 Buchstaben b bis g und i bis k genannten Anpassungen werden etwaige zusätzliche Einnahmen im Jahr n aufgrund von Unterschieden zwischen den tatsächlichen Diensteinheiten und den im Leistungsplan enthaltenen prognostizierten Diensteinheiten für dieses Jahr an die Luftraumnutzer weitergegeben; etwaige Einnahmeverluste werden durch eine Anpassung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 von den Luftraumnutzern eingezogen.

Artikel 28

Regelung zur Kostenrisikoteilung

(1) In Bezug auf die in Artikel 11 Absatz 2 genannten Anreizregelungen wird eine Regelung zur Teilung des Kostenrisikos angewandt. Im Rahmen dieser Regelung werden die Differenzen zwischen den im Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten zwischen den Flugsicherungsorganisationen und den Luftraumnutzern gemäß diesem Artikel aufgeteilt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Differenzen werden wie folgt aufgeteilt:

a) liegen die tatsächlichen Kosten im gesamten Bezugszeitraum unter den festgestellten Kosten, behält die Flugsicherungsorganisation oder der betreffende Mitgliedstaat die sich daraus ergebende Differenz in voller Höhe ein,

b) übersteigen die tatsächlichen Kosten im gesamten Bezugszeitraum die festgestellten Kosten, deckt die Flugsicherungsorganisation oder der betreffende Mitgliedstaat die sich daraus ergebende Differenz in voller Höhe.

(3) Absatz 2 gilt nicht, wenn die Differenzen zwischen festgestellten Kosten und tatsächlichen Kosten auf mindestens eine der folgenden Änderungen zurückzuführen sind:

a) unvorhergesehene Änderungen der Kosten für neue und bestehende Investitionen,

b) unvorhergesehene Änderungen der in Artikel 22 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten Kosten,

c) unvorhergesehene und erhebliche Änderungen der gemäß Artikel 22 Absatz 4 festgesetzten Kosten der Altersversorgung, die sich aus unvorhersehbaren Änderungen der nationalen Pensionsvorschriften, der Rechtsgrundlagen zur Pensionsrechnungslegung oder aus unvorhergesehenen Finanzmarktbedingungen ergeben, unter der Voraussetzung, dass sich diese Änderungen der Kosten der Altersversorgung der Kontrolle der Flugsicherungsorganisation entziehen und die Flugsicherungsorganisation im Falle von Kostensteigerungen angemessene Maßnahmen ergriffen hat, um die Kostensteigerungen im Bezugszeitraum zu bewältigen,

d) unvorhergesehene und erhebliche Änderungen der Kosten, die sich aus unvorhersehbaren Änderungen der Zinssätze für Darlehen zur Deckung von Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ergeben, unter der Voraussetzung, dass sich diese Änderungen der Kosten der Kontrolle der Flugsicherungsorganisation entziehen und die Flugsicherungsorganisation im Falle von Kostensteigerungen angemessene Maßnahmen ergriffen hat, um die Kostensteigerungen im Bezugszeitraum zu bewältigen,

e) unvorhergesehene und erhebliche Änderungen der Kosten aufgrund von unvorhersehbaren Änderungen in nationalen Steuervorschriften oder anderen unvorhersehbaren neuen Kostenpositionen, die nicht im Leistungsplan enthalten, aber gesetzlich vorgeschrieben sind;

Die festgestellten Kosten im Zusammenhang mit den in diesem Absatz genannten Kosten werden gemäß Anhang II Nummer 3.3 Buchstabe h im Leistungsplan ermittelt und kategorisiert.

Die in diesem Absatz genannten Differenzen zwischen den festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten werden gemäß den Anhängen VII und IX jährlich ermittelt und erläutert.

(4) Bei den in Absatz 3 Buchstabe a genannten unvorhergesehenen Änderungen der Kosten werden die Differenzen zwischen den festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten wie folgt aufgeteilt:

a) liegen die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr oder im gesamten Bezugszeitraum unter den festgestellten Kosten, erstattet die Flugsicherungsorganisation oder der betreffende Mitgliedstaat den Luftraumnutzern die sich daraus ergebende Differenz durch eine Verringerung des Gebührensatzes im Jahr n+2 oder im darauffolgenden Bezugszeitraum, es sei denn, die nationale Aufsichtsbehörde beschließt auf der Grundlage einer ausführlichen Begründung der Flugsicherungsorganisation und nach Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer, dass die Flugsicherungsorganisation einen Teil der Differenz nicht erstatten muss,

b) überschreiten die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr oder im gesamten Bezugszeitraum die festgestellten Kosten um nicht mehr als 5 %, können die Mitgliedstaaten beschließen, dass die sich daraus ergebende Differenz von den Luftraumnutzern durch die Flugsicherungsorganisation oder den betreffenden Mitgliedstaat über eine Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n+2 oder im darauffolgenden Bezugszeitraum eingezogen wird, sofern die nationale Aufsichtsbehörde eine ausführliche Begründung der Flugsicherungsorganisation, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit, die Kapazität zu erhöhen, angenommen und die Vertreter der Luftraumnutzer konsultiert hat.

Beabsichtigen Flugsicherungsorganisationen im Bezugszeitraum umfangreiche Investitionen in Bezug auf Informationen über die im Leistungsplan gemäß Anhang II Nummer 2.2 Buchstabe b ausgewiesenen umfangreichen Investitionen hinzuzufügen, zu streichen oder zu ersetzen, müssen diese Änderungen von der nationalen Aufsichtsbehörde nach Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer genehmigt werden.

(5) Bei den in Absatz 3 Buchstabe b genannten unvorhergesehenen Änderungen der Kosten werden die Differenzen zwischen den festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten wie folgt aufgeteilt:

a) liegen die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr unter den für dieses Kalenderjahr festgestellten Kosten, erstatten die Mitgliedstaaten den Luftraumnutzern die sich daraus ergebende Differenz durch eine Verringerung des Gebührensatzes im Jahr n + 2,

b) übersteigen die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr die für dieses Kalenderjahr festgestellten Kosten, ziehen die Mitgliedstaaten die sich daraus ergebende Differenz durch eine Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 von den Luftraumnutzern ein.

(6) Bei den in Absatz 3 Buchstaben c, d und e genannten unvorhergesehenen Änderungen der Kosten werden die Differenzen zwischen den festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten wie folgt aufgeteilt:

a) liegen die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr oder im gesamten Bezugszeitraum unter den festgestellten Kosten, erstattet die Flugsicherungsorganisation oder der betreffende Mitgliedstaat den Luftraumnutzern die sich daraus ergebende Differenz durch eine Verringerung des Gebührensatzes im Jahr n+2 oder im darauffolgenden Bezugszeitraum oder, wenn sich die einzuziehenden Beträge unverhältnismäßig auf den Gebührensatz auswirken, in den darauffolgenden beiden Bezugszeiträumen,

b) überschreiten die tatsächlichen Kosten in einem Kalenderjahr oder im gesamten Bezugszeitraum die festgestellten Kosten, können die Mitgliedstaaten beschließen, dass die sich daraus ergebende Differenz von den Luftraumnutzern durch die Flugsicherungsorganisation oder den betreffenden Mitgliedstaat über eine Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n+2 oder im darauffolgenden Bezugszeitraum oder, wenn sich die einzuziehenden Beträge unverhältnismäßig auf den Gebührensatz auswirken, in den darauffolgenden beiden Bezugszeiträumen eingezogen wird.

(7) Die nationalen Aufsichtsbehörden überprüfen jährlich, ob die Flugsicherungsorganisationen die Bestimmungen dieses Artikels ordnungsgemäß anwenden. Die nationalen Aufsichtsbehörden erstellen bis zum 1. September des Jahres n +1 einen Bericht über die Änderungen der in Absatz 3 genannten Kosten, die im Jahr n angefallen sind. Der Bericht muss einer Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer unterzogen werden.

Die nationalen Aufsichtsbehörden nehmen in den Bericht, der bis zum 1. September des Jahres vorliegen muss, das auf das letzte Jahr des Bezugszeitraums folgt, auch die über den gesamten Bezugszeitraum ermittelte Bilanz in Bezug auf die in Absatz 3 Buchstaben a, c, d und e genannten unvorhergesehenen Änderungen der Kosten auf.

Artikel 29

Festsetzung der Gebührensätze für die einzelnen Gebührenzonen

(1) Die Mitgliedstaaten legen gemäß Artikel 25 für jede Gebührenzone jährlich einen Gebührensatz fest. Unbeschadet Absatz 3 werden die Gebührensätze im Laufe des Jahres nicht geändert.

(2) Die Mitgliedstaaten legen für das Jahr n für jede Gebührenzone einen Gebührensatz gemäß den folgenden Anforderungen fest:

a) die nationalen Aufsichtsbehörden übermitteln der Kommission und dem CRCO von Eurocontrol den berechneten Gebührensatz im Namen ihres jeweiligen Mitgliedstaats bis zum 1. Juni des Jahres n-1. Diese Vorlage muss die Berichtstabellen und die in den Anhängen VII und IX aufgeführten zusätzlichen Informationen enthalten,

b) vor dem 1. November des Jahres n-1 aktualisieren die nationalen Aufsichtsbehörden erforderlichenfalls den in Buchstabe a genannten berechneten Gebührensatz nach Konsultation der Luftraumnutzer. Sie übermitteln der Kommission und dem CRCO von Eurocontrol diesen berechneten aktualisierten Gebührensatz im Namen ihres jeweiligen Mitgliedstaat bis spätestens 1. November des Jahres n-1,

c) die Mitgliedstaaten legen den Gebührensatz für das Jahr n spätestens am 20. Dezember des Jahres n-1 fest und setzen die Kommission und den CRCO von Eurocontrol über diesen Gebührensatz in Kenntnis.

(3) Die Kommission überprüft, ob die in Absatz 2 genannten Gebührensätze unter Einhaltung der in Artikel 25 Absatz 2 festgelegten Anforderungen berechnet wurden.

Stellt die Kommission fest, dass ein Gebührensatz die Anforderungen gemäß Artikel 25 Absatz 2 nicht erfüllt, setzt sie den betreffenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, einen geänderten Gebührensatz vorzulegen.

Stellt die Kommission fest, dass der geänderte Gebührensatz gemäß den Anforderungen in Artikel 25 Absatz 2 berechnet wurde, setzt sie den betreffenden Mitgliedstaat entsprechend davon in Kenntnis.

(4) Wird ein Gebührensatz für das Jahr n aufgrund der Zeit, die für den Abschluss des in Absatz 3 genannten Verfahrens erforderlich ist, erst nach Beginn des Jahres, auf das er sich bezieht, geändert, wobei es zu einer Differenz bei den Einnahmen kommt, wird der Gebührensatz wie folgt angepasst:

a) eine erste Anpassung des Gebührensatzes in dem auf die Änderung des Gebührensatzes folgenden Jahr,

b) eine letzte Anpassung des Gebührensatzes zwei Jahre nach diesem Jahr.

(5) Haben die Mitgliedstaaten vor Beginn des Bezugszeitraums keinen Leistungsplan angenommen oder wird der Leistungsplan während des Bezugszeitraums gemäß Artikel 18 überarbeitet, werden die Gebührensätze erforderlichenfalls auf der Grundlage des angenommenen Leistungsplans bzw. des angenommenen überarbeiteten Leistungsplans neu berechnet und so bald wie möglich angewandt.

Wird ein Leistungsplan nach dem Beginn des Bezugszeitraums angenommen, so führt jede Differenz bei den Einnahmen, die sich aus der Anwendung des bzw. der im Entwurf des Leistungsplans berechneten Gebührensatzes bzw. Gebührensätze anstelle des Gebührensatzes oder der Gebührensätze, die auf der Grundlage des angenommenen Leistungsplans berechnet werden, ergibt, zu einer ersten Anpassung des Gebührensatzes in dem auf die Annahme des Leistungsplans folgenden Jahr und eine letzte Anpassung des Gebührensatzes zwei Jahre nach diesem Jahr. Die Bestimmungen der Artikel 27 und 28 werden auf der Grundlage des angenommenen Leistungsplans angewandt und gelten rückwirkend ab dem ersten Tag des Bezugszeitraums.

Wird ein Leistungsplan während des Bezugszeitraums gemäß Artikel 18 überarbeitet, führt jede Differenz bei den Einnahmen, die sich aus der Anwendung des bzw. der im angenommenen Leistungsplan berechneten Gebührensatzes bzw. Gebührensätze anstelle des Gebührensatzes oder der Gebührensätze, die auf der Grundlage des angenommenen überarbeiteten Leistungsplans berechnet werden, ergibt, zu einer ersten Anpassung des Gebührensatzes in dem auf die Annahme des überarbeiteten Leistungsplans folgenden Jahr und eine letzte Anpassung des Gebührensatzes zwei Jahre nach diesem Jahr. Die Bestimmungen der Artikel 27 und 28 werden auf der Grundlage des angenommenen überarbeiteten Leistungsplans angewandt und gelten rückwirkend ab dem ersten Tag der Anwendung des überarbeiteten Leistungsplans.

(6) Abweichend von Artikel 25 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, den in Absatz 1 genannten Gebührensatz auf einem Niveau festzulegen, das niedriger ist als der gemäß Artikel 25 Absatz 2 berechnete Gebührensatz. Ist dies der Fall, fügen die Mitgliedstaaten diesen niedrigeren Gebührensatz in die Berichtstabellen zur Berechnung der Gebührensätze gemäß dem Muster in Anhang IX Tabelle 2 ein. Die sich daraus ergebende Differenz bei den Einnahmen wird nicht von den Luftraumnutzern eingezogen.

Artikel 30

Transparenz der Gebührensätze

(1) Die Mitgliedstaaten konsultieren die Flugsicherungsorganisationen, die Vertreter der Luftraumnutzer und gegebenenfalls die Flughafenbetreiber und die Flughafenkoordinatoren jährlich bis zum 1. August auf koordinierte Weise zu wesentlichen Aspekten im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung gemäß Anhang XII Nummer 2. Diese Konsultation kann zusammen mit der in Artikel 24 Absatz 3 genannten Konsultation durchgeführt werden.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den zu konsultierenden Parteien spätestens drei Wochen vor der Konsultation die Berichtstabellen und die gemäß Anhang IX erforderlichen Angaben.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Angaben am selben Tag, an dem sie diese den zu konsultierenden Parteien zur Verfügung stellen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ergebnisse dieser Konsultation mit.

Artikel 31

Gebührenberechnung

(1) Die Streckengebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten Streckengebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese Zone festgesetzten Gebührensatz und den Streckendiensteinheiten für diesen Flug.

(2) Die An- und Abfluggebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese Zone festgesetzten Gebührensatz und den An- und Abflugdiensteinheiten für diesen Flug.

Für die Berechnung der An- und Abfluggebühr gelten der Anflug und der Abflug als ein Flug. Zähleinheit ist entweder der ankommende oder abgehende Flug.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen folgende Flüge von den Streckengebühren frei:

a) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als zwei Tonnen,

b) gemischte VFR/IFR-Flüge in Gebührenzonen, in denen sie ausschließlich als VFR-Flug durchgeführt werden und in denen für VFR-Flüge keine Streckengebühren erhoben werden,

c) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von in offizieller Mission befindlichen herrschenden Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen, sowie Staatsoberhäuptern, Regierungschefs und von zur Regierung gehörenden Ministern durchgeführt werden, sofern durch Angabe des entsprechenden Status oder eines entsprechenden Vermerks im Flugplan belegt wird, dass dieser Flug ausschließlich zu diesem Zweck durchgeführt wird,

d) von einem zuständigen Such- und Rettungsdienst zugelassene Such- und Rettungsflüge.

(4) Die Mitgliedstaaten können folgende Flüge von den Streckengebühren freistellen:

a) Militärflüge von Luftfahrzeugen eines Mitgliedstaats oder eines Drittstaats,

b) Übungsflüge, die ausschließlich im Luftraum des betreffenden Mitgliedstaats und ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern im Flugplan entsprechend vermerkt ist, dass dieser Flug ausschließlich zu diesem Zweck durchgeführt wird,

c) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle oder Vermessung von Bodenausrüstungen durchgeführt werden, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge der betreffenden Luftfahrzeuge zu einem bestimmten Einsatzort,

d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt,

e) Flüge nach Sichtflugregeln,

f) von der zuständigen Stelle genehmigte Flüge für humanitäre Zwecke,

g) Flüge des Zolls und der Polizei.

(5) Die Mitgliedstaaten können die in den Absätzen 3 und 4 aufgeführten Flüge von den An- und Abfluggebühren freistellen.

(6) Die Mitgliedstaaten tragen die Kosten für die Dienste, die Flugsicherungsorganisationen für Flüge erbracht haben, die gemäß den Absätzen 3, 4 oder 5 von Streckengebühren oder An- und Abfluggebühren freigestellt sind.

