II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/317 VAN DE COMMISSIE

van 11 februari 2019

tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) ([1]), en met name artikel 11, lid 6,

Gezien Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 15, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde prestatieregeling moet de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in het gemeenschappelijk Europees luchtruim verbeteren.

(2) De in artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde heffingsregeling voor luchtvaartnavigatiediensten speelt een belangrijke rol in de succesvolle tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, en vormt dus een aanvulling op die regeling. De heffingsregeling moet bijdragen tot meer transparantie bij het vaststellen, opleggen en handhaven van heffingen voor luchtruimgebruikers en tot de kostenefficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de efficiëntie van de vluchten, met behoud van een optimaal veiligheidsniveau. De heffingsregeling moet in overeenstemming zijn met het heffingssysteem van Eurocontrol voor en-routeheffingen en met artikel 15 van het in 1944 gesloten Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (het „Verdrag van Chicago").

(3) Omwille van de duidelijkheid, en om te zorgen voor een aangepast regelgevingskader voor de derde referentieperiode van de prestatieregeling, is het noodzakelijk de uitvoeringsregels voor de prestatie- en heffingsregelingen in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie ([3]) en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie ([4]) te herzien en deze bepalingen in één enkele uitvoeringsverordening te consolideren.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.
([2]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.
([3]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 1).
([4]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 31).

(4) Overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet de prestatieregeling betrekking hebben op de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([5]) bedoelde luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Deze verordening moet dan ook van toepassing zijn op de overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie ([6]) aangestelde Netwerkbeheerder.

(5) De prestatie- en heffingsregelingen moeten de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren aan de hand van een gate-to-gate-benadering, die betrekking heeft op zowel en-route- als terminalluchtvaartnavigatiediensten. Deze regelingen moeten bijdragen tot langetermijnverbeteringen bij de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zoals bepaald in het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer ([7]), met inachtneming van de prioritaire veiligheidsdoelstellingen. De prestatieregeling moet bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies van de luchtvaart en moet een optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met de luchtverkeersstromen in het Europese luchtruim.

(6) Op verzoek van de Commissie kan een prestatiebeoordelingsorgaan onafhankelijk advies verstrekken aan de Commissie op alle gebieden die van invloed zijn op de uitvoering van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties in de Unie.

(7) De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten bij alle relevante partijen, met inbegrip van de onder hun toezicht staande verleners van luchtvaartnavigatiediensten, relevante gegevens kunnen verzamelen om de goede uitvoering en het toezicht op deze verordening op lokaal niveau te garanderen. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de inspecties en onderzoeken faciliteren die de nationale toezichthoudende autoriteiten uitvoeren om toezicht te houden op de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen.

(8) De Netwerkbeheerder moet relevante input verstrekken voor het vaststellen van doelen op het niveau van de Unie, de lidstaten en functionele luchtruimblokken, en moet ondersteuning leveren voor het behalen van de prestatiedoelen via maatregelen en processen die voorzien zijn in het operationeel netwerkplan.

(9) Bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling moeten de Commissie en de lidstaten overleg plegen met het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van de Europese Unie, teneinde te garanderen dat voldoende rekening wordt gehouden met veiligheidsaspecten, overeenkomstig de veiligheidsdoelstellingen en -eisen die voortvloeien uit Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ([8]).

(10) De duur van een referentieperiode voor de prestatieregeling moet van die aard zijn dat ze de nodige zekerheid biedt dat meerjarige uitgavenprogramma's ten uitvoer kunnen worden gelegd en dat deze investeringen het verwachte rendement opleveren in de vorm van prestatieverbeteringen, en dat nauwkeurige prognoses nog steeds mogelijk blijven.

(11) Er moeten prestatiekernindicatoren worden vastgesteld op de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie. Deze prestatiekernindicatoren moeten worden gebruikt voor het vaststellen van haalbare, duurzame, realistische en tijdgebonden prestatiedoelen op het niveau van de Unie, de lidstaten of functionele luchtruimblokken. De prestatiekernindicatoren moeten betrekking hebben op zowel en-route- als terminalluchtvaartnavigatiediensten en op netwerkfuncties, teneinde de algehele prestaties van het netwerk te verbeteren.

(12) De Commissie moet EU-wijde prestatiedoelen vaststellen, rekening houdende met het prestatieniveau in de vorige referentieperiode(n) en met relevante input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de Netwerkbeheerder en de nationale toezichthoudende autoriteiten. De input van de nationale toezichthoudende autoriteiten moet met name betrekking hebben op aanvangskosten en informatie over verkeersprognoses voor de desbetreffende referentieperiode. De Commissie moet een beschrijving geven van de veronderstellingen en redeneringen die aan de basis liggen van de EU-wijde prestatiedoelen. De opstelling van de EU-wijde prestatiedoelen moet in overleg met de belanghebbenden gebeuren.

([5]) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1).

([7]) Zoals gedefinieerd in artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer (PB L 123 van 4.5.2013, blz. 1)

([8]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

(13) De lidstaten moeten in staat zijn te beslissen of hun respectieve prestatieplannen op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken worden opgesteld, rekening houdende met lokale omstandigheden.

(14) De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten verantwoordelijk zijn voor de opstelling van prestatieplannen op het niveau van de lidstaten of functionele luchtruimblokken, op basis van prestatiekernindicatoren die worden toegepast op nationaal niveau of op het niveau van het functionele luchtruimblok. De nationale prestatieplannen of de prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken moeten onder meer betrekking hebben op initiatieven ter ondersteuning van grensoverschrijdende samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten, ongeacht hun geografische toepassingsgebied.

(15) De prestatieplannen moeten volledige transparantie verschaffen over de bepaalde kosten van nieuwe en bestaande investeringen voor de aankoop, ontwikkeling of leasing van vaste activa. Grote investeringen moeten in detail worden toegelicht en gemotiveerd, en moeten samenhangend zijn met de uitrol van SESAR en met de verwachte prestatieverbeteringen.

(16) Op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken moet overleg plaatsvinden om te garanderen dat bij de vaststelling van prestatieplannen en de daarin vervatte doelstellingen rekening wordt gehouden met de standpunten van de belanghebbenden.

(17) Gezien de sterke banden tussen de verschillende prestatiekerngebieden, moet bij de vaststelling van de prestatiedoelen voldoende rekening worden gehouden met de onderlinge koppelingen tussen deze doelen, gelet op de prioritaire veiligheidsdoelstellingen.

(18) Om betere prestaties aan te moedigen, moeten stimulansen voor het bereiken van de prestatiedoelen worden verstrekt; dit heeft ook betrekking op de toepassing van een mechanisme voor verkeersrisicospreiding op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie. Stimuleringsregelingen moeten effectief zijn en moeten niet-discriminerende en transparante parameters bevatten om de echte prestaties in vergelijking met de vastgestelde prestatiedoelen te belonen of te bestraffen. Gezien het prioritaire karakter van het prestatiekerngebied veiligheid mogen op dit gebied geen stimulansen worden gegeven. De lidstaten moeten erop toezien dat de toepassing van stimuleringsregelingen geen nadelige gevolgen heeft voor geplande en lopende investeringen die gericht zijn op het totstandbrengen van passende capaciteit en vluchtefficiëntie voor de gebruikers.