Artikel 32

Differenzierung von Flugsicherungsgebühren

(1) Die Mitgliedstaaten können die Flugsicherungsgebühren für Luftraumnutzer in nichtdiskriminierender und transparenter Weise differenzieren, um

a) die Nutzung von Flugsicherungsdiensten zu optimieren,

b) die Umweltauswirkungen des Fliegens zu verringern,

c) das Ausmaß der Engpässe im Netz in einem bestimmten Gebiet oder auf einer bestimmten Strecke zu bestimmten Zeitpunkten zu verringern,

d) die Einführung von ATM-Fähigkeiten im Rahmen von SESAR im Vorgriff auf den in den gemeinsamen Vorhaben gemäß Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 festgelegten Zeitraum zu beschleunigen, insbesondere um Anreize für die Ausrüstung von Luftfahrzeugen mit Systemen zu schaffen, die in diesen gemeinsamen Vorhaben enthalten sind.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Differenzierung der Gebühren gemäß den Buchstaben a bis c dieses Absatzes nicht zu einer allgemeinen Änderung der jährlichen Einnahmen der Flugsicherungsorganisation gegenüber der Situation führt, in der die Gebühren nicht differenziert worden wären. Die Über- oder Unterdeckungen schlägt sich in einer Anpassung des Gebührensatzes im Jahr n+2 nieder.

(2) Die Differenzierung der Flugsicherungsgebühren erfolgt in Bezug auf die Streckengebühr und/oder die An- und Abfluggebühr.

Vor der Anwendung der Differenzierung von Gebühren konsultieren die Mitgliedstaaten die Vertreter der Luftraumnutzer und die betroffenen Flugsicherungsorganisationen zu der beabsichtigten Differenzierung.

(3) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die ordnungsgemäße Umsetzung der Differenzierung von Flugsicherungsgebühren durch die Flugsicherungsorganisationen und erstatten gemäß Artikel 37 Absatz 1 Bericht darüber.

Artikel 33

Erhebung der Gebühren

(1) Die Mitgliedstaaten können die Gebühren im Wege einer einzigen Gebühr je Flug erheben. Werden Gebühren auf regionaler Basis in Rechnung gestellt und erhoben, kann als Rechnungswährung der Euro verwendet werden und es kann ein Verwaltungsgebührensatz für die Kosten der Rechnungsstellung und Gebührenerhebung auf den betreffenden Gebührensatz aufgeschlagen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in ihrem Namen erhobenen Beträge zur Deckung der festgestellten Kosten gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung verwendet werden.

(3) Die Luftraumnutzer entrichten unverzüglich und vollständig alle gemäß dieser Verordnung angefallenen Flugsicherungsgebühren.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass wirksame und verhältnismäßige Zwangsmaßnahmen für die Erhebung von Flugsicherungsgebühren, falls dies erforderlich ist, ergriffen werden. Hierzu können die Verweigerung von Diensten, die Zurückhaltung des Luftfahrzeugs oder andere Zwangsmaßnahmen nach Maßgabe des nationalen Rechts des betreffenden Mitgliedstaats zählen.

KAPITEL VII

BESONDERE BESTIMMUNGEN

Artikel 34

Vereinfachte Gebührenregelung

(1) Vorbehaltlich der in Absatz 2 genannten Bedingungen können die Mitgliedstaaten beschließen, für den gesamten Bezugszeitraum eine vereinfachte Gebührenregelung einzuführen und anzuwenden, die Folgendes betrifft:

a) eine oder mehrere Gebührenzonen für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug,

b) eine oder mehrere Flugsicherungsorganisationen, die in der bzw. den unter Buchstabe a genannten Gebührenzone oder Gebührenzonen Dienste erbringen.

(2) Die Mitgliedstaaten können nur dann beschließen, eine vereinfachte Gebührenregelung gemäß Absatz 1 einzuführen und anzuwenden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) ein gemäß Artikel 14 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 15 Absatz 4 erlassener Beschluss der Kommission bestätigt, dass die vom Mitgliedstaat im Entwurf des Leistungsplans gemäß Artikel 12 festgelegten Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen in Einklang stehen,

b) die Leistungsziele in den wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Kapazität und Umwelt wurden in den drei Jahren vor der Annahme des Entwurfs des Leistungsplans gemäß Artikel 12 erreicht,

c) der Leistungsplan enthält eine Anreizregelung für das Erreichen von Kapazitätszielen gemäß Artikel 11,

d) die betreffenden Flugsicherungsorganisationen und die betreffenden Luftraumnutzer wurden zu dem beabsichtigten Beschluss konsultiert und die Luftraumnutzer von mindestens 65 % der IFR-Flüge in dem Luftraum, in dem der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zuständig sind, stimmen dem beabsichtigten Beschluss zu.

(3) Beschließen die Mitgliedstaaten, eine vereinfachte Gebührenregelung gemäß Absatz 2 einzuführen und anzuwenden, so gelten nicht:

a) die in Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 27 genannte Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos. Durch die Nichtanwendung der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos wird das Verkehrsrisiko vollständig von der Flugsicherungsorganisation getragen,

b) die Bestimmungen des Artikels 28 Absätze 4 bis 6 über die Regelung zur Teilung des Kostenrisikos,

c) die Über- oder Unterdeckungen, die sich aus der Differenzierung von Flugsicherungsgebühren nach Artikel 32 ergibt.

Übertragungen aus den Jahren vor dem Bezugszeitraum, auf den die vereinfachte Gebührenregelung angewandt wird, werden weiterhin bei der Berechnung der Gebührensätze berücksichtigt.

(4) Beschließen die Mitgliedstaaten, eine vereinfachte Gebührenregelung gemäß Absatz 2 einzuführen und anzuwenden, spezifizieren und begründen sie ihren Beschluss im Leistungsplan gemäß Anhang II Nummer 1.7.

Artikel 35

Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und CNS-, MET- und AIS-Dienste sowie ATM-Datendienste, die Marktbedingungen unterliegen

(1) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels können die Mitgliedstaaten entweder vor oder während eines Bezugszeitraums beschließen, dass die Bereitstellung einiger oder aller Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug, CNS-, MET- und AIS-Dienste oder ATM-Datendienste in ihren gemäß Artikel 21 eingerichteten Gebührenzonen Marktbedingungen unterliegt.

(2) Wenn ein Mitgliedstaat oder mehrere Mitgliedstaaten beschließen, für den bevorstehenden Bezugszeitraum oder gegebenenfalls für die verbleibende Dauer des Bezugszeitraums Absatz 1 anzuwenden, dürfen sie in Bezug auf die betreffenden Dienste nicht

a) die Kosteneffizienzziele anwenden, einschließlich der Festlegung der festgestellten Kosten für die in Anhang I Abschnitt 2 Nummer 4.1 genannten wesentlichen Leistungsindikatoren,

b) die Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos und die Regelung zur Teilung des Kostenrisikos gemäß Artikel 27 bzw. 28 anwenden,

c) die finanziellen Anreize in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Umwelt gemäß Artikel 11 festlegen,

d) die An- und Abfluggebühren gemäß Artikel 31 Absatz 2 berechnen,

e) die An- und Abfluggebührensätze gemäß Artikel 29 festlegen,

f) den Konsultationsanforderungen gemäß Artikel 24 Absatz 3 unterliegen.

Die Buchstaben d bis f gelten nur für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug.

Beschließt ein Mitgliedstaat während eines Bezugszeitraums, Absatz 1 anzuwenden, überarbeitet er auch seinen Leistungsplan gemäß Artikel 18 Absatz 1 in Bezug auf die betreffenden Dienste.

(3) Ein Mitgliedstaat beschließt, Absatz 1 nur anzuwenden, wenn er alle der folgenden Schritte abgeschlossen hat:

a) seine nationale Aufsichtsbehörde hat auf der Grundlage einer detaillierten Bewertung anhand der in Anhang X festgelegten Kriterien festgestellt, dass die Erbringung der betreffenden Dienste Marktbedingungen unterliegt,

b) er hat die betreffenden Vertreter der Luftraumnutzer zu dem beabsichtigten Beschluss und zu dieser Bewertung konsultiert und gegebenenfalls ihre Anmerkungen berücksichtigt,

c) er hat seinen beabsichtigten Beschluss und diese Bewertung öffentlich zugänglich gemacht,

d) er hat seinen beabsichtigten Beschluss und diese Bewertung der Kommission vorgelegt und ihre Zustimmung erhalten.

In Bezug auf Buchstabe d übermittelt der Mitgliedstaat die Bewertung spätestens 12 Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums oder, im Fall einer Bewertung während des Bezugszeitraums, unverzüglich nach Abschluss der Bewertung. Die Kommission teilt dem betreffenden Mitgliedstaat mit, ob sie der Auffassung ist, dass die Bewertung in Einklang mit den in Anhang X festgelegten Kriterien durchgeführt wurde. Die Kommission teilt dies unverzüglich mit. Erforderlichenfalls fordert die Kommission von dem betreffenden Mitgliedstaat zusätzliche Informationen an, die dieser Mitgliedstaat unverzüglich vorlegt.

(4) Beschließt ein Mitgliedstaat, Absatz 1 anzuwenden, bewertet seine nationale Aufsichtsbehörde regelmäßig, ob die in Anhang X festgelegten Kriterien weiterhin erfüllt sind.

Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass diese Kriterien nicht mehr erfüllt sind, widerruft der Mitgliedstaat unverzüglich seinen Beschluss, nachdem er die in Absatz 3 Buchstaben b bis d genannten Schritte abgeschlossen hat.

Nach einem solchen Widerruf wendet der Mitgliedstaat für den bevorstehenden Bezugszeitraum oder gegebenenfalls für die verbleibende Dauer des Bezugszeitraums in Bezug auf die betreffenden Dienste die in Absatz 2 Unterabsatz 1 aufgeführten Ausnahmen nicht an. Kommt es während des Bezugszeitraums zu einem Widerruf, überarbeitet der betreffende Mitgliedstaat auch seinen Leistungsplan gemäß Artikel 18 Absatz 1.

(5) Werden die Dienste, die der Anwendung von Absatz 1 unterliegen, in einer gemäß Artikel 21 Absatz 4 eingerichteten gemeinsamen Gebührenzone bereitgestellt, können die betreffenden Mitgliedstaaten beschließen, dass nur die gemeinsame Erbringung einiger oder aller dieser Dienste Marktbedingungen unterliegt. In diesem Fall stellen sie gemeinsam sicher, dass die Anforderungen dieses Artikels erfüllt werden.

(6) Beschließt ein Mitgliedstaat, Absatz 1 anzuwenden, übermittelt er der Kommission die in Anhang XI genannten Angaben im ersten Jahr jedes Bezugszeitraums. Die Kommission macht diese Angaben nicht öffentlich zugänglich.

KAPITEL VIII

BEREITSTELLUNG VON INFORMATIONEN, ÜBERWACHUNG UND VERÖFFENTLICHUNG VON INFORMATIONEN

Artikel 36

Bereitstellung von Informationen

(1) Zum Zwecke der Überwachung gemäß Artikel 37 übermitteln die nationalen Aufsichtsbehörden, die Flugsicherungsorganisationen, die Flughafenbetreiber, die Flughafenkoordinatoren, die Luftraumnutzer und der Netzmanager der Kommission die in Anhang VI genannten Daten im Einklang mit den für jede in diesem Anhang aufgeführte Partei geltenden besonderen Anforderungen. Die Daten werden kostenlos in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

In Bezug auf Luftraumnutzer gilt dieser Artikel nur für Nutzer, die mehr als 35 000 Flüge pro Jahr im europäischen Luftraum durchführen, berechnet als Durchschnitt der drei vorangegangenen Jahre.

(2) Haben die in Absatz 1 genannten Parteien diese Daten bereits teilweise oder vollständig an Eurocontrol oder an die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit übermittelt, sind sie nicht verpflichtet, die betreffenden Daten der Kommission vorzulegen, vorausgesetzt, sie informieren die Kommission über bereits vorgelegte Daten, über den Zeitpunkt ihrer Übermittlung und darüber, ob die Daten an Eurocontrol oder an die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit übermittelt wurden.

(3) Die in Absatz 1 genannten Parteien treffen jeweils die erforderlichen Maßnahmen, um die Qualität, die Validierung und die rechtzeitige Übermittlung der nach Absatz 1 zu übermittelnden Daten zu gewährleisten. Auf Ersuchen der Kommission machen sie Angaben zu ihren Qualitätskontrollen und Validierungsverfahren in Bezug auf diese Daten.

Artikel 37

Überwachung und Berichterstattung

(1) Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Leistung der Flugsicherungsdienste, die in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum erbracht werden, um zu bewerten, ob die in den Leistungsplänen enthaltenen Leistungsziele erreicht werden.

Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass diese Ziele nicht erreicht wurden oder möglicherweise nicht erreicht werden, unterrichtet sie unverzüglich die Kommission davon. Um diesen Mangel zu beheben und die im Leistungsplan festgelegten Ziele zu erreichen, ergreift der Mitgliedstaat oder die betreffende nationale Aufsichtsbehörde umgehend die von ihm/ihr festgelegten geeigneten Maßnahmen unter Berücksichtigung der in Artikel 10 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 genannten Verbesserungsmaßnahmen. Sie teilen der Kommission diese geeigneten Maßnahmen unverzüglich mit.

Spätestens am 1. Juni eines jeden Jahres erstatten die nationalen Aufsichtsbehörden der Kommission über die im Vorjahr erzielten Ergebnisse der in Unterabsatz 1 genannten Überwachung Bericht.

(2) Die Kommission überwacht die Leistung der Netzfunktionen und bewertet, ob die im Netzleistungsplan festgelegten Leistungsziele erreicht wurden.

Stellt die Kommission fest, dass die im Netzleistungsplan festgelegten Leistungsziele nicht erreicht wurden oder möglicherweise nicht erreicht werden, fordert sie den Netzmanager auf, geeignete Maßnahmen festzulegen, um den Mangel zu beheben und diese Ziele zu erreichen. Der Netzmanager teilt der Kommission diese Maßnahmen unverzüglich mit.

(3) Auf der Grundlage der in Absatz 1 letzter Unterabsatz genannten Berichte, ihrer eigenen Überwachung gemäß Absatz 2 und der Analyse der gemäß Artikel 36 Absatz 1 eingegangenen Daten überwacht die Kommission die Durchführung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen und bewertet regelmäßig, ob die Leistungsziele erreicht wurden. Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich über ihre Überwachungstätigkeiten.

Artikel 38

Veröffentlichung

(1) Die Mitgliedstaaten machen folgende Informationen, insbesondere auf elektronischem Wege, öffentlich zugänglich:

a) Beschlüsse, die sie gemäß Artikel 1 Absätze 4 und 5 gefasst haben,

b) Beschlüsse, die sie gemäß Artikel 35 Absatz 3 Buchstabe c gefasst haben,

c) ihre Entwürfe von Leistungsplänen gemäß Artikel 12,

d) ihre angenommenen Leistungspläne gemäß Artikel 16,

e) ihre Berichtstabellen gemäß den Artikeln 24, 29 und 30.

(2) Der Netzmanager macht folgende Informationen, insbesondere auf elektronischem Wege, öffentlich zugänglich:

a) den Entwurf des Netzleistungsplans gemäß Artikel 19 Absatz 1,

b) den angenommenen Netzleistungsplan gemäß Artikel 19 Absatz 3.

(3) Die Kommission macht, insbesondere auf elektronischem Wege, die vom Leistungsüberprüfungsgremium erstellten Berichte und Unterlagen in Bezug auf die von diesem Gremium gemäß Artikel 3 bereitgestellte Unterstützung öffentlich zugänglich.

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 39

Begründung einzelstaatlicher Beschlüsse und damit zusammenhängender Rechtsbehelf

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die von ihren zuständigen nationalen Behörden gemäß dieser Verordnung gefassten Beschlüsse hinreichend begründet sind und gegen diese nach nationalem Recht ein wirksamer gerichtlicher Rechtsbehelf eingelegt werden kann.

Artikel 40

Aufhebung

Die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben. Diese Verordnungen gelten jedoch weiterhin für die Zwecke der Durchführung der Leistungs- und Entgeltregelungen für den zweiten Bezugszeitraum.

Artikel 41

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 11. Februar 2019

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KPI) FÜR DIE FESTLEGUNG VON ZIELEN UND INDIKATOREN FÜR DIE ÜBERWACHUNG

ABSCHNITT 1

KPI für die unionsweite Festlegung von Zielen und Indikatoren für die Überwachung auf Unionsebene

1. SICHERHEIT

1.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

Das Mindestniveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements, das von Flugsicherungsorganisationen erreicht werden soll, die für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten zertifiziert sind. Dieser KPI misst den Grad der Umsetzung der folgenden Ziele im Bereich des Sicherheitsmanagements:

a) Sicherheitspolitik und -ziele;

b) Management von Sicherheitsrisiken;

c) Gewährleistung der Sicherheit;

d) Förderung der Sicherheit;

e) Sicherheitskultur.

1.2. Indikatoren für die Überwachung

a) Die Rate des Eindringens eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn auf Unionsebene mit einer Auswirkung auf die Sicherheit, berechnet gemäß Abschnitt 2 Nummer 1.2 Buchstabe a;

b) Die Rate der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung auf Unionsebene mit einer Auswirkung auf die Sicherheit, berechnet gemäß Abschnitt 2 Nummer 1.2 Buchstabe b.

2. UMWELT

2.1. Wesentliche Leistungsindikatoren

Dieser KPI misst die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, berechnet wie folgt:

a) der Indikator ist der Vergleich zwischen der Länge des Streckenanteils des tatsächlichen Flugwegs, wie sie sich aus Überwachungsdaten ergibt, und der erreichten Entfernung, addiert über Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flüge), die innerhalb des in Artikel 1 definierten Luftraums, im Folgenden der „europäische Luftraum", stattfinden oder ihn durchqueren;

b) „Streckenanteil" ist definiert als die außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen geflogene Entfernung;

c) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem europäischen Luftraum als Ausgangs- bzw. Bestimmungsort verwendet und nicht der Start- bzw. Zielflughafen;

d) bei innerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges, wobei ein außereuropäischer Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des europäischen Luftraums herangezogen;

e) die „erreichte Entfernung" ergibt sich für alle Anteile des Flugwegs aus der Position der Einflug- und Ausflugpunkte eines Flugs beim Eintritt in den bzw. beim Verlassen jedes Luftraumbereichs. Die erreichte Entfernung entspricht den sich aus diesen Punkten ergebenden Abweichungen im Verhältnis zur Großkreisentfernung zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort des Fluges;

f) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

2.2. Indikatoren für die Überwachung

a) Die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des Flugwegs laut letztem eingereichten Flugplan, berechnet wie folgt:

i) Differenz zwischen der Länge des Streckenanteils des Flugwegs laut letztem eingereichten Flugplan und dem entsprechenden Anteil der Großkreisentfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;

ii) „Streckenanteil“ ist definiert als die außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen geflogene Entfernung;

iii) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem europäischen Luftraum als Ausgangs- bzw. Bestimmungsort herangezogen und nicht der Start- bzw. Zielflughafen;

iv) bei innerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges, wobei ein außereuropäischer Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des europäischen Luftraums herangezogen;

v) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

b) Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des kürzesten beschränkten Flugwegs, berechnet wie folgt:

i) Der Indikator ist die Differenz zwischen der Länge des Streckenanteils der für die Flugplanung verfügbaren kürzesten beschränkten Strecke, berechnet auf der Grundlage der Algorithmen zur Wegfindung und der Flugplanvalidierungssysteme des Netzmanagers, gemessen zwischen den Ausflug- und Einflugpunkten von zwei Nahverkehrsbereichen und dem entsprechenden Bereich der Großkreisentfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des europäischen Luftraums durchgeführt werden oder ihn durchqueren;

ii) dieser Indikator berücksichtigt die Luftraumbeschränkungen an Tagen mit und ohne militärische Tätigkeiten, die in der vom Netzmanager herausgegebenen Unterlage zur Streckenverfügbarkeit veröffentlicht werden, und den tatsächlichen Status bedingt nutzbarer Strecken zum Zeitpunkt des letzten eingereichten Flugplans;

iii) „Streckenanteil“ ist definiert als der Anteil außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen;

iv) bei außerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem europäischen Luftraum als Ausgangs- bzw. Bestimmungsort herangezogen und nicht der Start- bzw. Zielflughafen;

v) bei innerhalb des europäischen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges, wobei ein außereuropäischer Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des europäischen Luftraums herangezogen;

vi) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

c) Die effektive Nutzung des reservierten oder getrennten Luftraums, berechnet als Verhältnis zwischen der ursprünglich beantragten Zeitzuweisung für die Reservierung oder Trennung des Luftraums vom allgemeinen Luftverkehr und der endgültigen Zeitzuweisung für die Tätigkeit, die eine solche Trennung oder Reservierung erforderte. Der Indikator wird für alle dem Netzmanager mitgeteilten Luftraumzuweisungen berechnet.

d) Die Planungsrate für den allgemeinen Luftverkehr über die verfügbaren Luftraumstrukturen, einschließlich reservierten oder getrennten Luftraums und bedingt nutzbarer Strecken, berechnet als Quotient aus der Anzahl von Luftfahrzeugen, die Flugpläne über solche Luftraumstrukturen einreichen, und der Anzahl von Luftfahrzeugen, die Pläne über solche Luftraumstrukturen eingereicht haben könnten.

e) Die Nutzungsrate der verfügbaren Luftraumstrukturen, einschließlich reservierten oder getrennten Luftraums und bedingt nutzbarer Strecken, durch den allgemeinen Luftverkehr, berechnet als Quotient aus der Anzahl von Luftfahrzeugen, die durch solche Luftraumstrukturen fliegen, und der Anzahl von Luftfahrzeugen, die Flüge durch diese Luftraumstrukturen geplant haben könnten.

3. KAPAZITÄT

3.1. **Wesentlicher Leistungsindikator**

Die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten anzulasten ist, berechnet wie folgt:

a) die ATFM-Verspätung im Streckenflug ist die vom Netzmanager berechnete Verspätung, ausgedrückt als Differenz zwischen der geschätzten Startzeit und der vom Netzmanager zugewiesenen berechneten Startzeit;

b) Für die Zwecke dieses Indikators bedeutet

„geschätzte Startzeit“ die voraussichtliche Uhrzeit, zu der das Luftfahrzeug abhebt, berechnet vom Netzmanager auf der Grundlage der letzten geschätzten Abblockzeit oder der Zielzeit für das Abblocken für die Flughäfen, die unter die kollaborativen Entscheidungsfindungsverfahren an Flughäfen fallen, zuzüglich der vom Netzmanager berechneten geschätzten Taxi-Out-Zeit.

„berechnete Startzeit“ die vom Netzmanager am Tag der Durchführung aufgrund der taktischen Zuweisung von Zeitnischen zugewiesene Uhrzeit, zu der das Abheben des Luftfahrzeugs erwartet wird;

„geschätzte Taxi-Out-Zeit“ die geschätzte Zeit zwischen Abblocken und Start. Diese Schätzung schließt Pufferzeit für Verspätungen am Haltepunkt oder beim Remote-Enteisen vor dem Start ein;

c) dieser Indikator schließt alle IFR-Flüge und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;

d) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

3.2. **Indikatoren für die Überwachung**

a) Durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug, ausgedrückt in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug und am Flughafen anzulasten ist und durch Landebeschränkungen am Zielflughafen zustande kommt, berechnet wie folgt:

i) dieser Indikator ist die durchschnittliche entstandene ATFM-Ankunftsverspätung je eingehendem IFR-Flug;

ii) dieser Indikator schließt alle am Zielflughafen landenden IFR-Flüge und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

b) Der Prozentsatz der Flüge mit einer ATFM-Verspätung im Streckenflug von mehr als 15 Minuten, berechnet wie folgt:

i) ATFM-Verspätung im Streckenflug’ berechnet gemäß Nummer 3.1 Buchstabe a;

ii) dieser Indikator schließt alle IFR-Flüge und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

c) Die durchschnittliche Abflugverspätung aufgrund aller Verspätungsursachen je Flug, ausgedrückt in Minuten, berechnet wie folgt:

i) bei diesem Indikator handelt es sich um die durchschnittliche Verspätung, die folgenden Ursachen zuzuordnen ist:

— Verspätungen aufgrund des Flugbetriebs;

— ATFM-Verspätungen im Streckenflug, die von den Luftraumnutzern gemeldet werden;

— Folgeverspätungen;

— Verspätungen im Flughafenbetrieb, einschließlich von den Luftraumnutzern gemeldeter ATFM-Verspätungen am Flughafen, die durch Regulierungsmaßnahmen auf der Grundlage des Verkehrsaufkommens verursacht werden, bei denen ein Bezugsort als Flugplatzzone oder Flugplatz eingestuft ist;

ii) dieser Indikator schließt alle IFR-Flüge ein und wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

4. KOSTENEFFIZIENZ

4.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

Die Veränderung der durchschnittlichen unionsweit „festgestellten Kosten je Leistungseinheit“ (determined unit cost, DUC) für Strecken-Flugsicherungsdienste im Jahresvergleich’ berechnet wie folgt:

a) Dieser Indikator wird ausgedrückt als Prozentsatz der Schwankung der durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste im Jahresvergleich, ausgehend vom Basiswert nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a;

b) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

c) die durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste sind der Quotient aus den festgestellten Streckenkosten und dem für die Strecke prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Strecken-Diensteinheiten' der in jedem Jahr des Bezugszeitraums auf Unionsebene erwartet und in den Annahmen der Kommission für die Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele gemäß Artikel 9 Absatz 3 zugrunde gelegt wird;

d) die durchschnittlichen unionsweit festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste werden in Euro in realen Werten berechnet.

4.2. **Indikatoren für die Überwachung**

Die tatsächlichen Kosten je Leistungseinheit, die den Nutzern getrennt für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. für den An- und Abflug auf Unionsebene entstehen, berechnet wie folgt:

a) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet als gewichteter Durchschnitt der Summe der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Flugsicherungsdienste jedes Mitgliedstaats und der Anpassungen gemäß Artikel 25 Absatz 2, die sich aus diesem Jahr ergeben;

b) dieser Indikator wird in Euro und in nominalen Werten ausgedrückt;

ABSCHNITT 2

Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI)für die Festlegung von Zielen auf lokaler Ebene und Indikatoren für die Überwachung auf lokaler Ebene

1. SICHERHEIT

1.1. **Wesentlicher Leistungsindikator**

Das Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements gemäß Abschnitt 1 Nummer 1.1.

Für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal" die Ebene der Flugsicherungsorganisationen.

1.2. **Indikatoren für die Überwachung**

a) Die Rate des Eindringens eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn auf Flughäfen in einem Mitgliedstaat, berechnet als die Gesamtzahl der Fälle des Eindringens eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn mit Auswirkungen auf die Sicherheit, die sich auf diesen Flughäfen ereignet haben, geteilt durch die Gesamtzahl der Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und Sichtflugregeln an diesen Flughäfen.

b) Die Rate der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung im Luftraum aller Kontrollen durchführenden Flugverkehrsdienststellen in einem Mitgliedstaat, berechnet als Gesamtzahl der Fälle der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung mit Auswirkungen auf die Sicherheit, die sich in diesem Luftraum ereignet haben, geteilt durch die Gesamtzahl der kontrollierten Flugstunden innerhalb dieses Luftraums.

c) Die Rate des Eindringens eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn an einem Flughafen, berechnet als die Gesamtzahl der Fälle des Eindringens eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn mit Auswirkungen auf die Sicherheit, die sich auf diesem Flughafen ereignet und zu denen Flugverkehrsdienste oder CNS-Dienste beigetragen haben, geteilt durch die Gesamtzahl der Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und Sichtflugregeln an diesem Flughafen.

d) Die Rate der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung im Luftraum, in dem eine Flugsicherungsorganisation Flugverkehrsdienste erbringt, berechnet als Gesamtzahl der Fälle der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung mit Auswirkungen auf die Sicherheit, zu denen Flugverkehrsdienste oder CNS-Dienste beigetragen haben, geteilt durch die Gesamtzahl der kontrollierten Flugstunden innerhalb dieses Luftraums.

e) Wenn Systeme für die automatisierte Aufzeichnung von Sicherheitsdaten eingeführt werden, die Nutzung dieser Systeme durch die Flugsicherungsorganisationen als Komponente ihres Managements von Sicherheitsrisiken, um mindestens Daten im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der Mindeststaffelung und dem Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn zu erfassen, zu speichern und nahezu in Echtzeit zu analysieren.

Die unter dieser Nummer genannten Indikatoren für die Überwachung werden für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

Für die Zwecke der unter den Buchstaben a und c genannten Indikatoren bedeutet „lokal" die Flughafenebene. Für die Zwecke des unter Buchstabe b genannten Indikators bedeutet „lokal" die nationale Ebene. Für die Zwecke des unter Buchstabe d genannten Indikators bedeutet „lokal" die Ebene der Flugsicherungsorganisationen.

2. UMWELT

2.1. **Wesentlicher Leistungsindikator**

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, berechnet wie folgt:

a) der Indikator ist der Vergleich zwischen der Länge des Streckenanteils des tatsächlichen Flugwegs, wie sie sich aus Überwachungsdaten ergibt, und der erreichten Entfernung, addiert über die IFR-Flüge, die innerhalb des lokalen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;

b) „Streckenanteil" ist definiert als die außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Start- bzw. Zielflughafen geflogene Entfernung;

c) bei außerhalb des lokalen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem lokalen Luftraum herangezogen;

d) bei innerhalb des lokalen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen eines Fluges, wobei ein nicht-lokaler Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des lokalen Luftraums herangezogen;

e) die „erreichte Entfernung" ergibt sich aus der Position der Einflug- und Ausflugpunkte eines Flugs beim Eintritt in den bzw. beim Verlassen des lokalen Luftraums. Die erreichte Entfernung entspricht den sich aus diesen Punkten ergebenden Abweichungen im Verhältnis zur Großkreisentfernung zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort des Fluges;

f) Für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal" die nationale Ebene oder die Ebene funktionaler Luftraumblöcke je nachdem, auf welcher Ebene der Leistungsplan erstellt wird;

g) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

2.2. **Indikatoren für die Überwachung**

a) Die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des Flugwegs laut letztem eingereichten Flugplan, berechnet wie folgt:

   i) Differenz zwischen der Länge des Streckenanteils des Flugwegs laut letztem eingereichten Flugplan und dem entsprechenden Anteil der Großkreisentfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des lokalen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;

   ii) „Streckenanteil" ist definiert als die außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Flughafen geflogene Entfernung;

   iii) bei außerhalb des lokalen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem lokalen Luftraum herangezogen;

   iv) bei innerhalb des lokalen Luftraums liegenden Start- oder Zielflughafen, wobei ein nicht-lokaler Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des lokalen Luftraums herangezogen;

   v) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

b) Die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des kürzesten beschränkten Flugwegs, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

   i) der Indikator ist die Differenz zwischen der Länge des Streckenanteils der für die Flugplanung verfügbaren kürzesten beschränkten Strecke, berechnet auf der Grundlage der Algorithmen zur Wegfindung und der Flugplanvalidierungssysteme des Netzmanagers, und der erreichten Entfernung, addiert über alle IFR-Flüge, die innerhalb des lokalen Luftraums stattfinden oder ihn durchqueren;

   ii) dieser Indikator berücksichtigt die Luftraumbeschränkungen, die in dem vom Netzmanager herausgegebenen Unterlage zur Streckenverfügbarkeit veröffentlicht werden, und den tatsächlichen Status bedingt nutzbarer Strecken zum Zeitpunkt des letzten eingereichten Flugplans;

   iii) „Streckenanteil" ist definiert als der Anteil außerhalb eines Kreises von 40 NM um den Start- bzw. Zielflughafen;

iv) bei außerhalb des lokalen Luftraums liegendem Start- oder Zielflughafen werden für die Berechnung dieses Indikators die Einflugpunkte in den bzw. die Ausflugpunkte aus dem lokalen Luftraum herangezogen;

v) bei innerhalb des lokalen Luftraums liegenden Start- oder Zielflughafen, wobei ein nicht-lokaler Luftraum überflogen wird, wird für die Berechnung dieses Indikators nur der Anteil innerhalb des lokalen Luftraums herangezogen;

vi) die „erreichte Entfernung" ergibt sich aus der Position der Einflug- und Ausflugpunkte eines Flugs beim Eintritt in den bzw. beim Verlassen des lokalen Luftraums. Die erreichte Entfernung entspricht den sich aus diesen Punkten ergebenden Abweichungen im Verhältnis zur Großkreisentfernung zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort des Fluges;

vii) der Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums als Durchschnitt berechnet. Bei der Berechnung dieses Durchschnitts fließen die zehn höchsten Tageswerte und die zehn niedrigsten Tageswerte nicht in die Berechnung ein.

c) Die zusätzliche Zeit in der Taxi-out-Phase, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

i) dieser Indikator ist die Differenz zwischen der tatsächlichen Taxi-out-Zeit und der unverzögerten Taxi-out-Zeit;

ii) die unverzögerte Taxi-out-Zeit ist die Taxi-out-Zeit in nicht überlasteten Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen an einem Flughafen;

iii) dieser Indikator wird, ausgedrückt in Minuten je Abflug, für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

d) Die zusätzliche Zeit im An- und Abflugluftraum, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

i) dieser Indikator ist die Differenz der ASMA-Transitzeit (ASMA — Arrival Sequencing and Metering Area) und der unverzögerten Zeit bei ASMA-Transitzeiten;

ii) die unverzögerte Zeit bei ASMA-Transitzeiten wird für jede Gruppe von Flügen mit denselben Parametern, d. h. Luftfahrzeugklasse, ASMA-Einflugsektor und -Landebahn, festgelegt und entspricht der Transitzeit bei geringem Verkehrsaufkommen.

iii) dieser Indikator wird, ausgedrückt in Minuten je Abflug, für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

iv) ASMA ist definiert als Zylinder mit einem Radius von 40 NM um den Ankunftsflughafen.

e) Der Anteil ankommender Flüge, die den „kontinuierlichen Sinkflug (Continuous Descent Operation, CDO)" durchführen, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

i) dieser Indikator ist der Quotient aus der Gesamtzahl der ankommenden Flüge, die CDO ab einem Referenzpunkt auf einer von der nationalen Aufsichtsbehörde definierten Höhe über Grund durchführen, und der Gesamtzahl der ankommenden Flüge.

ii) dieser Indikator wird als Prozentsatz ausgedrückt und für das gesamte Kalenderjahr sowie für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

f) Die effektive Nutzung des reservierten oder getrennten lokalen Luftraums, die gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe c berechnet wird.

g) Die Planungsrate über die verfügbaren lokalen Luftraumstrukturen, berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe d.

h) Die Nutzungsrate der verfügbaren lokalen Luftraumstrukturen, berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe e.

i) Für die Zwecke der unter den Buchstaben a und b genannten Indikatoren bedeutet „lokal" die nationale Ebene oder die Ebene funktionaler Luftraumblöcke, je nachdem, auf welcher Ebene, der Leistungsplan erstellt wird, einschließlich Fällen, in denen die Zuständigkeit für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten als Ergebnis kollaborativer grenzübergreifender Vereinbarungen übertragen wird. Für die Zwecke der unter den Buchstaben c und d genannten Indikatoren bedeutet „lokal" die Ebene der Flughäfen mit mindestens 80 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr. Für die Zwecke des unter Buchstabe e genannten Indikators bedeutet „lokal" die Ebene des Flughafens. Für die Zwecke der unter den Buchstaben f und h genannten Indikatoren bedeutet „lokal" die nationale Ebene, aufgeschlüsselt nach der Ebene des Zuständigkeitsbereichs der Bezirkskontrollstelle, einschließlich Fällen, in denen die Zuständigkeit für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten als Ergebnis kollaborativer grenzübergreifender Vereinbarungen übertragen wird.