(19) De lidstaten moeten ontwerpprestatieplannen opstellen en deze ter beoordeling aan de Commissie voorleggen. De Commissie moet in eerste instantie nagaan of de prestatieplannen volledig zijn. Als de plannen volledig zijn, moet zij beoordelen of de prestatiedoelen die in de prestatieplannen worden voorgesteld, samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelen. Als dit niet het geval blijkt te zijn, moet de Commissie de lidstaten verzoeken om hun prestatieplannen en -doelen te herzien of om corrigerende maatregelen te nemen.

(20) De lidstaten mogen de definitieve versies van hun respectieve prestatieplannen pas goedkeuren en publiceren nadat de Commissie heeft vastgesteld dat de daarin vervatte prestatiedoelen die zijn vastgesteld op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken („FAB-prestatiedoelen") samenhangend zijn met de EU-wijde doelstellingen.

(21) De in het ontwerpprestatieplan vastgestelde doelen moeten tijdens de beoordelingsprocedures van toepassing zijn vanaf het begin van de referentieperiode en, voor zover van toepassing, tijdens de herziening van de prestatiedoelen die op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken zijn vastgesteld. Na vaststelling van de definitieve prestatieplannen moeten de prestatiedoelen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie met terugwerkende kracht van toepassing zijn via een aanpassing van de eenheidstarieven, teneinde te garanderen dat de luchtruimgebruikers vanaf het begin van de referentieperiode profijt trekken van de prestatieverbeteringen.

(22) De lidstaten moeten de Commissie om toestemming vragen als zij één of meer prestatiedoelen tijdens een referentieperiode willen herzien. Een dergelijk verzoek kan worden gedaan wanneer alarmdrempels worden bereikt of wanneer de lidstaat aantoont dat de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen, onder meer met betrekking tot investeringen, die ten grondslag lagen aan de prestatiedoelen in aanzienlijke en blijvende mate niet meer nauwkeurig zijn ten gevolge van omstandigheden die op het moment van de vaststelling van het prestatieplan niet konden worden voorzien. De Commissie moet de betrokken lidstaat alleen toestemming verlenen om de geplande herziening uit te voeren als dit noodzakelijk en evenredig is in het licht van de bovengenoemde omstandigheden en als de herziene prestatiedoelen garanderen dat de samenhang met de EU-wijde prestatiedoelen behouden blijft.

(23) De invoering van nieuwe technologieën en ondernemingsmodellen om geïntegreerde dienstverlening te stimuleren moet leiden tot aanzienlijke kostenverlagingen, hetgeen in het voordeel is van de gebruikers maar na verloop van tijd tot herstructureringskosten kan leiden. Als lidstaten aantonen dat herstructureringsmaatregelen netto-voordelen opleveren voor de gebruikers, moeten zij ook een herziening van de lokale kostenefficiëntiedoelen kunnen vragen om de bijbehorende herstructureringskosten terug te winnen via een herziening van de bepaalde kosten in hun prestatieplannen, mits zij daarvoor toestemming krijgen van de Commissie.

(24) De Commissie moet de EU-wijde prestatiedoelen tijdens de referentieperiode beoordelen om na te gaan of ze nog steeds passend zijn. De Commissie moet overwegen de EU-wijde prestatiedoelen te herzien wanneer tijdens een referentieperiode wordt aangetoond dat die doelen niet meer passend zijn in het licht van gewijzigde omstandigheden, en dat de herziening noodzakelijk en evenredig is. Een herziening van de EU-wijde prestatiedoelen tijdens een referentieperiode geeft aanleiding tot het opstarten van een nieuwe referentieperiode, met vaststelling van de bijbehorende prestatieplannen en -doelen op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken.

(25) Ook de netwerkfuncties moeten prestatiedoelen behalen en moeten bijdragen tot de verwezenlijking van de EU-wijde prestatiedoelen. De Netwerkbeheerder moet derhalve een netwerkprestatieplan opstellen, dat door de Commissie wordt gecontroleerd en vastgesteld.

(26) Een effectief operationeel partnerschap en coöperatieve besluitvorming tussen de voornaamste belanghebbenden, zoals de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, functionele luchtruimblokken, luchthavens, civiele en militaire luchtruimgebruikers en de Netwerkbeheerder en de Netwerkbeheerder is van cruciaal belang om de prestatiedoelen van netwerkfuncties te bereiken.

(27) De bepaalde kosten van luchtvaartnavigatiediensten moeten worden gefinancierd met heffingen die worden opgelegd aan de luchtruimgebruikers. Deze heffingen moeten worden opgelegd in heffingszones die worden vastgesteld voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten. De lidstaten moeten er op toezien dat het geografische toepassingsgebied van deze heffingszones duidelijk gedefinieerd is en dat de heffingszones samenhangend zijn met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten. Het kan nodig zijn een terminalheffingszone tijdens een referentieperiode te wijzigen ten gevolge van wijzigingen in de exploitatie van luchthavens.

(28) Voor elke heffingszone moet een kostenbasis voor de heffingen worden vastgesteld, welke de bepaalde kosten van in aanmerking komende luchtvaartnavigatiediensten en -faciliteiten omvat. De lidstaten moeten ook toestemming krijgen om de bepaalde kosten van hun nationale toezichthoudende autoriteiten en andere overheidskosten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten op te nemen in deze kostenbasis.

(29) De bepaalde kosten voor en-route- en terminalheffingen moeten vóór de start van elke referentieperiode worden vastgesteld, als onderdeel van de prestatieplannen. Deze bepaalde kosten worden gespecificeerd voor elk kalenderjaar van de desbetreffende referentieperiode. De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten controleren of de vastgestelde bepaalde kosten alleen bestaan uit kostenposten die in aanmerking komen uit hoofde van de prestatie- en heffingsregeling.

(30) De bepaalde kosten die zijn opgenomen in een kostenbasis voor en-route- of terminalluchtvaartnavigatiediensten omvatten de kosten voor personeel, de andere werkingskosten, afschrijvingen, kapitaalkosten en buitengewone kosten. De werkelijk gemaakte kosten moeten jaarlijks volgens dezelfde indeling worden gerapporteerd, teneinde de samenhang en transparantie te garanderen.

(31) Vóór het begin van elke referentieperiode moeten de nationale toezichthoudende autoriteiten de criteria definiëren die worden gebruikt om de kosten te verdelen tussen en-routediensten en terminaldiensten; zij moeten de Commissie hiervan in kennis stellen. Die criteria moeten zorgen voor een transparante vaststelling van de bepaalde kosten en garanderen dat er geen kruissubsidiëring tussen en-routediensten en terminaldiensten plaatsvindt.