3. KAPAZITÄT

3.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

a) Die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten anzulasten ist, berechnet wie folgt:

i) ATFM-Verspätung im Streckenflug' berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 3.1 Buchstabe a;

ii) dieser Indikator schließt alle IFR-Flüge innerhalb des lokalen Luftraums und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein; er umfasst ferner IFR-Flüge, die andere Lufträume durchqueren, wenn als Ergebnis eines vom Netzmanager koordinierten nachbetrieblichen Verspätungsanpassungsprozesses Berichtigungen der Verspätungen vorgenommen werden, mittels deren die am Betrieb Beteiligten den Netzmanager über Probleme im Zusammenhang mit der Messung, Klassifizierung und Zuordnung von ATFM-Verspätungen unterrichten;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet;

iv) für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal" die nationale Ebene oder die Ebene funktionaler Luftraumblöcke je nachdem, auf welcher Ebene der Leistungsplan erstellt wird;

v) für die Überwachung werden die für diesen Indikator berechneten Werte auf nationaler Ebene aufgeschlüsselt, falls der Leistungsplan auf der Ebene des funktionalen Luftraumblocks erstellt wird, einschließlich Fällen, in denen die Zuständigkeit für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten als Ergebnis kollaborativer grenzübergreifender Vereinbarungen übertragen wird.

b) Die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug, ausgedrückt in Minuten, die den Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug und am Flughafen anzulasten ist, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

i) dieser Indikator ist die durchschnittliche Ankunftsverspätung am Zielflughafen je eingehendem IFR-Flug, die durch ATFM-Regulierungsmaßnahmen verursacht wurde;

ii) dieser Indikator schließt alle IFR-Flüge am Zielflughafen und alle ATFM-Verspätungsursachen mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse ein;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

iv) für die Zwecke dieses Indikators bedeutet „lokal" die nationale Ebene;

v) für die Überwachung werden die für diesen Indikator berechneten Werte nach Flughäfen aufgeschlüsselt.

3.2. **Indikatoren für die Überwachung**

a) Der Prozentsatz von IFR-Flügen, die ihre ATFM-Startzeitnischen auf lokaler Ebene einhalten, berechnet für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums.

b) Durchschnittliche ATC-Verspätung vor dem Abflug je Flug in Minuten, die durch Startbeschränkungen am Startflughafen verursacht wird, berechnet auf lokaler Ebene wie folgt:

i) dieser Indikator ist die durchschnittliche ATC-Verspätung vor dem Abflug je abgehendem IFR-Flug;

ii) dieser Indikator bezieht alle am Startflughafen abgehenden IFR-Flüge ein, und deckt Startverspätungen ab, die durch ATC-Beschränkungen verursacht werden, wenn das Luftfahrzeug zum Verlassen der Abflugposition bereit ist;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

c) Die durchschnittliche Abflugverspätung aufgrund aller Verspätungsursachen je Flug, ausgedrückt in Minuten, berechnet auf lokaler Ebene gemäß Abschnitt 1 Nummer 3.2 Buchstabe c.

d) Für die Zwecke des unter Buchstabe a genannten Indikators bedeutet „lokal" die nationale Ebene, aufgeschlüsselt nach Flughäfen. Für die Zwecke des unter den Buchstaben b und c genannten Indikators bedeutet „lokal" die Ebene der Flughäfen mit mindestens 80 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr.

4. KOSTENEFFIZIENZ

4.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

a) Die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Strecken-Flugsicherungsdienste' berechnet wie folgt:

i) dieser Indikator ist der Quotient aus den festgestellten Streckenkosten und dem in der Gebührenzone prognostizierten Verkehr, ausgedrückt in Strecken-Diensteinheiten, der während jedes Jahres des Bezugszeitraums auf lokaler Ebene erwartet wird und in den Leistungsplänen festgelegt ist;

ii) dieser Indikator wird in realen Werten und in Landeswährung ausgedrückt;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

b) Die festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug' berechnet wie folgt:

i) dieser Indikator ist der Quotient aus den festgestellten Kosten und des prognostizierten Verkehrs, ausgedrückt in An- und Abflug-Diensteinheiten, der während jedes Jahres des Bezugszeitraums auf lokaler Ebene erwartet wird und in den Leistungsplänen festgelegt ist;

ii) dieser Indikator wird in realen Werten und in Landeswährung ausgedrückt;

iii) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

c) Für die Zwecke der unter den Buchstaben a und b genannten Indikatoren bedeutet „lokal" die Ebene der Gebührenzone.

4.2. **Indikator für die Überwachung**

Die tatsächlichen Kosten je Leistungseinheit, die den Nutzern getrennt für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug auf Unionsebene entstehen, berechnet wie folgt:

a) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet als Summe der festgestellten Kosten je Leistungseinheit für Flugsicherungsdienste und der Anpassungen gemäß Artikel 25 Absatz 2, die sich aus diesem Jahr ergeben;

b) dieser Indikator wird in nominalen Werten und in Landeswährung ausgedrückt.

ABSCHNITT 3

KPI für die Zielfestlegung und Indikatoren für die Überwachung der Netzfunktionen

1. Alle in diesem Abschnitt aufgeführten Indikatoren gelten für das geografische Gebiet innerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung.

2. SICHERHEIT

2.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

Das Niveau der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements des Netzmanagers gemäß Abschnitt 1 Nummer 1.1.

2.2. **Indikatoren für die Überwachung**

Die ATFM-Übererfüllungen oberhalb der von der Flugsicherungsorganisation gemeldeten Kapazitätsgrenzen eines Sektors, in dem ATFM-Regulierungsmaßnahmen gelten, berechnet wie folgt:

a) der Quotient aus der Zeit, während der die Anzahl der Flüge die von der Flugsicherungsorganisation gemeldeten Kapazitätsgrenzen eines Sektors, in dem ATFM-Regulierungsmaßnahmen gelten, um mehr als 10 % übersteigt, und der Gesamtzeit, in der ATFM-Regulierungsmaßnahmen gelten, berechnet für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

b) für die Zwecke dieses Indikators ist die regulierte Zeit in sich überschneidende Stundenabschnitte von 20 Minuten-Intervallen aufgeteilt.

3. UMWELT

3.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

Die Verbesserung der Streckenflugeffizienz durch die Funktion der Gestaltung des europäischen Streckennetzes im Zusammenhang mit dem Flugweg laut letztem eingereichten Flugplan, ausgedrückt in Prozentpunkten der Schwankung der Streckenflugeffizienz des Flugwegs laut letztem eingereichten Flugplan im Jahresvergleich und berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe a.

4. KAPAZITÄT

4.1. **Wesentliche Leistungsindikatoren**

a) Der Prozentsatz der nicht eingetretenen ATFM-Verspätungen im Streckenflug, der dank der Verfahren für kooperative Entscheidungsfindung und der Maßnahmen des Betriebszentrums des Netzmanagers (Network Manager Operations Centre) erzielt wurde, gemessen an den nicht eingetretenen ATFM-Verspätungen im Streckenflug im Jahresvergleich insgesamt' wobei ATFM-Verspätungen im Streckenflug gemäß Abschnitt 1 Nummer 3.1 berechnet werden.

b) Der Prozentsatz der Verringerung der ATFM-Ankunftsverspätungen, der dank der Verfahren für kooperative Entscheidungsfindung und Maßnahmen des Betriebszentrums des Netzmanagers erzielt wurde' gemessen an der Verringerung der ATFM-Ankunftsverspätungen insgesamt, wobei ATFM-Ankunftsverspätungen gemäß Abschnitt 1 Nummer 3.2 Buchstabe a berechnet werden.

4.2. **Indikatoren für die Überwachung**

a) Jährlicher Prozentsatz von IFR-Flügen mit ATFM-Verspätung von mehr als 15 Minuten.

b) Durchschnittliche tägliche Anzahl der ATFM-Regulierungsmaßnahmen, die jeweils weniger als 200 Minuten Verspätung verursachen, in einem Kalenderjahr.

c) Durchschnittliche ATFM-Wochenendverspätung im Streckenflug während eines Kalenderjahres, ausgedrückt in Minuten Verspätung je Flug.

d) Jährlicher Prozentsatz der ersten kapazitäts- und personalbedingten Rotationsverspätung für eine Vorauswahl von Bezirkskontrollstellen/Flughäfen, für die der Netzmanager jährlich das deutlichste Potenzial für eine Verringerung der Verspätung ermittelt hat.

e) Die wirksame Nutzung des reservierten oder getrennten Luftraums, die gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe c berechnet wird.

f) Die Planungsrate über die verfügbaren Luftraumstrukturen, berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe d.

g) Die Nutzungsrate der verfügbaren Luftraumstrukturen, berechnet gemäß Abschnitt 1 Nummer 2.2 Buchstabe e.

5. KOSTENEFFIZIENZ

5.1. **Indikatoren für die Überwachung**

Die Kosten je Leistungseinheit für die Wahrnehmung der Aufgaben des Netzmanagers, berechnet wie folgt:

a) bei diesem Indikator handelt es sich um den Quotienten aus den tatsächlichen Kosten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Netzmanagers und den Streckenverkehr, ausgedrückt in Strecken-Diensteinheiten, während des Bezugszeitraums auf der Ebene des geografischen Gebiets, in dem der Netzmanager seine für die Erfüllung der Netzfunktionen erforderlichen Aufgaben wahrnimmt;

b) dieser Indikator wird in Euro in realen Werten ausgedrückt;

c) dieser Indikator wird für das gesamte Kalenderjahr und für jedes Jahr des Bezugszeitraums berechnet.

ANHANG II

MUSTER FÜR LEISTUNGSPLÄNE AUF NATIONALER EBENE ODER AUF DER EBENE FUNKTIONALER LUFTRAUMBLÖCKE GEMÄß ARTIKEL 10 ABSATZ 1

1. EINLEITUNG

1.1. Darlegung der Situation, einschließlich des Anwendungsbereichs des Plans hinsichtlich des geografischen Geltungsbereichs und der Dienste, Liste der erfassten Flugsicherungsorganisationen und sonstiger für den Leistungsplan relevanter allgemeiner Angaben.

1.2. Verkehrsprognosen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben f und g, ausgedrückt in Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln und in Diensteinheiten, die dem Leistungsplan zugrunde liegen und auf den Basisprognosen des Statistics and Forecast Service von Eurocontrol (STATFOR) beruhen. Weichen die Prognosen von den Basisprognosen von STATFOR ab, so sind die Gründe, die die Verwendung einer anderen Prognose nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben f und g rechtfertigen, und eine Begründung für die Verwendung dieser Prognosen zu dokumentieren.

1.3. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zum Leistungsplanentwurf, einschließlich der Punkte, in denen Einvernehmen bzw. Meinungsverschiedenheiten bestehen sowie der Gründe für derartige Meinungsverschiedenheiten.

1.4. Liste der Flughäfen, auf die das Leistungssystem und die Gebührenregelung Anwendung finden, mit ihrer durchschnittlichen Anzahl von Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr.

1.5. Gegebenenfalls Liste der Dienste, deren Erbringung gemäß Artikel 35 den Marktbedingungen unterliegt.

1.6. In Bezug auf die auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke angenommenen Leistungspläne Beschreibung des Verfahrens zur Entwicklung und Annahme des Leistungsplans.

1.7. Angabe, ob die vereinfachte Gebührenregelung nach Artikel 34 gilt und falls ja, ein Nachweis, dass die in jenem Artikel genannten Bedingungen erfüllt sind, sowie eine Beschreibung der Anwendung der vereinfachten Gebührenregelung und ihres Geltungsbereichs in Bezug auf die erfassten Gebührenzonen.

2. INVESTITIONEN

2.1. Beschreibung und Begründung der Kosten, der Art und der Vorteile neuer und bestehender Investitionen in Anlagevermögen im Bezugszeitraum.

2.2. Die Angaben gemäß Nummer 2.1 umfassen insbesondere:

a) die festgestellten Kosten für neue und bestehende Investitionen in Bezug auf Abschreibungen, Kapitalkosten und Leasingkosten für den gesamten Bezugszeitraum und für jedes Kalenderjahr im Bezugszeitraum gemäß Anhang VII;

b) Beschreibung und Begründung der umfangreichen Investitionen, unter anderem in Bezug auf folgende Elemente:

i) Gesamtwert jeder umfangreichen Investition;

ii) erworbene oder entwickelte Vermögenswerte;

iii) Angaben zum Nutzen der Investition für Luftraumnutzer und zu den Ergebnissen der Konsultation von Vertretern der Luftraumnutzer;

iv) umfangreiche Investitionen in ATM-Systeme:

— Unterscheidung zwischen Investitionen in neue Systeme, Überarbeitung bestehender Systeme und Ersatzinvestitionen;

— Begründung der Relevanz der einzelnen Investitionen im Hinblick auf den europäischen ATM-Masterplan und die in Artikel 15a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten gemeinsamen Vorhaben;

c) Einzelheiten zu Synergien, die auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke oder, gegebenenfalls im Rahmen anderer grenzübergreifender Kooperationsinitiativen, erzielt wurden, insbesondere im Hinblick auf die gemeinsame Infrastruktur und die gemeinsame Auftragsvergabe.

3. NATIONALE LEISTUNGSZIELE ODER FAB-LEISTUNGSZIELE UND MAßNAHMEN ZU IHRER ERREICHUNG

3.1. Nationale Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele in jedem wesentlichen Leistungsbereich, festgelegt unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator gemäß Anhang I Abschnitt 2 und für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums.

3.2. Für alle wesentlichen Leistungsbereiche Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, die auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke durchgeführt wurden, um die Leistungsziele zu erreichen.

3.3. Zusätzliche Informationen zur Begründung der nationalen Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz:

a) die festgestellten Kosten für Flugsicherungsdienste für den Streckenflug bzw. den An- und Abflug, die gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und der vorliegenden Verordnung für jedes Jahr des Bezugszeitraums festgelegt werden;

b) Prognose der Strecken- bzw. An- und Abflug-Diensteinheiten für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

c) die in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a genannten Basiswerte für die Kosteneffizienzziele für den Streckenverkehr und den an- und abfliegenden Verkehr sowie die Beschreibung und Begründung der Methodik zur Schätzung dieser Werte für jede Gebührenzone;

d) Beschreibung und Begründung der Kriterien und der Methodik für die Zuweisung der Kosten an die Gebührenzonen und die Zuweisung der Kosten an Flugsicherungsdienste für den Strecken- bzw. den An- und Abflug gemäß Artikel 22 Absatz 5;

e) Beschreibung und Begründung der Eigenkapitalrendite der jeweiligen Flugsicherungsorganisationen und des Fremdkapitalanteils („Gearing“) sowie des Umfangs und der Zusammensetzung der Vermögensbestandteile, auf deren Grundlage die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet wurden;

f) Beschreibung und Begründung der wirtschaftlichen Annahmen, einschließlich:

— Annahmen für die Berechnung der Kosten der Altersversorgung, die in den festgestellten Kosten enthalten sind, einschließlich einer Beschreibung der einschlägigen nationalen Regelungen für die Altersversorgung und für die Rechnungslegung von Pensionsverpflichtungen, auf denen diese Annahmen beruhen, sowie Angaben, ob Änderungen dieser Regelungen erwartet werden;

— Annahmen zu den Zinssätzen für Darlehen für die Finanzierung der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich der Beträge, Laufzeiten und sonstigen einschlägigen Angaben zu den Darlehen und Erläuterungen zum gewichteten durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten, anhand dessen die Kapitalkosten vor Steuern und die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet werden;

— nur zur Information: Inflationsprognose auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex des Internationalen Währungsfonds (IWF);

— die Anpassungen, die über die Bestimmungen der von der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 der Kommission [1] angenommenen internationalen Rechnungslegungsstandards hinausgehen;

g) Beschreibung und Erläuterung der Anpassungen, die sich aus den Jahren vor dem Bezugszeitraum ergeben;

h) Ermittlung und Kategorisierung der festgestellten Kosten im Zusammenhang mit den Kostenpositionen gemäß Artikel 28 Absatz 3;

i) gegebenenfalls eine Beschreibung aller im Bezugszeitraum geplanten erheblichen Umstrukturierungen;

j) gegebenenfalls Angabe der in vorherigen Bezugsräumen gebilligten Umstrukturierungskosten, die gedeckt werden sollen.

k) die Berichtstabellen und die zusätzlichen Angaben gemäß den Anhängen VII, IX und XI, die dem Leistungsplan beizufügen sind;

3.4. Eine Aufschlüsselung der Leistungsziele gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummern 2.1 und 3.1 Buchstabe a auf Ebene der einzelnen Flugsicherungsorganisationen, die unter den Leistungsplan fallen, und, in Bezug auf Leistungspläne, die auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke erstellt werden, entsprechend den Beiträgen der einzelnen betroffenen Flugsicherungsorganisationen zu den Leistungszielen auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

3.5. Gibt es kein unionsweit geltendes Leistungsziel, die Beschreibung und Erläuterung der Art und Weise, wie die nationalen Leistungsziele oder die FAB-Leistungsziele zur Verbesserung der Leistung des europäischen ATM-Netzes beitragen.