(32) De lidstaten moeten elk jaar de eenheidstarieven voor hun en-route- en terminalheffingszones berekenen. Bij de berekening van het eenheidstarief moeten de lidstaten ervoor zorgen dat diensten of faciliteiten die worden gefinancierd met openbare middelen, waaronder ook bijstandsprogramma's van de Unie zoals het trans-Europese vervoersnetwerk, de Connecting Europe Facility en het Cohesiefonds, niet ten laste worden gebracht van de luchtruimgebruikers. Bij de berekening van de eenheidstarieven moeten de lidstaten toestemming krijgen om hun bepaalde kosten aan te passen aan de inflatie.

(33) De prestatie- en heffingsregeling moet voorzien in een mechanisme voor verkeersrisicospreiding teneinde stimulansen voor de dienstverlening te geven. De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten toestemming krijgen om de waarden van de parameters voor verkeersrisicospreiding aan te passen, zoals gedefinieerd in deze verordening, teneinde rekening te houden met plaatselijke omstandigheden en de verlening van luchtvaartnavigatiediensten beter te stimuleren. Die aanpassing dienst te gebeuren na overleg met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de luchtruimgebruikers. Deze aanpassingen mogen de risicoblootstelling van de verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten echter niet beperken in vergelijking met het in deze verordening vastgestelde standaardmechanisme.

(34) De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten het kostenrisico dragen met betrekking tot verschillen tussen bepaalde en werkelijke kosten, behalve voor een beperkt aantal kostenposten waarvoor specifieke voorschriften gelden.

(35) De verleners van luchtvaartnavigatiediensten mogen geen toestemming krijgen om financiële reserves aan te leggen ten gevolge van de annulering of het uitstel van nieuwe en bestaande investeringen tijdens een referentieperiode. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de geplande grote investeringen jaarlijks kunnen aanpassen in de loop van een referentieperiode, mits zij dit grondig motiveren en voor zover de gevraagde aanpassingen worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende autoriteit. Als de werkelijke kosten van nieuwe en bestaande investeringen in een referentieperiode hoger liggen dan de overeenkomstige bepaalde kosten, zijn de nationale toezichthoudende autoriteiten verantwoordelijk voor het controleren van de door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten verstrekte grondige motiveringen en voor het verlenen van toestemming voor de daaropvolgende terugwinning van de extra kosten bij de luchtruimgebruikers. Materiële verschillen van deze kosten mogen niet ten laste van de gebruikers worden gebracht, tenzij de nationale toezichthoudende autoriteit heeft vastgesteld dat de extra kosten uitsluitend te wijten waren aan nieuwe en bestaande investeringen die vereist waren voor operationele wijzigingen die samenhangend zijn met de tenuitvoerlegging van het Europees ATM-masterplan en met name de gemeenschappelijke SESAR-projecten.

(36) Onvoorzienbare wijzigingen in de toepasselijke wettelijke bepalingen of financiële voorwaarden kunnen tijdens een referentieperiode tot gevolg hebben dat de werkelijke pensioenkosten aanzienlijk afwijken van de in de prestatieplannen vastgestelde bepaalde pensioenkosten. Die verschillen in kosten worden onderzocht door de nationale toezichthoudende autoriteit en in rekening gebracht van de luchtruimgebruikers via aanpassingen van het eenheidstarief.

(37) De lidstaten moeten elk jaar een eenheidstarief voor elke heffingszone vaststellen. De lidstaten moeten hun eenheidstarieven collectief kunnen vaststellen, met name wanneer de heffingszones zich uitstrekken over het luchtruim van meer dan een lidstaat of wanneer de lidstaten een gezamenlijk systeem voor en-routeheffingen hanteren. De Commissie moet controleren of de door de lidstaten ingediende eenheidstarieven beantwoorden aan de in deze verordening vastgestelde bepalingen inzake de berekening van het eenheidstarief.

(38) De heffingsregeling moet zorgen voor volledige en transparante informatie over de kostenbasis voor de heffingen, de werkelijke kosten en de eenheidstarieven. Vóór het begin van een referentieperiode moeten de lidstaten overleg plegen met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, voor zover relevant, de luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren over de geplande bepaalde kosten, de geplande investeringen, de prognoses van diensteenheden en het heffingenbeleid voor de desbetreffende referentieperiode. Tijdens de referentieperiode moeten de lidstaten ervoor zorgen dat deze belanghebbenden jaarlijks worden geraadpleegd over de geplande eenheidstarieven en over de werkelijke kosten in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Met het oog op deze raadplegingen moeten de lidstaten volledige en passende informatie ter beschikking stellen van alle geraadpleegde entiteiten.

(39) De lidstaten moeten kunnen beslissen hun luchtvaartnavigatieheffingen zodanig te moduleren dat stimulansen worden gegeven om luchtvaartuigen uit te rusten met systemen die in de gemeenschappelijke SESAR-projecten zijn opgenomen. De lidstaten moeten hun heffingen verder kunnen moduleren op basis van het niveau van congestie van het netwerk in een specifiek gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen, teneinde de efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren en optimaal gebruik ervan te bevorderen.

(40) De lidstaten moeten de en-routeheffingen gezamenlijk kunnen innen via één heffing per vlucht, in het kader van een gezamenlijk routeheffingssysteem, teneinde de efficiëntie van de heffingsregeling te verbeteren en de administratieve en boekhoudkundige werklast te drukken.

(41) Er moet worden voorzien in handhavingsmaatregelen om te garanderen dat de luchtruimgebruikers de luchtvaartnavigatieheffingen stipt en volledig betalen.

(42) De luchtvaartnavigatieheffingen voor een specifieke vlucht moeten, met betrekking tot elke heffingszone, worden berekend als een product van het toepasselijke eenheidstarief en het aantal diensteenheden. De hoogte van de met name aan lichte luchtvaartuigen opgelegde heffingen mag het gebruik van faciliteiten en diensten die nodig zijn voor de veiligheid of de invoering van nieuwe technieken en procedures, niet ontmoedigen. De lidstaten moeten de kosten dekken van de diensten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten hebben verstrekt aan vluchten die zijn vrijgesteld van luchtvaartnavigatieheffingen.

(43) Als er in het verleden geen aanwijzingen waren van operationele problemen moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen om een vereenvoudigde regeling toe te passen teneinde stimulansen te geven aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de administratieve last voor de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten en nationale toezichthoudende autoriteiten te doen afnemen.

(44) Wanneer terminalluchtvaartnavigatiediensten of communicatie-, navigatie- en surveillancediensten, meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie en luchtvaartinlichtingendiensten (CNS, MET en AIS) of gegevensdiensten voor luchtverkeersbeheer worden verleend onder marktvoorwaarden, moeten de lidstaten toestemming krijgen om die diensten vrij te stellen van sommige bepalingen met betrekking tot de heffingsregeling en van de verplichting om doelen inzake kostenefficiëntie vast te stellen. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om dergelijke marktvoorwaarden vast te stellen tijdens een referentieperiode.

(45) Om prestatiedoelen te kunnen vaststellen en op het niveau van de Unie, de lidstaten of functionele luchtruimblokken toezicht te kunnen houden, is het van essentieel belang dat nationale toezichthoudende autoriteiten, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten, luchthavencoördinatoren, luchtruimgebruikers en de Netwerkbeheerder passende gegevens en informatie verstrekken.

(46) De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten regelmatig toezicht houden op de voortgang bij het bereiken van de in de prestatieplannen vastgestelde prestatiedoelen. Wanneer de doelen niet worden bereikt, moet de betrokken lidstaat of nationale toezichthoudende autoriteit de maatregelen toepassen die zij hebben vastgesteld om deze situatie aan te pakken.

(47) De Commissie moet toezicht houden op de prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkfuncties, en moet regelmatig nagaan of de prestatiedoelen behaald zijn. De Commissie moet de resultaten van dit toezicht jaarlijks indienen bij het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim.

(48) Onverminderd geheimhoudingsvereisten met betrekking tot marktvoorwaarden, moeten de uit hoofde van deze verordening vereiste essentiële informatie en definitieve verslagen openbaar worden gemaakt teneinde de transparantie te garanderen en passend overleg met de belanghebbenden mogelijk te maken.

(49) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 moeten worden ingetrokken met ingang van 1 januari 2020, maar moeten ook na die datum van toepassing blijven op de verplichtingen die betrekking hebben op de tweede referentieperiode.

(50) Deze verordening geldt voor de derde referentieperiode en de daaropvolgende referentieperioden. Om de vaststelling van EU-wijde doelen en de voorbereiding en vaststelling van prestatieplannen mogelijk te maken vóór het begin van de derde referentieperiode, moet deze verordening van toepassing worden op de datum waarop ze in werking treedt.

(51) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de maatregelen voor de werking van de prestatie- en heffingsregelingen voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties vastgesteld.

2. Deze verordening is van toepassing op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties voor het algemene luchtverkeer in de delen van de Europese regio (EUR) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) waarin lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

Deze verordening is van toepassing op:

a) de in artikel 2, lid 5, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

b) het orgaan dat door de Commissie is aangesteld om de taken uit te voeren die nodig zijn voor de uitvoering van de netwerkfuncties (de Netwerkbeheerder) overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 551/2004, en dat is aangesteld overeenkomstig artikel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123.

Wat de vaststelling van doelstellingen en de prestatiemonitoring betreft, is deze verordening ook van toepassing op de autoriteiten of entiteiten die kosten maken die via gebruikersheffingen worden gedekt, zoals bepaald in artikel 15, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 550/2004 en in artikel 22, lid 1, derde alinea, van de onderhavige verordening.

3. Deze verordening is van toepassing op terminalluchtvaartnavigatiediensten die worden verstrekt op luchthavens met minstens 80 000 luchtvervoersbewegingen volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) per jaar die zich op het grondgebied van de lidstaten bevinden.

4. De lidstaten kunnen besluiten de bepalingen van deze verordening ook toe te passen op terminalluchtvaartnavigatiediensten die worden verstrekt op andere dan de in lid 3 bedoelde op hun grondgebied gelegen luchthavens.

5. De lidstaten kunnen beslissen de bepalingen van deze verordening eveneens toe te passen op:

a) luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties die worden verleend in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim in andere ICAO-regio's dan de EUR-regio, onverminderd de rechten en plichten van de lidstaten uit hoofde van het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart (het „Verdrag van Chicago");

b) verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat, overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004.

6. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle beslissingen die overeenkomstig lid 4 of 5 zijn genomen.

De lidstaten zien er op toe dat de duur van die beslissingen overeenstemt met de duur van een referentieperiode. Zij mogen deze beslissingen niet wijzigen of intrekken tijdens een referentieperiode.

7. Deze verordening is van toepassing op de derde referentieperiode, zoals uiteengezet in artikel 7, en op de daaropvolgende referentieperioden.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

(1) „werkelijke kosten": de kosten die daadwerkelijk in een kalenderjaar zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten waarvoor gecertificeerde rekeningen moeten worden opgesteld of, indien dit niet het geval is, waarvoor een definitieve audit moet worden uitgevoerd;

(2) „eenheid voor luchtverkeersdiensten" of „ATS-eenheid": een civiele of militaire eenheid die verantwoordelijk is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in een bepaald luchtruim;

(3) „luchthavencoördinator": de natuurlijke of rechtspersoon die door een lidstaat is aangewezen om de in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ([9]) bedoelde coördinatietaken uit te voeren op gecoördineerde luchthavens;

(4) „luchthavenexploitant": een natuurlijke of rechtspersoon die een of meer luchthavens exploiteert;

(5) „luchtruimgebruiker": de exploitant van het luchtvaartuig ten tijde van de uitvoering van de vlucht of, wanneer de identiteit van de exploitant niet bekend is, de eigenaar van het luchtvaartuig, tenzij deze aantoont dat een ander op dat tijdstip de exploitant was;

(6) „vertegenwoordiger van de luchtruimgebruikers": een natuurlijke of rechtspersoon of entiteit die de belangen van één of meer categorieën luchtruimgebruikers vertegenwoordigt;

(7) „algemeen luchtverkeersleidingscentrum": een eenheid die luchtverkeersdiensten verleent aan gecontroleerde vluchten in het gebied onder zijn bevoegdheid;

(8) „en route-heffingszone": een luchtruimvolume dat zich vanaf de grond uitstrekt tot en met het hogere luchtruim en waarin en route-luchtvaartnavigatiediensten worden verleend waarvoor één kostenbasis en één eenheidstarief worden vastgesteld;

(9) „buitengewoon voorval": omstandigheden waarin de ATM-capaciteit abnormaal beperkt is, zodat het aantal ATFM-vertragingen abnormaal hoog is, ten gevolge van: een geplande beperking wegens een operationele of technische wijziging, zeer slechte weersomstandigheden, de onbeschikbaarheid van grote delen van het luchtruim om natuurlijke of politieke redenen of vakbondsacties, en waarbij de Netwerkbeheerder wegens een of meer van deze oorzaken ertoe genoopt is het Europees crisiscoördinatiecentrum te activeren;

(10) „IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar": de som van het aantal vertrekken en landingen volgens IFR, berekend als het jaarlijkse gemiddelde over de drie kalenderjaren voorafgaand aan het jaar waarin het ontwerp-prestatieplan moest worden ingediend overeenkomstig artikel 12;

(11) „prognose van de inflatie-index": de jaarlijkse inflatie-index, gebaseerd op het derde jaar vóór de start van een referentieperiode en berekend aan de hand van de meest recente inflatieprognose van de procentuele wijziging van de index van de consumptieprijzen, zoals het Internationaal Monetair Fonds op het ogenblik van de opstelling van het prestatieplan heeft gepubliceerd voor de desbetreffende lidstaat. Indien de procentuele wijziging die het Internationaal Monetair Fonds voor een bepaald jaar heeft gepubliceerd negatief is, wordt de waarde nul gebruikt.