3.6. Beschreibung und Erläuterung der Wechselbeziehungen und Kompromisse zwischen den wesentlichen Leistungsbereichen, einschließlich der zur Beurteilung dieser Kompromisse verwendeten Annahmen.

4. GRENZÜBERGREIFENDE INITIATIVEN UND UMSETZUNG VON SESAR

4.1. Beschreibung der Initiativen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit, die auf Ebene der Flugsicherungsorganisationen durchgeführt wurden oder geplant sind, um die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu verbessern. Ermittlung der durch diese Initiativen ermöglichten Leistungssteigerungen in den verschiedenen wesentlichen Leistungsbereichen.

[1] Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 der Kommission vom 3. November 2008 zur Übernahme bestimmter internationaler Rechnungslegungsstandards gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 320 vom 29.11.2008, S. 1).

4.2. Beschreibung der jüngsten und erwarteten Fortschritte bei der Durchführung von gemeinsamen SESAR-Vorhaben gemäß Artikel 15a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sowie von Änderungen der Managementverfahren in Bezug auf Übergangspläne, um etwaige negative Auswirkungen von Änderungen auf die Netzleistung zu minimieren.

5. VEREINBARUNGEN ÜBER DIE TEILUNG DES VERKEHRSRISIKOS UND ANREIZREGELUNGEN

5.1. Für jede betroffene Gebührenzone Beschreibung der definierten Werte der gemäß Artikel 27 anwendbaren Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos:

a) Ermittlung der anwendbaren Spanne gemäß Artikel 27 Absatz 2 und der Schlüssel für die Teilung des Verkehrsrisikos gemäß Artikel 27 Absatz 3;

b) Falls die nationale Aufsichtsbehörde die Werte der Parameter der in Buchstabe a genannten Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos gemäß Artikel 27 Absatz 5 anpasst:

i) Begründung der festgelegten Werte für die Parameter zur Teilung des Verkehrsrisikos;

ii) Beschreibung des Prozesses der Konsultation der Luftraumnutzer und Flugsicherungsorganisationen zur Festlegung der Werte für die Parameter zur Teilung des Verkehrsrisikos und des Ergebnisses der Konsultation.

5.2. Für Anreizregelungen, die während des Bezugszeitraums gemäß Artikel 11 anwendbar sind:

a) Beschreibung und Begründung der Parameter der gemäß Artikel 11 Absatz 3 festgelegten Anreizregelung, einschließlich der Pivotwerte und gegebenenfalls des Mechanismus zur Differenzierung der Pivotwerte;

b) Angabe der Flugsicherungsorganisationen und der den Anreizregelungen unterliegenden Gebührenzonen;

c) gegebenenfalls Beschreibung der in Artikel 11 Absatz 4 genannten zusätzlichen Anreizregelungen.

6. DURCHFÜHRUNG DES LEISTUNGSPLANS

Beschreibung der Verfahren, die die nationalen Aufsichtsbehörden anwenden werden, um

a) die Durchführung des Leistungsplans zu überwachen;

b) Situationen zu bewältigen, in denen während des Bezugszeitraums Ziele nicht erreicht werden.

ANHANG III

MUSTER DES NETZLEISTUNGSPLANS GEMÄß ARTIKEL 10 ABSATZ 5

1. EINLEITUNG

1.1. Darlegung der Situation, einschließlich des Anwendungsbereichs des Netzleistungsplans, der abgedeckten Netzfunktionen, der Aufgaben und Zuständigkeiten sowie sonstiger für den Plan relevanter allgemeiner Angaben.

1.2. Beschreibung der Verkehrsprognose und des makroökonomischen Szenarios' die dem Netzleistungsplan zugrunde liegen.

1.3. Beschreibung der Kohärenz des Netzleistungsplans mit dem Netzstrategieplan.

1.4. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zum Entwurf des Netzleistungsplans, einschließlich der Punkte, in denen Einvernehmen bzw. Meinungsverschiedenheiten bestehen sowie der Gründe für derartige Meinungsverschiedenheiten, und Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation des Netzmanagementgremiums.

2. ZUSATZNUTZEN DES NETZMANAGERS

Bereiche der Zusammenarbeit zur Unterstützung von Aufgaben und Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, der funktionalen Luftraumblöcke, der Flugsicherungsorganisationen, der Flughäfen und der zivilen und militärischen Luftraumnutzer.

Beschreibung der Arbeit des Netzmanagers in Bezug auf:

a) Ausarbeitung und Harmonisierung von Netz- und regionalen Betriebskonzepten;

b) Entwicklung und Harmonisierung von Luftraumprojekten auf der Grundlage von Netzprioritäten, einschließlich Initiativen zur grenzübergreifenden Luftraumgestaltung;

c) Verringerung der ineffizienten Nutzung des Streckennetzes und des verfügbaren Luftraums;

d) Entwicklung eines verbesserten Luftraummanagements und verbesserter Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagementprozesse;

e) harmonisierte Kapazitätsplanung und Messung der Betriebsleistung;

f) Unterstützung der Behebung des Fluglotsenmangels im gesamten Netz;

g) verstärkte Koordinierung im technischen Bereich, auch auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke, und Realisierung der technischen Interoperabilität der Systeme der Flugsicherungsorganisationen untereinander und insbesondere mit den Systemen des Netzmanagers;

h) Unterstützung der Netzsicherheit sowie der Umsetzung, Überwachung und Verbesserung der lokalen Leistung im Bereich Sicherheit.

3. LEISTUNGSZIELE, ZIELE UND MAßNAHMEN

3.1. Leistung des Netzmanagers im Bereich Sicherheit

a) Leistungsziel des Netzmanagers für die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements.

b) Beschreibung der Maßnahmen, die der Netzmanager zur Erreichung dieses Ziels ergreift.

c) Beschreibung der Maßnahmen, die der Netzmanager ergreift, um der ATFM-Übererfüllung abzuhelfen.

3.2. Leistung des Netzmanagers im Bereich Kosteneffizienz

a) Beschreibung der Maßnahmen, die der Netzmanager zur Steigerung der Kosteneffizienz ergreift.

3.3. Leistungsziele und spezifische Ziele für jede Netzfunktion

a) Funktion der Gestaltung des europäischen Streckennetzes (ERND):

i) Leistungsziele für den in Anhang I Abschnitt 3 Nummer 3.1 festgelegten wesentlichen Leistungsindikator;

ii) Beschreibung und Erläuterung der Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele für die ERND-Funktion:

— Maßnahmen im Zusammenhang mit der Gestaltung einer effizienten Luftraumstruktur;

— Maßnahmen im Zusammenhang mit einer besseren Nutzung des Luftraums durch die am Betrieb Beteiligten;

— Maßnahmen zur Optimierung der Flüge.

iii) sonstige Initiativen zur Steigerung der Flugeffizienz.

b) Verkehrsflussregelungsfunktion (ATFM);

i) Leistungsziele für jeden wesentlichen Leistungsindikator gemäß Anhang I Abschnitt 3 Nummer 4.1;

ii) Beschreibung und Erläuterung der Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele für die ATFM-Funktion:

— Initiativen und Maßnahmen im Hinblick auf die Verringerung der ATFM-Verspätungen einschließlich der Verspätungen am Wochenende, der witterungsbedingten Verspätungen, die Minimierung der für einzelne Flüge geltenden Verspätungsanteile, die ATFM-Effizienz, die Folgeverspätungen, die Übererfüllung;

— militärische Dimension des Plans.

iii) sonstige Kapazitätsinitiativen.

c) Funktionen der Koordinierung knapper Ressourcen:

i) Koordinierung der Funkfrequenzfunktion:

— Beschreibung der Unterstützung für die Netzkapazität;

— Beschreibung der spezifischen Ziele.

ii) Koordinierung der Funktionen des Radar-Transponder-Codes:

— Beschreibung der Unterstützung für die Netzsicherheit;

— Beschreibung der spezifischen Ziele.

4. UMSETZUNG DES NETZLEISTUNGSPLANS

Beschreibung der Maßnahmen, die der Netzmanager ergreift, um:

a) die Überwachung und die Berichterstattung über die Umsetzung des Netzleistungsplans zu unterstützen;

b) Situationen zu bewältigen, in denen während des Bezugszeitraums Ziele nicht erreicht werden;

c) mit den nationalen Aufsichtsbehörden zu kommunizieren.

ANHANG IV

KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG DER LEISTUNGSPLÄNE UND ZIELE AUF NATIONALER EBENE ODER AUF DER EBENE FUNKTIONALER LUFTRAUMBLÖCKE

1. BEWERTUNG DER KOHÄRENZ DER NATIONALEN LEISTUNGSZIELE ODER DER FAB-LEISTUNGSZIELE

1.1. *SICHERHEIT*

Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements

Kohärenz der nationalen Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele in Bezug auf die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements mit den unionsweit geltenden Leistungszielen, nach denen für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums das Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements mindestens den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen muss.

1.2. *UMWELT*

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

Kohärenz der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums durch den Vergleich der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele mit den Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz, die in der zum Zeitpunkt der Festlegung der unionsweit geltenden Leistungsziele neuesten Fassung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes festgelegt sind.

Für die Zwecke dieses Absatzes bezeichnet der Begriff „Referenzwert für die horizontale Streckenflugeffizienz" den vom Netzmanager geschätzten Wert der Flugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke, damit sichergestellt ist, dass das unionsweit geltende Ziel für die horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs eingehalten wird.

1.3. *KAPAZITÄT*

Durchschnittliche ATFM-Verspätungen im Streckenflug je Flug

Die Kohärenz der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele mit unionsweiten Leistungszielen für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums durch den Vergleich der nationalen Leistungsziele oder der FAB-Leistungsziele mit den Referenzwerten, die in der zum Zeitpunkt der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele neuesten Fassung des Netzbetriebsplans festgelegt sind.

1.4. *KOSTENEFFIZIENZ*

Festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit

a) Kohärenz der Entwicklung der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf der Ebene der Gebührenzone im Bezugszeitraum mit dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit im selben Zeitraum, wobei diese Trends als Prozentsatz ausgedrückt werden.

   Zur Berechnung dieser Trends werden die unionsweit geltenden und die lokalen Leistungsziele sowie die Basiswerte für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a und Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a herangezogen.

b) Kohärenz des Trends der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf der Ebene der Gebührenzone über einen Zeitraum, der sowohl den vom Leistungsplan erfassten Bezugszeitraum als auch den vorhergehenden Bezugszeitraum umfasst („langfristiger Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit"), mit dem unionsweiten Trend der festgestellten Kosten im selben Zeitraum, wobei diese Trends als Prozentsatz ausgedrückt werden.

   Der langfristige Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit auf der Ebene der Gebührenzone wird berechnet, indem die tatsächlichen Kosten je Leistungseinheit auf der Ebene der Gebührenzone für das Jahr vor dem Beginn des vorhergehenden Bezugszeitraums zugrunde gelegt werden.

c) Kohärenz der Höhe der festgestellten Kosten je Leistungseinheit: Vergleich des Basiswerts für die festgestellten Kosten je Leistungseinheit gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a auf der Ebene der betreffenden Gebührenzone mit dem entsprechenden Durchschnittswert der Gebührenzonen, in denen Flugsicherungsorganisationen ein ähnliches betriebliches und wirtschaftliches Umfeld wie gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c haben.

d) Abweichungen von den unter den Buchstaben a bis c genannten Kriterien können für notwendig und verhältnismäßig erachtet werden, um

i) die Erreichung der auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke festgelegten Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität zu ermöglichen, sofern die Abweichung vom unionsweiten Trend der festgestellten Kosten je Leistungseinheit ausschließlich auf zusätzliche festgestellte Kosten in Zusammenhang mit Maßnahmen zurückzuführen ist, die zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen sind; oder

ii) Umstrukturierungsmaßnahmen durchzuführen, die zu Umstrukturierungskosten gemäß Artikel 2 Absatz 18 führen, sofern die Abweichung ausschließlich auf diese Umstrukturierungskosten zurückzuführen ist und im Leistungsplan nachgewiesen wird, dass die betreffenden Umstrukturierungsmaßnahmen den Luftraumnutzern spätestens im darauf folgenden Bezugszeitraum netto einen finanziellen Vorteil verschaffen werden.

2. ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSPLANENTWÜRFE

2.1. Gegenstand der Überprüfung:

a) Maßnahmen zur Erreichung nationaler Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele in jedem wesentlichen Leistungsbereich gemäß Anhang II Nummer 3.2;

b) nationale Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele für die durchschnittliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug:

i) Vergleich mit dem Niveau und dem Trend der tatsächlichen Leistung während des Bezugszeitraums, der dem Bezugszeitraum des Leistungsplans vorausgeht;

ii) auf Flughafenebene Vergleich der Leistung mit ähnlichen Flughäfen;

c) nationale Leistungsziele oder FAB-Leistungsziele für die festgestellten an- und abflugbezogenen Kosten je Leistungseinheit:

i) Vergleich mit dem Trend der festgestellten streckenbezogenen Kosten je Leistungseinheit auf lokaler Ebene;

ii) Vergleich mit dem Niveau und dem Trend der tatsächlichen Leistung während des Bezugszeitraums, der dem Bezugszeitraum des Leistungsplans vorausgeht;

iii) auf Flughafenebene Vergleich der Leistung mit ähnlichen Flughäfen;

d) wichtigste Faktoren und Parameter, die den nationalen Leistungszielen oder FAB-Leistungszielen zugrunde liegen, oder Leistung im wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz:

i) Basiswerte und Annahmen, die der Festlegung der festgestellten Kosten für das erste Jahr des Bezugszeitraums zugrunde liegen, im Vergleich zu den jüngsten verfügbaren tatsächlichen Kosten;

ii) die im Leistungsplan verwendeten Verkehrsprognosen und — falls die Prognosen von der Basisprognose des STATFOR abweichen — die vorgelegten Begründungen;

iii) die geplanten Kapitalkosten in Bezug auf das Niveau und die Zusammensetzung der regulatorischen Kapitalbasis sowie die geplanten Kapitalkosten vor Steuern, einschließlich des Zinssatzes für Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalrendite;

iv) festgestellte Kosten neuer und bestehender Investitionen sowie vorgelegte Begründungen für umfangreiche Investitionen;

v) der Berechnung zugrunde liegende festgestellte Kosten für die Altersversorgung und Annahmen;

vi) Annahmen zu den Zinssätzen für Darlehen für die Finanzierung der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten, einschließlich der Beträge, Laufzeiten und sonstigen einschlägigen Angaben zu den Darlehen und Abgleich mit dem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten, anhand dessen die Kapitalkosten vor Steuern und die in den festgestellten Kosten enthaltenen Kapitalkosten berechnet werden;

vii) Methodik für die Zuweisung der Kosten an Flugsicherungsdienste für den Strecken- bzw. den An- und Abflug sowie Begründung jeder Änderung der Methodik gegenüber dem vorhergehenden Bezugszeitraum;

e) die Werte der in Artikel 27 Absätze 2 und 3 genannten Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos und, falls die nationale Aufsichtsbehörde die Werte für diese Parameter gemäß Artikel 27 Absatz 5 angepasst hat, die vorgelegten Begründungen für diese Werte;

f) Anreizregelung(en) gemäß Artikel 11;

g) Leistungssteigerung und Synergien, die durch Initiativen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit einschließlich der Zusammenarbeit auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke oder durch Industrieallianzen, ermöglicht werden;

h) Verifizierung, ob im Hinblick auf die Anwendung einer vereinfachten Gebührenregelung gemäß Artikel 34 die in Artikel 34 Absatz 2 genannten Kriterien erfüllt sind.