([9]) Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

(12) „werkelijke inflatie-index": de jaarlijkse werkelijke inflatie-index, gebaseerd op het derde jaar vóór de start van de referentieperiode en berekend aan de hand van de werkelijke inflatie die door de Commissie is bekendgemaakt in de geharmoniseerde consumentenprijsindex van Eurostat voor het desbetreffende land, in april van jaar n+1. Indien de procentuele wijziging die de Commissie voor een bepaald jaar heeft gepubliceerd negatief is, wordt de waarde nul gebruikt.

(13) „grote investering": de aanschaf, ontwikkeling, vervanging, upgrade of leasing van vaste activa die over de gehele levensduur van de activa een totale waarde van meer dan 5 miljoen euro in reële termen vertegenwoordigen;

(14) „nationale autoriteit": een regelgevende of toezichthoudende autoriteit die door een of meer lidstaten is vastgesteld op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtblokken;

(15) „nieuwe en bestaande investering": de verwerving, ontwikkeling, vervanging, upgrade of leasing van vaste activa waarbij de afschrijvingskosten, kapitaalkosten of, in het geval van leasing, exploitatiekosten voor die investering worden gemaakt in de referentieperiode die onder het prestatieplan valt;

(16) „referentieperiode": de periode waarin de EU-wijde prestatiedoelstellingen geldig zijn en worden toegepast, zoals uiteengezet in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 7 van de onderhavige verordening;

(17) „referentiewaarde": de door de Netwerkbeheerder berekende waarde voor en-route-ATFM-vertraging voor elke lidstaat en elk functioneel luchtruimblok, teneinde ervoor te zorgen dat de EU-wijde doelstelling inzake en-route-ATFM-vertraging wordt gehaald;

(18) „herstructureringskosten": aanzienlijke eenmalige kosten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten maken tijdens herstructureringen om nieuwe technologieën, procedures of bedrijfsmodellen voor de stimulering van geïntegreerde dienstverlening te introduceren, werknemers te compenseren, luchtverkeersleidingscentra te sluiten, activiteiten naar nieuwe locaties te verhuizen, activa af te schrijven of strategische participaties in andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten te verwerven;

(19) „runway incursion": luchtvaartuigen, voertuigen of personen die zich ten onrechte bevinden op het beschermde gebied van een luchthavenoppervlak dat bestemd is voor opstijgen en landen;

(20) „schending van separatieminima": een situatie waarin de voorgeschreven separatieminima tussen luchtvaartuigen niet werden geëerbiedigd;

(21) „terminalheffingszone": een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven of groep van luchthavens waarop plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden verleend en waarvoor één kostenbasis en één eenheidstarief worden vastgesteld.

HOOFDSTUK II

TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

Artikel 3

Bijstand door het prestatiebeoordelingsorgaan

Indien dit nodig is om de taken van de Commissie in verband met de gedetailleerde werking van de prestatieregeling uit te voeren, kan de Commissie bijstand vragen aan het prestatiebeoordelingsorgaan voor:

a) het verzamelen, onderzoeken, valideren en verspreiden van relevante gegevens voor de uitvoering van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties;

b) het selecteren of aanpassen van prestatiekerngebieden;

c) het definiëren van prestatiekernindicatoren en indicatoren voor monitoring;

d) het vaststellen van minima en maxima voor EU-wijde prestatiedoelstellingen en het vaststellen en herzien van EU-wijde prestatiedoelstellingen;

e) het vaststellen van de basiswaarden, alarmdrempels en de in artikel 9, lid 4, bedoelde groepen van vergelijkbare dienstverleners;

f) het beoordelen van de samenhang van het ontwerp van de nationale prestatiedoelstellingen of prestatiedoelstellingen op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB-prestatiedoelstellingen) met de EU-wijde prestatiedoelstellingen overeenkomstig de artikelen 14 en 15, en de toetsing van het ontwerp van de prestatieplannen overeenkomstig artikel 14, lid 1, en artikel 15, lid 1;

g) het controleren van de volledigheid van het ontwerp van de prestatieplannen overeenkomstig artikel 13;

h) het controleren, overeenkomstig artikel 19, van het ontwerp van het netwerkprestatieplan, zoals bedoeld in artikel 10, lid 5, van deze verordening;

i) het beoordelen van de herziene prestatiedoelstellingen en de corrigerende maatregelen die door de lidstaten zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 15, lid 5;

j) het monitoren van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van investeringen en kapitaaluitgaven, op het niveau van de Unie, op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken;

k) het monitoren van de prestaties van de netwerkfuncties overeenkomstig artikel 37, lid 2;

l) het beoordelen, overeenkomstig artikel 37, lid 3, van de informatie over de prestatieplannen die van de nationale toezichthoudende autoriteiten is ontvangen, met het oog op de monitoring van de prestaties van het Europees ATM-netwerk;

m) het beoordelen van de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen tijdens de referentieperiode;

n) het bijhouden van een kalender voor de raadpleging van belanghebbenden over de prestatieplannen, het verlenen van ondersteuning voor de coördinatie van deze kalender en het uitvoeren van de in artikel 24, leden 2 en 3, en in artikel 30 vermelde raadplegingstaken.

Artikel 4

Informatieverstrekking en facilitering van de monitoring door verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. Wanneer dit noodzakelijk is voor de uitvoering van de taken van de nationale toezichthoudende autoriteiten met betrekking tot de gedetailleerde werking van de prestatieregeling, verstrekken de verleners van luchtvaartnavigatiediensten op verzoek en onverwijld het volgende aan deze autoriteiten:

a) informatie over lokale omstandigheden die relevant zijn voor de vaststelling van nationale prestatiedoelstellingen of prestatiedoelstellingen op het niveau van functionele luchtruimblokken;

b) gegevens voor de vaststelling van het rendement op eigen vermogen voor luchtvaartnavigatieheffingen;

c) informatie over geplande investeringen in de vijf jaar na de datum van het verzoek, waarin een profiel wordt geschetst van de geplande uitgaven voor nieuwe en bestaande investeringen tijdens en na de referentieperiode en waarin wordt aangegeven hoe grote investeringen bijdragen tot de prestaties op elk prestatiekerngebied;

d) hun ondernemingsplan, zoals vermeld in punt ATM/ANS.OR.D.005 van bijlage III bij Verordening (EU) 2017/373 ([10]) van de Commissie;

e) informatie die nodig is voor de toepassing van artikel 28, lid 3;

f) gegevens over de kostenbasis en informatie over de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, alsook gegevens over inkomsten uit commerciële activiteiten en gegevens over de ontvangen openbare financiering.