ANHANG V

KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG DES ENTWURFS DES NETZLEISTUNGSPLANS

a) Vollständigkeit des Entwurfs des Netzleistungsplans hinsichtlich der Elemente, die für die Bewertung der Einhaltung der Anforderungen nach Artikel 10 Absatz 5 und Anhang III erforderlich sind;

b) Umfang der vom Netzmanager als Beitrag zur Netzoptimierung ergriffenen Maßnahmen, die die in Anhang III Nummer 2 aufgeführten Maßnahmen abdecken;

c) Kohärenz des Ziels in Bezug auf das Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements des Netzmanagers mit den unionsweit geltenden Leistungszielen, nach denen für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums das Niveau der Effektivität des Sicherheitsmanagements mindestens den entsprechenden unionsweit geltenden Leistungszielen entsprechen muss.

d) durch die Funktion der Gestaltung des europäischen Streckennetzes generierte Maßnahmen zur Verbesserung der Flugeffizienz;

e) Verringerung der ATFM-Verspätungen im Streckenflug durch Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung im Netz und Maßnahmen des Betriebszentrums des Netzmanagers;

f) Verringerung der ATFM-Ankunftsverspätungen durch Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung und Maßnahmen des Betriebszentrums des Netzmanagers;

g) Angemessenheit der Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele für die Netzfunktionen, einschließlich der Relevanz von Investitionen und Kapitalausgaben in Bezug auf den europäischen ATM-Masterplan, die gemeinsamen Vorhaben gemäß Artikel 15a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und der Verordnung (EU) Nr. 409/2013 und gegebenenfalls den Netzstrategieplan.

ANHANG VI

LISTE DER LEISTUNGSBEZOGENEN DATEN, DIE DER KOMMISSION FÜR DIE LEISTUNGSÜBERWACHUNG GEMÄß ARTIKEL 36 ABSATZ 1 UND ARTIKEL 37 ZUR VERFÜGUNG ZU STELLEN SIND

1. VON DEN NATIONALEN AUFSICHTSBEHÖRDEN BEREITZUSTELLENDE DATEN

1.1. Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen sicher, dass die folgenden Daten monatlich bereitgestellt werden:

a) vom Netzmanager gemäß Anhang I und Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 verwendete und berechnete Daten, einschließlich Flugplänen für den allgemeinen Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln, tatsächliche Streckenführung, Überwachungsdaten auf der Grundlage von 30-Sekunden-Meldeintervallen, ATFM-Verspätungen im Streckenflug und ATFM-Ankunftsverspätungen, Freistellungen von ATFM-Regulierungsmaßnahmen, Einhaltung von ATFM-Zeitnischen und Häufigkeit der CDR-Nutzung.

1.2. Die nationalen Aufsichtsbehörden stellen sicher, dass die folgenden Daten jährlich bereitgestellt werden:

a) flugverkehrsmanagementbezogene Sicherheitsereignisse;

b) Informationen über Sicherheitsempfehlungen und Behebungsmaßnahmen, die aufgrund der Analyse oder Untersuchung flugverkehrsmanagementbezogener Störungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates [2] ergriffen wurden;

c) von Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen über Systeme zur automatischen Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasste Daten, soweit verfügbar, mindestens zum Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn und zur Nichteinhaltung der Mindeststaffelung;

d) Trends zumindest für die Nichteinhaltung der Mindeststaffelung und das Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn bei allen Flugverkehrsdienststellen.

2. VON FLUGSICHERUNGSORGANISATIONEN BEREITZUSTELLENDE DATEN

2.1. Die Flugsicherungsorganisationen stellen jährlich folgende Daten bereit:

a) die Daten gemäß „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure“, Ausgabe 2.6 vom 31. Dezember 2008 unter Verweis auf Eurocontrol-SPEC-0117 für die Bereitstellung von Daten bis einschließlich zum Jahr 2013 und Ausgabe 3.0 vom 4. Dezember 2012 für die Jahre ab 2014.

Diese Daten werden vor dem 15. Juli des Jahres n + 1 zur Verfügung gestellt, ausgenommen zukunftsgerichtete Daten, die bis zum 1. November des Jahres n + 1 zur Verfügung zu stellen sind;

b) zur Überwachung der wesentlichen Leistungsindikatoren erforderliche Informationen und Indikatoren für die Überwachung gemäß Anhang I Abschnitt 2 Nummern 1.1 und 1.2.

Diese Informationen müssen vor dem 1. Februar eines jeden Jahres vorgelegt werden;

c) über Systeme zur automatischen Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasste Informationen über Sicherheitsereignisse, soweit verfügbar;

d) Trends zumindest für die Nichteinhaltung der Mindeststaffelung und das Eindringen eines Objekts in den Bereich der Start-/Landebahn bei allen Flugverkehrsdienststellen, die sich sowohl aus freiwilligen Meldungen als auch aus Systemen zur automatischen Aufzeichnung von Sicherheitsdaten ergeben, soweit verfügbar.

2.2. Flugsicherungsorganisationen übermitteln die in Artikel 4 genannten Daten auf Anfrage.

---

[1] Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

[2] Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).

3. VON FLUGHAFENBETREIBERN AN FLUGHÄFEN MIT MINDESTENS 80 000 FLUGBEWEGUNGEN NACH INSTRUMENTEN-FLUGREGELN PRO JAHR BEREITZUSTELLENDE DATEN

Flughafenbetreiber stellen Folgendes bereit:

a) die Daten gemäß Eurocontrol-Specification „Airport Operator Data Flow — Data Specification" Version 1.0, 2018.

Diese Daten werden monatlich bereitgestellt.

b) über Systeme zur automatischen Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasste Informationen über Sicherheitsereignisse, soweit verfügbar.

Diese Daten werden jährlich bereitgestellt.

4. VON DEN FLUGHAFENKOORDINATOREN BEREITZUSTELLENDE DATEN

Die Flughafenkoordinatoren stellen die Daten nach Artikel 4 Absatz 8 Buchstaben c und d der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zweimal jährlich gemäß den in Artikel 6 jener Verordnung genannten Fristen bereit.

5. VON DEN LUFTRAUMNUTZERN BEREITZUSTELLENDE DATEN

Luftraumnutzer stellen Folgendes bereit:

a) die Daten gemäß Eurocontrol-Specification „Airport Transport Operator Data Flow — Data Specification" Version 1.0, 2018.

Diese Daten werden monatlich bereitgestellt;

b) über Systeme zur automatischen Aufzeichnung von Sicherheitsdaten erfasste Informationen über Sicherheitsereignisse, soweit verfügbar.

Diese Daten werden jährlich bereitgestellt.

6. VOM NETZMANAGER BEREITZUSTELLENDE DATEN

Der Netzmanager stellt monatlich die zur Überwachung der wesentlichen Leistungsindikatoren und der Indikatoren für die Überwachung gemäß Anhang I Abschnitt 1 Nummern 2 und 3, Anhang I Abschnitt 2 Nummern 2 und 3 und Anhang I Abschnitt 3 erforderlichen Daten bereit.

ANHANG VII

FESTGESTELLTE UND TATSÄCHLICHE KOSTEN

1. BERICHTSTABELLE MIT DEN GESAMTKOSTEN UND DEN KOSTEN JE LEISTUNGSEINHEIT

1.1. Eine Berichtstabelle mit den Gesamtkosten und den Kosten je Leistungseinheit ist für jede relevante Stelle, der Kosten in einer Gebührenzone entstehen, nach dem Muster der Tabelle 1 gesondert auszufüllen. Außerdem ist eine konsolidierte Berichtstabelle nach dem Muster der Tabelle 1 auszufüllen, in der die Daten der relevanten Stellen für die Gebührenzone aggregiert werden.

In Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug wird für jeden dieser Verordnung unterliegenden Flughafen eine zusätzliche Berichtstabelle mit den Gesamtkosten und den Kosten je Leistungseinheit nach dem Muster der Tabelle 1 ausgefüllt. Beschließen die Mitgliedstaaten, die Bestimmungen dieser Verordnung nach Artikel 1 Absatz 4 auf andere Flughäfen anzuwenden, so können die Kosten für diese Flughäfen in einer konsolidierten Tabelle nach dem Muster der Tabelle 1 angegeben werden, mit Ausnahme der in Zeile 4.2 des Musters der Tabelle 1 genannten Gesamtkosten, die für jeden Flughafen gesondert auszuweisen sind.

Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, ist eine gemeinsame Berichtstabelle nach dem Muster der Tabelle 1 gemäß den in Artikel 21 Absatz 4 genannten Anforderungen an Kohärenz und Einheitlichkeit auszufüllen.

1.2. Die in Nummer 1.1 genannten Berichtstabellen mit den Gesamtkosten und den Kosten je Leistungseinheit werden als Teil des Leistungsplans für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums ausgefüllt und sind ebenfalls jährlich für die Meldung der tatsächlichen Kosten und tatsächlichen Diensteinheiten auszufüllen. Die tatsächlichen Diensteinheiten werden auf der Grundlage der Angaben der Stelle festgestellt, die die Gebühren in Rechnung stellt und erhebt. Jede Abweichung von diesen Zahlen ist in den Zusatzinformationen zu begründen.

Tabelle 1 – Gesamtkosten und Kosten je Einheit

Gebührenzone:	
Währung:	
Stelle/Einrichtung:	

	Festgestellte Kosten – Leistungsplan – Bezugszeitraum					Tatsächliche Kosten – Bezugszeitraum				
Genaue Angaben zu den Kosten	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Angaben nach Kostenart (nominal)										
1.1 Personal										
davon Kosten der Altersversorgung										
1.2 Sonstige Betriebskosten										
1.3 Abschreibung										
1.4 Kapitalkosten										
1.5 Außerordentliche Posten										
1.6 Gesamtkosten										
Gesamt % n/n-1										
2. Angaben nach Diensten (nominal)										
2.1 Flugverkehrsmanagement										
2.2 Kommunikation										
2.3 Navigation										
2.4 Überwachung										
2.5 Suche und Rettung										
2.6 Flugberatung										
2.7 Wetterdienste										
2.8 Kosten der Aufsicht										
2.9 Sonstige staatl. Kosten										
2.10 Gesamtkosten										
Gesamt % n/n-1										
3. Ergänzende Informationen (nominal)										
Durchschnittl. Vermögen										
3.1 Nettobuchwert Anlageverm.										
3.2 Berichtig. Gesamtvermögen										
3.3 Nettoumlaufvermögen										
3.4 Gesamtvermögen										
Kapitalkosten %										
3.5 Kapitalkosten vor Steuern										
3.6 Eigenkapitalrendite										
3.7 Durchschnittl. Verzins. Verbindlichkeiten										
3.8 Anteil der Eigenfinanzierung										
Kosten gemeinsamer Vorhaben										
3.9 Gemeinsame Vorhaben										
Kosten für neue und bestehende Investitionen										
3.10 Abschreibung										
3.11 Kapitalkosten										
3.12 Leasingkosten										
EUROCONTROL-Kosten										
3.13 EUROCONTROL-Kosten (Euro)										
3.14 Wechselkurs (falls zutreffend)										
3.15 EUROCONTROL-Kosten (Landeswährung)										
4. Gesamtkosten nach Abzug der Kosten für Dienste für freigestellte Flüge (nominal)										
4.1 Kosten für freigestellte VFR- Flüge										
4.2 Festgestellte/tatsächliche Kosten insg.										
5. Kosteneffizienz KPI - Festgestellte/tatsächliche Kosten je Einheit (real)										
5.1 Inflation %										
5.2 Inflationsindex (1)										
5.3 Gesamtkosten (real) (2)										
Gesamt % n/n-1										
5.4 Diensteinheiten insg.										
Gesamt % n/n-1										
5.5 Gesamtkosten (real) (3)										
Gesamt % n/n-1										

Angaben zu Kosten- und Vermögenspositionen in Tsd. – Diensteinheiten in Tsd.

(1) Inflationsindex – Basis 100 im Jahr N-3

(2) Festgestellte Kosten (Leistungsplan) und tatsächliche Kosten (real)

(3) Festgestellte Kosten je Leistungseinheit (Leistungsplan) und tatsächliche Kosten je Leistungseinheit (real)

2. ZUSATZINFORMATIONEN ZUR BERICHTSTABELLE MIT DEN GESAMTKOSTEN UND DEN KOSTEN JE LEISTUNGSEINHEIT

2.1. Folgende Zusatzinformationen sind zusammen mit den Angaben in den Berichtstabellen mit den Gesamtkosten und den Kosten je Leistungseinheit gemäß Nummer 1.1 vor Beginn eines Bezugszeitraums als Teil des Leistungsplans zu übermitteln:

a) eine Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste den einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754) in der zuletzt geänderten Fassung, zugewiesen werden, und Beschreibung der Methode, nach der diese Kosten den einzelnen Gebührenzonen zugewiesen werden;

b) eine Beschreibung der verwendeten Methoden und Annahmen zur Ermittlung der Kosten von Flugsicherungsdiensten für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge), wenn Freistellungen für Flüge nach Sichtflugregeln gemäß Artikel 31 Absätze 3, 4 und 5 gewährt werden;

c) die Kriterien für die Zuweisung der Kosten an Strecken- bzw. An- und Abflugdienste gemäß Artikel 22 Absatz 5;

d) Aufschlüsselung der Kosten für Wetterdienste nach direkten Kosten und den Kosten für meteorologische Einrichtungen und Dienste, die auch allgemeinen meteorologischen Zwecken dienen („MET-Basiskosten“). Zu den MET-Basiskosten zählen allgemeine Wetteranalysen und -vorhersagen, Boden- und Höhenwetterbeobachtungsnetze, meteorologische Kommunikationssysteme, Datenverarbeitungszentren und unterstützende Forschungs-, Ausbildungs- und Verwaltungsleistungen;

e) eine Beschreibung der Methodik für die Zuweisung der gesamten Kosten für Wetterdienste und der MET-Basiskosten gemäß Buchstabe d an die Zivilluftfahrt und zwischen den Gebührenzonen;

f) für jede Stelle eine Beschreibung der Zusammensetzung der einzelnen Posten der festgestellten Kosten nach Art und Leistung (Nummern 1 und 2 von Tabelle 1), einschließlich einer Beschreibung der wichtigsten Faktoren, die die geplanten Schwankungen während des Berichtszeitraums erklären;

g) für jede Stelle eine Beschreibung und Begründung der Methodik für die Berechnung der Abschreibungskosten (Nummer 1.3 von Tabelle 1): Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten, auf die in Artikel 22 Absatz 4 Unterabsatz 4 Bezug genommen wird, und, sofern Wiederbeschaffungskosten zugrunde gelegt werden, Bereitstellung vergleichbarer Daten zu den Anschaffungskosten;

h) für jede Stelle eine Beschreibung und die zugrunde liegenden Annahmen zu jeder zusätzlichen Angabe (Nummer 3 von Tabelle 1), einschließlich einer Beschreibung der wichtigsten Faktoren, die die Schwankungen während des Berichtszeitraums erklären;

i) für jede Stelle eine Beschreibung der Annahmen, die zur Berechnung der Kapitalkosten herangezogen werden (Nummer 1.4 von Tabelle 1), einschließlich der Zusammensetzung der Vermögensbestandteile, der Eigenkapitalrendite, des durchschnittlichen Zinssatzes für Verbindlichkeiten und der Anteile von Fremd- und Eigenkapital an der Finanzierung der Vermögensbestandteile;

j) Beschreibung der festgestellten Kosten gemeinsamer Vorhaben (Nummer 3.9 von Tabelle 1).

Jede Änderung der Buchstaben a bis j während des Bezugszeitraums ist zusammen mit den gemäß Nummer 2.2 übermittelten Angaben zu melden.

2.2. Folgende Zusatzinformationen sind zusammen mit den Angaben in den Berichtstabellen mit den Gesamtkosten und den Kosten je Leistungseinheit gemäß Nummer 1.1 jährlich zu übermitteln:

a) für jede Stelle und für jede Kostenposition eine Beschreibung der gemeldeten tatsächlichen Kosten und der Differenz zwischen diesen Kosten und den festgestellten Kosten für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

b) eine Beschreibung der gemeldeten tatsächlichen Diensteinheiten und eine Beschreibung etwaiger Differenzen zwischen diesen Diensteinheiten und den von der Stelle, die die Gebühren in Rechnung stellt und erhebt, vorgelegten Zahlen sowie etwaiger Differenzen zwischen diesen Diensteinheiten und der im Leistungsplan enthaltenen Prognose für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

c) die Aufschlüsselung der tatsächlichen Kosten gemeinsamer Vorhaben für jedes einzelne Vorhaben;

d) Begründung der Differenz zwischen den festgestellten von den tatsächlichen Kosten neuer und bestehender Investitionen der Flugsicherungsorganisationen sowie der Differenz zwischen dem geplanten und dem tatsächlichen Datum der Inbetriebnahme des durch diese Investitionen finanzierten Anlagevermögens für jedes Jahr des Bezugszeitraums;

e) Beschreibung der während des Bezugszeitraums hinzugefügten, annullierten oder ersetzten Investitionsvorhaben in Bezug auf die im Leistungsplan ausgewiesenen umfangreichen Investitionsvorhaben, die von der nationalen Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 28 Absatz 4 genehmigt wurden.

ANHANG VIII

ANFORDERUNGEN AN DIE BERECHNUNG DER STRECKEN- BZW. AN- UND ABFLUG-DIENSTEINHEITEN GEMÄß ARTIKEL 25

1. Berechnung der Streckendiensteinheiten

1.1. Die Streckendiensteinheit entspricht dem Produkt aus dem Faktor „Flugstrecke“ und dem Faktor „Gewicht“ des betreffenden Flugs. Die gesamten Streckendiensteinheiten setzen sich aus den Diensteinheiten insgesamt für IFR-Flüge und den Diensteinheiten für VFR-Flüge zusammen, wobei VFR-Flüge nicht gemäß Artikel 31 Absätze 3, 4 und 5 freigestellt sind.

1.2. Der Faktor „Entfernung“ in Bezug auf eine bestimmte Gebührenzone entspricht dem Hundertstel der in der Großkreisentfernung zwischen dem Startflugplatz innerhalb der Gebührenzone oder dem Einflugpunkt in die Gebührenzone und dem Zielflugplatz innerhalb der Gebührenzone oder dem Ausflugpunkt aus der Gebührenzone zurückgelegten Kilometer, wie sie sich aus der vom Netzmanager aufgezeichneten tatsächlich geflogenen Strecke ergeben.

Für jeden Start und jede Landung in der Gebührenzone werden von der zugrunde gelegten Entfernung pauschal 20 Kilometer abgezogen.

1.3. Der Faktor „Gewicht“ entspricht der auf zwei Dezimalstellen berechneten Quadratwurzel der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte, auf zwei Dezimalstellen berechnete und im Flughandbuch eingetragene höchstzulässige Startgewicht des Luftfahrzeugs angibt.

1.4. Sind für ein Luftfahrzeug mehrere höchstzulässige Startgewichte eingetragen, wird das höchste Gewicht herangezogen.

1.5. Die Luftfahrzeugbetreiber teilen bei jeder Änderung und mindestens einmal jährlich der für die Erhebung der Gebühr zuständigen Stelle die Zusammensetzung ihrer Flotte und das höchstzulässige Startgewicht jedes ihrer Luftfahrzeuge mit.

Ist der Faktor „Gewicht“ nicht bekannt, so wird der Faktor „Gewicht“ berechnet, indem das Gewicht des schwersten bekannten Luftfahrzeugs des gleichen Musters zugrunde gelegt wird.

1.6. Werden die Gebühren auf regionaler Basis in Rechnung gestellt, können die Mitgliedstaaten gemeinsame Modalitäten der Anwendung festlegen.

2. Berechnung der An- und Abflugdiensteinheiten

2.1. Die An- und Abflugdiensteinheit entspricht dem Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs.

2.2. Der Faktor „Gewicht“ entspricht dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte höchstzulässige Startgewicht des Luftfahrzeugs gemäß Anhang VIII Nummern 1.3 bis 1.5 angibt, potenziert mit 0,7.

ANHANG IX

GEBÜHRENSÄTZE

1. BERICHTSTABELLEN ZUR BERECHNUNG DER GEBÜHRENSÄTZE

Eine Berichtstabelle zur Berechnung der Gebührensätze ist jährlich für jede relevante Stelle, der Kosten in einer Gebührenzone entstehen, nach dem Muster der Tabelle 2 gesondert auszufüllen. Außerdem ist jährlich eine konsolidierte Berichtstabelle nach dem Muster in Tabelle 2 auszufüllen, in der die Daten der relevanten Stellen für die Gebührenzone aggregiert werden.

2. BERICHTSTABELLEN ÜBER ERGÄNZENDE ANGABEN ZU ANPASSUNGEN

Eine konsolidierte Berichtstabelle für jede Gebührenzone mit ergänzenden Angaben zu Anpassungen ist jährlich nach dem Muster der Tabelle 3 auszufüllen.

3. BERICHTSTABELLEN ÜBER ERGÄNZENDE ANGABEN ZU GEMEINSAMEN VORHABEN UND ZU EINNAHMEN AUS DEN UNTERSTÜTZUNGSPROGRAMMEN DER UNION

Eine konsolidierte Berichtstabelle für jede Gebührenzone mit ergänzenden Angaben zu gemeinsamen Vorhaben und zu Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union ist jährlich nach dem Muster der Tabelle 4 auszufüllen.

Tabelle 2 – Gebührensatzberechnung

Gebührenzone:	
Währung:	
Stelle/Einrichtung:	

Tabelle 2 A – Anpassungen in Bezug auf Jahr n	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
A. Kostenteilung					
Festgestellte Kosten					
1.1 Festgestellte Kosten (nominal) - außer VFR - Tabelle 1 ***(Art. 22)***					
Berechnung Inflationsanpassung					
2.1. Festgestellte Kosten, die Inflationsanpassung unterliegen					
2.2 Prognostizierter Inflationsindex - Tabelle 1					
2.3 Tatsächlicher Inflationsindex - Tabelle 1					
2.4 Tatsächlicher/prognostizierter Inflationsindex insg. (in %)					
2.5 Inflationsanpassung in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 26)***					
Differenzen zwischen festgelegten und tatsächlichen Kosten gemäß Art. 28 Abs. 4, 5 und 6					
3.1 Neue und bestehende Investitionen *(Art. 28 Abs. 4)*					
3.3 Kosten der zuständigen Behörden und qualifizierten Stellen *(Art. 28 Abs. 5)*					
3.4 EUROCONTROL-Kosten *(Art. 28 Abs. 5)*					
3.5 Kosten der Altersversorgung *(Art. 28 Abs. 6)*					
3.6 Zinsen für Darlehen *(Art. 28 Abs. 6)*					
3.7 Gesetzliche Änderungen *(Art. 28 Abs. 6)*					
3.8 Differenzen zwischen festgelegten und tatsächlichen Kosten in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 28 Abs. 4, 5 und 6)***					
B. Teilung des Verkehrsrisikos					
Anpassung bei Teilung des Verkehrsrisikos					
4.1 Festgestellte Kosten, die Teilung des Verkehrsrisikos unterliegen					
4.2 Abweichung (in %) *(Art. 27 Abs. 2 und 5)*					
4.3 Zusätzliche Einnahmen (in %) - zur Weitergabe an die Nutzer *(Art. 27 Abs. 3 und 5)*					
4.4 Einnahmeverluste (in %) - von Luftraumnutzern getragen *(Art. 27 Abs. 3 und 5)*					
4.5 Abweichung (in %) *(Art. 27 Abs. 4)*					
4.6 Prognostizierte Diensteinheiten insgesamt (Leistungsplan)					
4.7 Tatsächliche Diensteinheiten insgesamt					
4.8 Tatsächliche/prognostizierte Diensteinheiten insg. (in %)					
4.9 Anpassung bei Teilung des Verkehrsrisikos in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 27 Abs. 2 bis 5***					
Verkehrsanpassungen					
5.1 Festgestellte Kosten, die nicht der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegen *(Art. 27 Abs. 8)*					
5.2 Anpassungen an den Gebührensatz für das Jahr n, die nicht der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegen *(Art. 27 Abs. 9)*					
5.3 Verkehrsanpassungen in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 27 Abs. 8 und 9***					
C. Regelungen für finanzielle Anreize in den Bereichen Kapazität und Umwelt					
Anpassungen in Bezug auf finanzielle Anreize					
6.1 Finanzielle Anreize im Bereich Kapazität *(Art. 11 Abs. 3)*					
6.2 Finanzielle Anreize im Bereich Umwelt *(Art. 11 Abs. 4)*					
6.3 Zusätzliche finanzielle Anreize im Bereich Kapazität*(Art. 11 Abs. 4)*					
6.4 Finanzielle Anreize in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 11 Abs. 3 und 4)***					
D. Sonstige Anpassungen					
Differenzierung der Gebühren					
7.1 Anpassung zur Sicherstellung der Einnahmenneutralität bei der Differenzierung der Gebühren im Jahr n ***(Art. 32 Abs. 1)***					
Änderung des Gebührensatzes					
8.1 Vorübergehend angewendeter Gebührensatz im Jahr n					
8.2 Differenz bei den Einnahmen aufgrund der vorübergehenden Anwendung des Gebührensatzes im Jahr n ***(Art. 29 Abs. 5)***					
Querfinanzierung zwischen Gebührenzonen					
9.1 Querfinanzierung zugunsten(-) / zulasten (+) anderer Gebührenzonen in Bezug auf das Jahr n					
Andere Einnahmen					
10.1 Unterstützungsprogramme der Union *(Art. 25 Abs. 3 Buchst. a)*					
10.2 Nationale öffentliche Finanzierung *(Art. 25 Abs. 3 Buchst. a)*					
10.3 Gewerbliche Tätigkeiten *(Art. 25 Abs. 3 Buchst. b)*					
10.4 Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern *(Art. 25 Abs. 3 Buchst. c)*					
10.5 Andere Einnahmen insg. in Bezug auf das Jahr n ***(Art. 25 Abs. 3)***					
Anwendung eines niedrigeren Gebührensatzes					
11.1 Einnahmeverluste aufgrund der Anwendung eines niedrigeren Gebührensatzes im Jahr n ***(Art. 29 Abs. 6)***					
12 Anpassungen insg. in Bezug auf das Jahr n					

Tabelle 2 B – Berechnung des Gebührensatzes für das Jahr n (1)	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1 Festgestellte Kosten (nominal) - außer VFR *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. a)*					
13.2 Inflationsanpassung: Übertrag auf das Jahr n *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. b)*					
13.3 Anpassung bei Teilung des Verkehrsrisikos: Übertrag auf das Jahr n *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. c)*					
13.4 Differenzen bei den Kosten gemäß Art. 28 Abs. 4, 5 und 6: Übertrag auf das Jahr n *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. d)*					
13.5 Finanzielle Anreize: Übertrag auf das Jahr n *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. e)*					
13.6 Differenzierung der Gebühren: Übertrag auf das Jahr n *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. f)*					
13.7 Verkehrsanpassungen: Übertrag auf das Jahr n (Art. 25 Abs. 2 Buchst. g und h)					
13.8 Andere Einnahmen *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. i)*					
13.9 Querfinanzierung zwischen Gebührenzonen *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. j)*					
13.10 Differenz bei den Einnahmen aufgrund der vorübergehenden Anwendung des Gebührensatzes *(Art. 25 Abs. 2 Buchst. k)*					
13.11 Gesamtsumme für Gebührensatzberechnung im Jahr n					
13.12 Prognostizierte Diensteinheiten insg. für das Jahr n (Leistungsplan)					
13.13 Diensteinheiten für das Jahr n gemäß Art. 25 Abs. 2 (in Landeswährung)					
13.14 Senkung des Gebührensatzes gemäß Art. 29 Abs. 6, soweit zutreffend (in Landeswährung)					
14 Angewendeter Gebührensatz im Jahr n					

Kosten, Einnahmen und andere Beträge in Tsd. - Diensteinheiten in Tsd.

(1) Einschließlich Anpassungen hinsichtlich vorheriger Bezugszeiträume (Art. 25 Abs. 2 Buchst. l)

Tabelle 3 – Ergänzende Informationen zu Anpassungen

Gebührenzone:	

Ergänzende Informationen zu Anpassungen	Beträge	N	N+1	N+2	N+3	N+4	nach
Inflationsanpassung Jahr N							
Inflationsanpassung Jahr N+1							
Inflationsanpassung Jahr N+2							
Inflationsanpassung Jahr N+3							
Inflationsanpassung Jahr N+4							
Inflationsanpassung insgesamt (Art. 26)							
Verkehrsrisikoteilung Jahr N							
Verkehrsrisikoteilung Jahr N+1							
Verkehrsrisikoteilung Jahr N+2							
Verkehrsrisikoteilung Jahr N+3							
Verkehrsrisikoteilung Jahr N+4							
Anpassung Verkehrsrisikoteilung insgesamt (Art. 27 Abs. 2 bis 5)							
Differenz der Investitionskosten Jahr N							
Differenz der Investitionskosten Jahr N+1							
Differenz der Investitionskosten Jahr N+2							
Differenz der Investitionskosten Jahr N+3							
Differenz der Investitionskosten Jahr N+4							
Anpassung in Bezug auf Investitionskosten insgesamt (Art. 28 Abs. 4)							
Differenz der Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen Jahr N							
Differenz der Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen Jahr N+1							
Differenz der Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen Jahr N+2							
Differenz der Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen Jahr N+3							
Differenz der Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen Jahr N+4							
Anpassungen in Bezug auf Kosten für zuständige Behörden und qualifizierte Stellen insgesamt (Art. 28 Abs. 5)							
Differenz der EUROCONTROL-Kosten Jahr N							
Differenz der EUROCONTROL-Kosten Jahr N+1							
Differenz der EUROCONTROL-Kosten Jahr N+2							
Differenz der EUROCONTROL-Kosten Jahr N+3							
Differenz der EUROCONTROL-Kosten Jahr N+4							
Anpassungen in Bezug auf EUROCONTROL-Kosten insgesamt (Art. 28 Abs. 5)							
Differenz der Kosten der Altersversorgung Jahr N							
Differenz der Kosten der Altersversorgung Jahr N+1							
Differenz der Kosten der Altersversorgung Jahr N+2							
Differenz der Kosten der Altersversorgung Jahr N+3							
Differenz der Kosten der Altersversorgung Jahr N+4							
Anpassung in Bezug auf Kosten der Altersversorgung insgesamt (Art. 28 Abs. 6)							
Differenz der Zinsen für Darlehen Jahr N							
Differenz der Zinsen für Darlehen Jahr N+1							
Differenz der Zinsen für Darlehen Jahr N+2							
Differenz der Zinsen für Darlehen Jahr N+3							
Differenz der Zinsen für Darlehen Jahr N+4							
Anpassung in Bezug auf Zinsen für Darlehen insgesamt (Art. 28 Abs. 6)							
Kosten aufgrund gesetzlicher Änderungen Jahr N							
Kosten aufgrund gesetzlicher Änderungen Jahr N+1							
Kosten aufgrund gesetzlicher Änderungen Jahr N+2							
Kosten aufgrund gesetzlicher Änderungen Jahr N+3							
Kosten aufgrund gesetzlicher Änderungen Jahr N+4							
Anpassung aufgrund gesetzlicher Änderungen insgesamt (Art. 28 Abs. 6)							
Finanzielle Anreize Jahr N							
Finanzielle Anreize Jahr N+1							
Finanzielle Anreize Jahr N+2							
Finanzielle Anreize Jahr N+3							
Finanzielle Anreize Jahr N+4							
Finanzielle Anreize insgesamt (Art. 11 Abs. 3 und 4)							
Differenzierung der Gebühren Jahr N							
Differenzierung der Gebühren Jahr N+1							
Differenzierung der Gebühren Jahr N+2							
Differenzierung der Gebühren Jahr N+3							
Differenzierung der Gebühren Jahr N+4							
Anpassung in Bezug auf Differenzierung der Gebühren insgesamt (Art. 32 Abs. 1)							
Verkehrsanpassung Jahr N							
Verkehrsanpassung Jahr N+1							
Verkehrsanpassung Jahr N+2							
Verkehrsanpassung Jahr N+3							
Verkehrsanpassung Jahr N+4							
Verkehrsanpassung insgesamt (Art. 27 Abs. 8 und 9)							

Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union im Jahr N						
Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union im Jahr N+1						
Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union im Jahr N+2						
Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union im Jahr N+3						
Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union im Jahr N+4						
Einnahmen aus Unterstützungsprogrammen der Union insgesamt (Art. 25 Abs. 3 Buchst. a)						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung im Jahr N						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung im Jahr N+1						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung im Jahr N+2						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung im Jahr N+3						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung im Jahr N+4						
Einnahmen aus nationaler öffentlicher Finanzierung insgesamt (Art. 25 Abs. 3 Buchst. a)						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten im Jahr N						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten im Jahr N+1						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten im Jahr N+2						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten im Jahr N+3						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten im Jahr N+4						
Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten insgesamt (Art. 25 Abs. 3 Buchst. b)						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern im Jahr N						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern im Jahr N+1						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern im Jahr N+2						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern im Jahr N+3						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern im Jahr N+4						
Einnahmen aus Verträgen mit Flughafenbetreibern insgesamt (Art. 25 Abs. 3 Buchst. c)						
Differenz bei den Einnahmen - Änderung des Gebührensatzes Jahr N						
Differenz bei den Einnahmen - Änderung des Gebührensatzes Jahr N+1						
Differenz bei den Einnahmen - Änderung des Gebührensatzes Jahr N+2						
Differenz bei den Einnahmen - Änderung des Gebührensatzes Jahr N+3						
Differenz bei den Einnahmen - Änderung des Gebührensatzes Jahr N+4						
Differenzen bei den Einnahmen aufgrund vorübergehender Anwendung des Gebührensatzes insgesamt (Art. 29 Abs. 5)						

Beträge in Tsd. (Landeswährung)

Tabelle 4 - Ergänzende Angaben zu gemeinsamen Vorhaben und zu Einnahmen aus den Unterstützungsprogrammen der Union, die den Gebührenzonen zugewiesen wurden