2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten faciliteren de activiteiten die nodig zijn voor de in artikel 37, lid 1, bedoelde monitoring, welke wordt uitgevoerd door of namens de bevoegde nationale toezichthoudende autoriteit overeenkomstig de nationale wetgeving van de lidstaat van die autoriteit, met name door op verzoek relevante documenten, gegevens, informatie en mondelinge toelichting te verstrekken en, als de nationale wetgeving van de desbetreffende lidstaat dit toestaat, door overeenkomstig die nationale wetgeving toegang te verlenen tot relevante gebouwen, terreinen of voertuigen.

Artikel 5

Bijstand door de Netwerkbeheerder

De Netwerkbeheerder voert de volgende taken uit met betrekking tot de gedetailleerde werking van de prestatieregeling:

a) de Commissie ondersteunen door relevante input te verstrekken voor de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen vóór de start van een referentieperiode en met het oog op het toezicht op de verwezenlijking van deze doelstellingen tijdens de referentieperiode, onder meer door onverwijld de aandacht van de Commissie te vestigen op alle omstandigheden waarin prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of waarin het gevaar bestaat dat ze niet worden gehaald, of waarin een aanzienlijke en aanhoudende achteruitgang van de operationele prestaties wordt vastgesteld;

([10]) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

b) op verzoek van de Commissie steun verlenen aan de nationale toezichthoudende autoriteiten door relevante input te verstrekken voor de voorbereiding van de prestatieplannen en door de betrokken nationale toezichthoudende autoriteit onverwijld in kennis te stellen van alle omstandigheden waarin de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen niet worden gehaald of het gevaar bestaat dat deze niet worden gehaald, of waarin een aanzienlijke en aanhoudende achteruitgang van de operationele prestaties wordt vastgesteld;

c) de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ondersteunen bij het bereiken van de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen, met name aan de hand van de opstelling en uitvoering van het in artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 bedoelde operationeel netwerkplan.

Artikel 6

Overleg met het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart

Krachtens artikel 13 bis van Verordening (EG) nr. 549/2004 en overeenkomstig artikel 75, lid 2, onder h), en artikel 93, onder b), van Verordening (EU) 2018/1139, overleggen de Commissie en de lidstaten met het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart teneinde ervoor te zorgen dat:

a) de veiligheidsaspecten naar behoren worden aangepakt, met inbegrip van de vaststelling, herziening en toepassing van de prestatiekernindicatoren en EU-wijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid;

b) de prestatiekernindicatoren en de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid samenhangend zijn met het in artikel 6 van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart.

HOOFDSTUK III

VASTSTELLING VAN PRESTATIEDOELSTELLINGEN

Artikel 7

Duur van de referentieperioden

1. De derde referentieperiode loopt van 2020 tot en met 2024.

2. De daaropvolgende referentieperioden lopen over vijf kalenderjaren.

3. De duur van de in leden 1 en 2 bedoelde referentieperioden laat de toepassing van artikel 10, lid 6, onverlet.

Artikel 8

Prestatiekernindicatoren en indicatoren voor monitoring

1. De prestatiekernindicatoren en de indicatoren voor de monitoring van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op het niveau van de Unie voor elk prestatiekerngebied zijn vastgesteld in afdeling 1 van bijlage I.

2. De prestatiekernindicatoren en de indicatoren voor de monitoring van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten op nationaal of FAB-niveau zijn vastgesteld in afdeling 2 van bijlage I.

3. De prestatiekernindicatoren en de indicatoren voor de monitoring van de prestaties van de netwerkfuncties zijn vastgesteld in afdeling 3 van bijlage I.

4. De lidstaten mogen, naast de in lid 2 vermelde indicatoren, ook andere prestatiekernindicatoren en monitoringindicatoren vaststellen, met name voor de civiel-militaire of de meteorologische aspecten.

Artikel 9

EU-wijde prestatiedoelstellingen

1. Uiterlijk 19 maanden vóór het begin van een referentieperiode verstrekken de nationale toezichthoudende autoriteiten de Commissie de gegevens betreffende de aanvangskosten en de onder f) en in artikel 10, lid 2, bedoelde informatie over verkeersprognoses voor de komende referentieperiode, als input voor de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen.

2. Uiterlijk 15 maanden vóór het begin van een referentieperiode publiceert de Commissie indicatieve streefcijfers voor de EU-wijde prestatiedoelstellingen, bestaande uit de jaarlijkse minimum- en maximumwaarden binnen dewelke de Commissie voornemens is de EU-wijde prestatiedoelstellingen vast te stellen.

De Commissie raadpleegt de in artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vermelde belanghebbenden, andere relevante personen en organisaties en, met betrekking tot veiligheidsaspecten, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart over die indicatieve streefcijfers.

3. Uiterlijk zeven maanden vóór het begin van een referentieperiode stelt de Commissie, overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 549/2004, de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de in artikel 8, lid 1, bedoelde prestatiekernindicatoren vast.

De Commissie zal daarbij:

a) rekening houden met de relevante input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de Netwerkbeheerder en de nationale toezichthoudende autoriteiten;

b) gebruikmaken van en-route-verkeersprognoses, uitgedrukt in termen van IFR-bewegingen en diensteenheden en gebaseerd op de meest recente basisprognose van de Statistics and Forecast Service („STATFOR") van Eurocontrol;

c) elk EU-wijd prestatiedoel onderbouwen met een beschrijving van de veronderstellingen en redeneringen die aan de basis liggen van dat prestatiedoel, daaronder begrepen het gebruik van de onder a) vermelde input, het resultaat van het in lid 2 bedoelde overleg en andere relevante feitelijke gegevens.

4. Samen met de EU-wijde prestatiedoelen stelt de Commissie het volgende vast:

a) een EU-wijde „basiswaarde voor bepaalde kosten" en een EU-wijde „basiswaarde voor de bepaalde eenheidskost", met het oog op de vaststelling van doelen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie voor de in bijlage I, afdeling 1, punt 4.1, vermelde prestatiekernindicator. Die basiswaarden worden berekend met betrekking tot het jaar dat voorafgaat aan de start van de referentieperiode.

   De basiswaarde voor bepaalde kosten wordt geraamd op basis van de werkelijke kosten voor de voorafgaande referentieperiode en wordt aangepast op basis van de meest recente kostenramingen en verkeersvariaties en hun invloed op de kosten.

   De basiswaarde voor de bepaalde eenheidskost wordt afgeleid door de basiswaarde voor de bepaalde kosten te delen door de verkeersraming, uitgedrukt in diensteenheden voor het jaar voorafgaand aan de start van de referentieperiode.

b) alarmdrempels boven dewelke de lidstaten een herziening van de prestatiedoelen in de prestatieplannen mogen vragen, overeenkomstig artikel 18, lid 1, onder a), punt (i). Die alarmdrempels worden gebaseerd op de volgende parameters:

   i) de afwijking tussen het werkelijke verkeer en de verkeersraming tijdens een bepaald kalenderjaar, uitgedrukt als percentage van IFR-bewegingen;

   ii) de afwijking tussen het werkelijke verkeer en de verkeersraming tijdens een bepaald kalenderjaar, uitgedrukt als percentage van diensteenheden;

   iii) de variatie van de referentiewaarden ten gevolge van de seizoensupdates van het operationeel netwerkplan overeenkomstig artikel 9, lid 4, onder a), en artikel 9, lid 8, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 in vergelijking met de referentiewaarden van de meest recente versie van het operationeel netwerkplan dat beschikbaar was ten tijde van de opstelling van het prestatieplan. Deze variatie wordt uitgedrukt in procenten of als een fractie van minuten van en-route-ATFM-vertraging, al naargelang de grootte van de referentiewaarden.

c) de vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat, met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

Artikel 10

Prestatieplannen

1. De nationale toezichthoudende autoriteiten stellen prestatieplannen op, ofwel op nationaal niveau, ofwel op het niveau van functionele luchtruimblokken.

2. De prestatieplannen worden opgesteld overeenkomstig het in bijlage II opgenomen model en omvatten:

a) bindende nationale prestatiedoelen of bindende FAB-prestatiedoelen, vastgesteld op basis van de in artikel 8, lid 2, vermelde prestatiekernindicatoren, met inbegrip van een „basiswaarde voor bepaalde kosten" en een „basiswaarde voor de bepaalde eenheidskost" voor elke heffingszone, met het oog op de vaststelling van doelen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie. Die basiswaarden worden berekend met betrekking tot het jaar dat voorafgaat aan de start van de referentieperiode.

De basiswaarde voor bepaalde kosten wordt geraamd op basis van de werkelijke kosten voor de voorafgaande referentieperiode en wordt aangepast op basis van de meest recente kostenramingen en verkeersvariaties en hun invloed op de kosten.

De basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten wordt afgeleid door de basiswaarde voor de bepaalde kosten te delen door de meest recente verkeersraming, uitgedrukt in diensteenheden voor het jaar voorafgaand aan de start van de referentieperiode.

b) bepaalde kosten voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, vastgesteld overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 550/2004, en overeenkomstig de onderhavige verordening;

c) de overeenkomstig artikel 11 vastgestelde stimuleringsregelingen, met vermelding van de parameters van de stimuleringsregelingen, het mechanisme voor de modulering van de in artikel 11, lid 3, vermelde pivotwaarden, voor zover van toepassing, en de maatregelen die erop gericht zijn de doelstellingen van die stimuleringsregelingen te verwezenlijken;

d) een beschrijving van de belangrijkste maatregelen die gericht zijn op het behalen van de prestatiedoelen;

e) een bevestiging dat ze samenhangend zijn met het toepassingsgebied van deze verordening, overeenkomstig artikel 1 van deze verordening en artikel 7 van Verordening (EG) nr. 549/2004;

f) en-route-verkeersprognoses, uitgedrukt in termen van IFR-bewegingen en diensteenheden, gebaseerd op de basisprognose van STATFOR van Eurocontrol;

g) terminalverkeersprognoses, uitgedrukt in termen van IFR-bewegingen en diensteenheden, gebaseerd op de basisprognose van STATFOR van Eurocontrol;

g) een beschrijving van initiatieven ter ondersteuning van grensoverschrijdende coördinatie en het verlenen van grensoverschrijdende diensten die bijdragen tot de operationele prestaties of de kostenefficiëntie, of beide;

i) informatie over:

i) grote investeringen;

ii) plannen voor het beheer van wijzigingen, met het oog op de ingebruikname van belangrijke wijzigingen van het luchtruim of verbeteringen van ATM-systemen, die erop gericht zijn de negatieve gevolgen voor de prestaties van het netwerk tot een minimum te beperken.

Wat het bepaalde onder f) en g) betreft, kunnen de nationale toezichthoudende autoriteiten echter beslissen om gebruik te maken van andere en-route- en terminalverkeersprognoses dan die welke gebaseerd zijn op de basisprognose van STATFOR van Eurocontrol. In dat geval raadplegen zij de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten en leggen zij uit waarom zij in het prestatieplan gebruik hebben gemaakt van andere prognoses. Alle verschillen met de basisprognose van STATFOR van Eurocontrol moeten betrekking hebben op specifieke lokale factoren waarmee onvoldoende rekening wordt gehouden in de basisprognose van STATFOR. Diezelfde ramingen worden gebruikt voor alle prestatiekerngebieden.

3. De prestatieplannen kunnen aanvullende prestatiedoelstellingen bevatten, welke zijn vastgesteld op basis van de in artikel 8, lid 4, vermelde prestatiekernindicatoren. Die doelstellingen ondersteunen de verwezenlijking van de in artikel 9, lid 3, en in lid 2, onder a), van het onderhavige artikel bedoelde prestatiedoelstellingen.

4. Overeenkomstig artikel 10, lid 1, en artikel 11, lid 3, onder b), van Verordening (EG) nr. 549/2004 plegen de nationale toezichthoudende autoriteiten overleg met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, voor zover relevant, de luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren over de ontwerpprestatieplannen, met inbegrip van de daarin vervatte prestatiedoelstellingen en stimuleringsregelingen.

5. De Netwerkbeheerder stelt het netwerkprestatieplan op overeenkomstig het in bijlage III opgenomen model en geeft toelichting bij:

a) de toegevoegde waarde van de Netwerkbeheerder ter ondersteuning van de activiteiten van de lidstaten, de functionele luchtruimblokken, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de civiele en militaire luchtruimgebruikers die erop gericht zijn de capaciteits- en milieudoelstellingen te bereiken, en bij de bijdrage van de netwerkfuncties voor het bereiken van de EU-wijde prestatiedoelstellingen;

b) de prestatiedoelstellingen voor de Netwerkbeheerder en voor elke netwerkfunctie en de maatregelen om die doestellingen te behalen.

6. Zoals bepaald in artikel 11, lid 3, onder c), vierde alinea, van Verordening (EG) nr. 549/2004 heeft de Commissie de EU-wijde prestatiedoelstellingen herzien, maar het zijn de lidstaten die hun nationale prestatieplannen moeten herzien en de herziene prestatiedoelstellingen daarin moeten opnemen overeenkomstig deze verordening.

Artikel 11

Stimuleringsregelingen

1. De stimuleringsregelingen in de door de lidstaten vastgestelde prestatieplannen moeten:

a) effectieve en evenredige financiële stimulansen bevatten voor het behalen van de prestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden kostenefficiëntie en capaciteit;

b) van toepassing zijn gedurende de volledige periode waarop het prestatieplan betrekking heeft;

c) niet-discriminerend, transparant en effectief zijn;

d) van toepassing zijn op en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten.

2. De stimuleringsregelingen voor het behalen van de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie vallen onder de artikelen 27 en 28.