Gebührenzone:

Erhaltene Beträge

Kennzeichen des Vorhabens (gemäß Finanzhilfevereinbarung)	Bezeichnung des Vorhabens	Wert des finanzierten Vorhabens in Tsd. Euro		Gewährte Beträge (gemäß Finanzhilfevereinbarung) in Tsd. Euro		Gemeinsames Vorhaben j/n	Tatsächlich erhaltene Beträge (Gebührenzone) in Tsd. Euro					
		Gesamt	Für die Gebührenzone	Gesamt	Für die Gebührenzone		Vorherige Bezugszeiträume	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Summe in Tsd. Euro												
Summe in Tsd. Landeswährung												

Den Luftraumnutzern durch andere Einnahmen zurückerstattete Beträge

Kennzeichen des Vorhabens (gemäß Finanzhilfevereinbarung)	Bezeichnung des Vorhabens	Für Verwaltungskosten der Gebührenzone einbehaltene Beträge in Tsd. Euro	Für die Gebührenzone zurückzuerstattender Gesamtbetrag in Tsd. Euro	Den Nutzern (Gebührenzone) zurückzuerstattende Beträge in Tsd. Landeswährung						
				Vorherige Bezugszeiträume	N	N+1	N+2	N+3	N+4	nach Bezugszeitraum
Summe in Tsd. Euro										
Summe in Tsd. Landeswährung										

4. ZUSATZINFORMATIONEN ZU DEN BERICHTSTABELLEN NACH DEN NUMMERN 1, 2 UND 3

Folgende Zusatzinformationen sind zusammen mit den Angaben in den Berichtstabellen zur Berechnung der Gebührensätze und zu ergänzenden Angaben zu Anpassungen nach den Nummern 1 und 2 zu übermitteln:

a) Beschreibung der verschiedenen Gebührenzonen und Begründung ihrer Einrichtung, insbesondere im Hinblick auf An- und Abfluggebührenzonen und potenzielle Quersubventionierungen zwischen Gebührenzonen;

b) Beschreibung der Grundsätze für die Freistellung und Darlegung der Finanzierung der diesbezüglichen Kosten;

c) Beschreibung der Anpassungen, die sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 27 ergeben;

d) Beschreibung der Differenz zwischen den festgestellten Kosten und den tatsächlichen Kosten im Jahr n aufgrund von Kostenänderungen nach Artikel 28 Absatz 3, einschließlich einer Beschreibung der in jenem Artikel genannten Änderungen;

e) Beschreibung der Anpassungen, die sich aus unvorhergesehen Änderungen der Kosten nach Artikel 28 Absätze 3 bis 6 ergeben;

f) Beschreibung der sonstigen Einnahmen, sofern vorhanden, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Kategorien gemäß Artikel 25 Absatz 3;

g) Beschreibung der Anwendung der Regelungen für finanzielle Anreize nach Artikel 11 Absätze 3 und 4 im Jahr n sowie der sich daraus ergebenden finanziellen Vor- und Nachteile; Beschreibung und Erläuterung der Differenzierung der im Jahr n erhobenen Flugsicherungsgebühren gemäß Artikel 32 und, soweit zutreffend, der sich daraus ergebenden Anpassungen.

h) Beschreibung der Anpassungen im Zusammenhang mit der vorübergehenden Anwendung eines Gebührensatzes nach Artikel 29 Absatz 5;

i) Beschreibung der Querfinanzierung zwischen Streckengebührenzonen oder zwischen An- und Abfluggebührenzonen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 550/2004;

j) Angaben zur Anwendung eines niedrigeren Gebührensatzes gemäß Artikel 29 Absatz 6 als des nach Artikel 25 Absatz 2 berechneten Gebührensatzes und zu den Mitteln zur Finanzierung der Differenz bei den Einnahmen;

k) Angaben zu und Aufschlüsselung der Anpassungen hinsichtlich früherer Bezugszeiträume, die sich auf die Berechnung des Gebührensatzes auswirken.

Folgende Zusatzinformationen sind zusammen mit den Angaben in den Berichtstabellen über ergänzende Angaben zu gemeinsamen Vorhaben und zu Einnahmen aus den Unterstützungsprogrammen der Union gemäß Nummer 3 zu übermitteln:

l) Angaben zu den Kosten der gemeinsamen Vorhaben und anderen finanzierten Vorhaben, aufgeschlüsselt nach einzelnen Vorhaben, sowie zu den öffentlichen Mitteln, die von Behörden für diese Vorhaben bereitgestellt wurden.

ANHANG X

KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG, OB DIE DIENSTE ZU MARKTBEDINGUNGEN NACH ARTIKEL 35 ABSATZ 1 ERBRACHT WERDEN

1. Das Ausmaß, in dem Dienstleister die Erbringung dieser Dienste ungehindert anbieten oder einstellen können:

   a) das Vorliegen erheblicher rechtlicher, wirtschaftlicher oder sonstiger Hindernisse, die einen Dienstleister daran hindern würden, die Erbringung dieser Dienste anzubieten oder fortzusetzen;

   b) Umfang, Laufzeit und Wert der Dienstleistungsverträge;

   c) das Bestehen von Verfahren, die die Übertragung von materiellen und immateriellen Vermögenswerten, Rechten des geistigen Eigentums und Personal von einem etablierten Dienstleister an eine andere Partei ermöglichen;

2. das Ausmaß, in dem eine freie Wahl hinsichtlich der Dienstleister gegeben ist, einschließlich — im Falle von Flughäfen — der Möglichkeit, Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug selbst zu erbringen;

   a) das Vorliegen rechtlicher, vertraglicher oder praktischer Hindernisse für den Wechsel des Dienstleisters oder, im Falle von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug, für den Wechsel hin zur Eigenerbringung der Flugsicherungsdienste durch Flughäfen;

   b) das Bestehen eines Konsultationsverfahrens, um die Ansichten der Luftraumnutzer bei der Änderung von Dienstleistungsvereinbarungen zu berücksichtigen.

3. das Ausmaß, in dem eine Marktstruktur und Wettbewerb bestehen oder eine glaubwürdige Wettbewerbsperspektive bestehen:

   a) das Vorliegen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens (nicht anwendbar bei Eigenerbringung);

   b) Belege dafür, dass glaubwürdige alternative Dienstleister, die in der Vergangenheit Dienste erbracht haben, die Möglichkeit haben, am Ausschreibungsverfahren teilzunehmen, einschließlich der Möglichkeit der Eigenerbringung für den Flughafen.

4. Für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug das Ausmaß, in dem Flughäfen wirtschaftlichem Kostendruck oder anreizgestützten Regulierungsmaßnahmen unterliegen:

   a) ob Flughäfen aktiv im Wettbewerb um Luftfahrtunternehmen stehen;

   b) das Ausmaß, in dem die Flughäfen die Flugsicherungsgebühren tragen;

   c) ob die Flughäfen in einem Wettbewerbsumfeld tätig sind oder im Rahmen wirtschaftlicher Anreize, die eine Preisbegrenzung bezwecken oder anderweitig Anreize für eine Kostenreduzierung schaffen.

5. Das Ausmaß, in dem ein Anbieter von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Diensten oder ATM-Datendiensten, der auch Strecken-Flugsicherungsdienste erbringt, über eine getrennte Rechnungslegung und Berichterstattung verfügt.

6. Bei Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist die Bewertung nach diesem Anhang gegebenenfalls an jedem einzelnen Flughafen oder an Gruppen von Flughäfen durchzuführen.

ANHANG XI

BERICHTSTABELLEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER KOSTENGRUNDLAGE UND DER GEBÜHRENSÄTZE, DIE DER KOMMISSION GEMÄß ARTIKEL 35 ABSATZ 6 VORZULEGEN SIND

1. KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

1.1. Berichtstabellen

Für die Meldung der Daten in den Tabellen A und B sind folgende Anweisungen zu befolgen:

a) die Tabellen sind für jede Gebührenzone auszufüllen. Kosten und Preise werden in der Landeswährung angegeben;

b) In Tabelle A handelt es sich bei den Zahlen um die Istzahlen für das Jahr n-5 bis zum Jahr n-1 sowie um die Planzahlen ab dem Jahr n;

c) Für Tabelle B hat der Jahrespreis dem Vertragswert zu entsprechen. Die betrachtete Leistungseinheit, die bei der Ermittlung des Vertragswerts zugrunde gelegt wird, ist zu beschreiben und in der Tabelle vom betreffenden Mitgliedstaat anzugeben. Für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug ist Tabelle B für jeden Flughafen, für den Flugsicherungsdienste unter Marktbedingungen in der An- und Abfluggebührenzone erbracht werden, gesondert auszufüllen.

Tabelle A

Tabelle A - Gesamtkosten

Gebührenzone: **Währung:** **Organisation:**	**Jahr 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
Angaben nach Kostenart (nominal)										
Personal										
Sonstige Betriebskosten										
Abschreibung										
Kapitalkosten										
Außerordentliche Posten										
Gesamtkosten										

Tabelle B

Tabelle B - Jahrespreis und Preis je Leistungseinheit

Gebührenzone: **Währung:** **Organisation:**	**Jahr n**

	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Jahrespreis (a)										
Leistungseinheit (b)										
Preis je Leistungseinheit										

(a) Jahrespreis in Tsd. Landeswährung

(b) Leistungseinheit in <noch festzulegen>

1.2. **Zusatzinformationen**

Die folgenden Zusatzinformationen sind zusammen mit den Angaben in den Tabellen A und B zu übermitteln:

a) Beschreibung der in Tabelle B verwendeten Leistungseinheit;

b) Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste auf die einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754), aufgeteilt werden;

c) Beschreibung und Erläuterung der Differenz zwischen den Plan- und Istzahlen für die Jahre n-5 bis n-1 in Bezug auf alle Daten in den Tabellen A und B;

d) Beschreibung und Erläuterung der sich über fünf Jahre erstreckenden Plankosten und Investitionen im Verhältnis zum erwarteten Verkehrsaufkommen;

e) Beschreibung und Erläuterung der Methode zur Berechnung der Abschreibungskosten: Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten;

f) Begründung der Kapitalkosten einschließlich Angabe der Vermögensbestandteile.

g) Beschreibung der Finanzierungsquellen der betreffenden Flugsicherungsdienste für jede Gebührenzone, in der die Dienste Marktbedingungen unterliegen.

ANHANG XII

WESENTLICHE ASPEKTE DER KONSULTATIONEN NACH ARTIKEL 24 ABSATZ 3 UND ARTIKEL 30 ABSATZ 1

1. Die Konsultation nach Artikel 24 Absatz 3 betrifft insbesondere die folgenden wesentlichen Aspekte im Zusammenhang mit der Transparenz der Kosten:

   a) die im Vorjahr tatsächlich entstandenen Kosten und die Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den im Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten;

   b) die Entwicklung der Kosten nach Artikel 28 Absatz 3.

2. Die Konsultation nach Artikel 30 Absatz 1 betrifft insbesondere die folgenden wesentlichen Aspekte im Zusammenhang mit der Transparenz der Gebührensätze:

   a) die Gebührenpolitik, einschließlich u. a. des Zeitpunkts der Anpassung der Gebührensätze und der Querfinanzierung zwischen An- und Abfluggebührenzonen;

   b) die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zur Verkehrsprognose im Leistungsplan;

   c) die Anwendung der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 27 und der auf der Grundlage von Artikel 11 umgesetzten Anreizregelung(en);

   d) falls zutreffend, geplante Änderungen der An- und Abfluggebührenzonen gemäß Artikel 21 Absatz 5 Buchstabe a;

   e) falls zutreffend, Dienste, die gemäß Artikel 35 Absatz 3 Buchstabe b den Marktbedingungen unterliegen sollen.

ANHANG XIII

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN ANREIZREGELUNGEN GEMÄß ARTIKEL 11 ABSATZ 3

1. DIFFERENZIERUNG DER PIVOTWERTE

1.1. **Für Strecken-Flugsicherungsdienste**

Beschließt eine nationale Aufsichtsbehörde, einen Differenzierungsmechanismus der Pivotwerte für den Streckenflug im Einklang mit Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii und Buchstabe g Ziffern iii und v anzuwenden, kann dieser Differenzierungsmechanismus sich an einem oder beiden der nachstehenden Buchstaben orientieren:

a) Unterstützung der Berücksichtigung wesentlicher und unvorhergesehener Änderungen des Verkehrsaufkommens; in diesem Fall wird dem Pivotwert für das Jahr n der Referenzwert aus der November-Ausgabe des Jahres n-1 des Netzbetriebsplans der einzelnen Flugsicherungsorganisationen zugrunde gelegt;

b) Begrenzung des Umfangs der Anreize, um mit den Codes C, R, S, T, M und P des ATFCM-Nutzerhandbuches nur die Verspätungen abzudecken, die in Zusammenhang mit der ATC-Kapazität, der ATC-Streckenführung, der ATC-Personalausstattung, der ATC-Ausrüstung, dem Luftraummanagement und besonderen Ereignissen stehen.

1.2. **Für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug**

Beschließt eine nationale Aufsichtsbehörde, einen Differenzierungsmechanismus der Pivotwerte für den An- und Abflug im Einklang mit Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer ii und Buchstabe g Ziffern iii und v anzuwenden, kann dieser Differenzierungsmechanismus sich an einem oder beiden der nachstehenden Buchstaben orientieren:

a) Unterstützung der Berücksichtigung wesentlicher und unvorhergesehener Änderungen des Verkehrsaufkommens; in diesem Fall wird der Pivotwert für das Jahr n auf der Grundlage objektiver und transparenter Grundsätze differenziert, die im Leistungsplan definiert sind;

b) Begrenzung des Umfangs der Anreize, um mit den Codes C, R, S, T, M und P des ATFCM-Nutzerhandbuches nur die Verspätungen abzudecken, die in Zusammenhang mit der ATC-Kapazität, der ATC-Streckenführung, der ATC-Personalausstattung, der ATC-Ausrüstung, dem Luftraummanagement und besonderen Ereignissen stehen.

2. BERECHNUNG DER FINANZIELLEN VOR- UND NACHTEILE

2.1. **Für Strecken-Flugsicherungsdienste**

a) Der finanzielle Vorteil nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe e wird als Prozentsatz der festgestellten Kosten des Jahres n berechnet und schlägt sich für die Luftraumnutzer in einer Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 nieder, wenn die den Pivotwert unterschreitende Abweichung der durchschnittlichen ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n in absoluten Zahlen über der Untergrenze des symmetrischen Wertebereichs nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d liegt.

Der Prozentsatz der festgestellten Kosten bewegt sich von der Untergrenze des symmetrischen Wertebereichs bis zur Warnschwelle gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b Ziffer iii auf einer Gleitskala, wobei der feste Höchstprozentsatz, der anzuwenden ist, wenn die den Pivotwert unterschreitende Abweichung der durchschnittlichen ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n in absoluten Zahlen mindestens dem Wert der Warnschwelle entspricht.

b) Der finanzielle Nachteil nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe f wird als Prozentsatz der festgestellten Kosten des Jahres n berechnet und kommt den Luftraumnutzern durch eine Senkung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 zugute, wenn die den Pivotwert überschreitende Abweichung der durchschnittlichen ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n in absoluten Zahlen über der Obergrenze des symmetrischen Wertebereichs nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d liegt.

Der Prozentsatz der festgestellten Kosten bewegt sich von der Obergrenze des symmetrischen Wertebereichs bis zur Warnschwelle gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b Ziffer iii entlang einer Gleitskala, wobei der feste Höchstprozentsatz anzuwenden ist, wenn die den Pivotwert überschreitende Abweichung der durchschnittlichen ATFM-Verspätung je Flug im Jahr n in absoluten Zahlen mindestens dem Wert der Warnschwelle entspricht.

2.2. **Für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug**

a) Der finanzielle Vorteil nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe e wird als Prozentsatz der festgestellten Kosten des Jahres n berechnet und schlägt sich für die Luftraumnutzer in einer Erhöhung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 nieder, wenn die tatsächliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug im Jahr n unter der Untergrenze des symmetrischen Wertebereichs nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d liegt.

Der Prozentsatz der festgestellten Kosten bewegt sich von der Untergrenze des symmetrischen Wertebereichs bis auf 50 % des Pivotwerts entlang einer Gleitskala, wobei der feste Höchstprozentsatz anzuwenden ist, wenn die tatsächliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug im Jahr n höchstens 50 % des Pivotwerts entspricht.

b) Der finanzielle Nachteil nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe e wird als Prozentsatz der festgestellten Kosten des Jahres n berechnet und kommt den Luftraumnutzern durch eine Senkung des Gebührensatzes im Jahr n + 2 zugute, wenn die tatsächliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug im Jahr n über der Obergrenze des symmetrischen Wertebereichs nach Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d liegt.

Der Prozentsatz der festgestellten Kosten bewegt sich von der Obergrenze des symmetrischen Wertebereichs bis auf 150 % des Pivotwerts entlang einer Gleitskala, wobei der feste Höchstprozentsatz anzuwenden ist, wenn die tatsächliche ATFM-Ankunftsverspätung je Flug im Jahr n mindestens 150 % des Pivotwerts entspricht.