3. De stimuleringsregelingen op het prestatiekerngebied capaciteit moeten, naast de in lid 1 uiteengezette beginselen, ook voldoen aan de volgende beginselen:

a) ze moeten in verhouding staan tot het niveau van de ATFM-vertraging en bestaan uit financiële voordelen en nadelen die tastbare gevolgen hebben voor de inkomsten;

b) ze moeten zodanig zijn vastgesteld dat het maximale financiële nadeel minstens gelijk is aan het maximale financiële voordeel.

De nationale toezichthoudende autoriteit stelt de in bijlage XIII, punt 2.1, onder a) en b), en punt 2.2, onder a) en b) bedoelde maximale vaste percentages voor de berekening van de financiële voordelen en nadelen vast, na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Het in de tweede alinea van punt 2.1, onder a), en punt 2.2, onder a), van bijlage XIII bedoelde maximumpercentage voor de berekening van financiële voordelen mag niet meer dan 2 % bedragen;

c) voor de berekening van de financiële voordelen of nadelen wordt gebruikgemaakt van pivotwaarden;

de nationale toezichthoudende autoriteit beslist vóór de start van de referentieperiode of die pivotwaarden moeten worden gebaseerd:

i) op de prestatiedoelstellingen op nationaal niveau, uitgesplitst op het niveau van elke afzonderlijke verlener van luchtvaartnavigatiediensten; of

ii) op gemoduleerde prestatiedoelstellingen op nationaal niveau, uitgesplitst op het niveau van elke afzonderlijke verlener van luchtvaartnavigatiediensten, jaarlijks vastgesteld door de nationale toezichthoudende autoriteit voor het volgende jaar, overeenkomstig punt 1 van bijlage XIII, en na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten. Het moduleringsmechanisme wordt gedefinieerd in het prestatieplan en geldt voor elk jaar van de referentieperiode; het mag niet worden gewijzigd tijdens de referentieperiode.

De nationale toezichthoudende autoriteit deelt de pivotwaarden elk jaar mee aan de Commissie;

d) rond de pivotwaarde wordt een symmetrische bandbreedte vastgesteld door de nationale toezichthoudende autoriteit, na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten, om te garanderen dat kleine variaties in ATFM-vertragingen niet tot financiële voordelen of nadelen leiden;

e) als de werkelijke gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in jaar n kleiner is dan de pivotwaarde die is vastgesteld voor jaar n en zich buiten de onder d) vermelde bandbreedte bevindt, leidt dit tot een financieel voordeel via een stijging van het eenheidstarief in jaar n+2, overeenkomstig punt 2 van bijlage XIII;

f) als de werkelijke gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in jaar n groter is dan de pivotwaarde die is vastgesteld voor jaar n en zich buiten de onder d) vermelde bandbreedte bevindt, leidt dit tot een financieel nadeel via een daling van het eenheidstarief in jaar n+2, overeenkomstig punt 2 van bijlage XIII;

g) wanneer het prestatieplan is opgesteld op het niveau van een functioneel luchtruimblok gelden, naast de onder a) tot en met f) vermelde beginselen, ook de volgende bepalingen voor en-route-doelen op het prestatiekerngebied capaciteit:

i) de betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten splitsen de in bijlage I, afdeling 2, punt 3.1, onder a), FAB-prestatiedoelstelling uit op het niveau van elke afzonderlijke verlener van luchtvaartnavigatiediensten, met het oog op de vaststelling van stimulansen op nationaal niveau. De daaruit voortvloeiende waarden vormen de basis voor de onder c) vermelde pivotwaarden;

ii) de betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten passen dezelfde stimuleringsregeling op samenhangende wijze toe op alle betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

iii) naast de onder i) bedoelde pivotwaarden op het niveau van elke individuele verlener van luchtvaartnavigatiediensten worden ook pivotwaarden voor het functionele luchtruimblok gebruikt; deze worden gebaseerd op:

— de prestatiedoelstellingen op het niveau van het functionele luchtruimblok; of

— gemoduleerde prestatiedoelstellingen op het op het niveau van het functionele luchtruimblok in overeenstemming met punt 1 van bijlage XIII en na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

iv) bij wijze van uitzondering op punt c) beslissen alle betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten samen of de pivotwaarden op het niveau van elke afzonderlijke verlener van luchtvaartnavigatiediensten en op het niveau van functionele luchtruimblokken al dan niet moeten worden gemoduleerd. Deze beslissing geldt op uniforme wijze voor alle pivotwaarden op het niveau van elke afzonderlijke verlener van luchtvaartnavigatiediensten en op het niveau van functionele luchtruimblokken, voor de volledige duur van de referentieperiode;

v) wanneer prestatiedoelstellingen op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken moeten worden gemoduleerd, is hetzelfde moduleringsmechanisme van toepassing op prestatiedoelstellingen op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken;

vi) wanneer de totale en-route-ATFM-vertraging per vlucht in jaar n op het niveau van het functionele luchtruimblok groter is dan de in punt (iii) bedoelde pivotwaarde voor jaar n en buiten de in lid 3, onder d), vermelde bandbreedte valt, is lid 3, onder e), niet van toepassing en is lid 3, onder f), alleen van toepassing op die verleners van luchtvaartnavigatiediensten waarvan de werkelijke ATFM-vertraging per vlucht in jaar n groter is dan de pivotwaarde voor jaar n en buiten de onder d) vermelde bandbreedte valt;

vii) wanneer de totale en-route-ATFM-vertraging per vlucht in jaar n op het niveau van het functionele luchtruimblok kleiner is dan de in punt (iii) bedoelde pivotwaarde voor jaar n en buiten de in lid 3, onder d), vermelde bandbreedte valt, is lid 3, onder f), niet van toepassing en is lid 3, onder e), alleen van toepassing op die verleners van luchtvaartnavigatiediensten waarvan de werkelijke ATFM-vertraging per vlucht in jaar n kleiner is dan de pivotwaarde voor jaar n en buiten de onder d) vermelde bandbreedte valt;

4. De stimuleringsregelingen in de door de lidstaten vastgestelde prestatieplannen mogen ook financiële stimulansen bevatten voor het bereiken van de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu of voor het bereiken van de in artikel 10, lid 3, bedoelde aanvullende prestatiedoelstellingen, overeenkomstig lid 1, onder b) en c), voor zover ze effectief en evenredig zijn. Die stimuleringsregelingen moeten naast en onafhankelijk van de in de leden 2 en 3 bedoelde stimuleringsregelingen worden toegepast. Het geaggregeerde financiële voordeel van deze stimuleringsregelingen mag niet meer dan 2 % en het geaggregeerde financiële nadeel niet meer dan 4 % van de bepaalde kosten van jaar n bedragen.

HOOFDSTUK IV

VASTSTELLING, BEOORDELING EN HERZIENING VAN PRESTATIEPLANNEN

Artikel 12

Vaststelling en indiening van ontwerpprestatieplannen

Elke lidstaat stelt een ontwerpprestatieplan vast, zoals opgesteld door de nationale toezichthoudende autoriteit of autoriteiten op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, en dient het uiterlijk drie maanden voor het begin van de referentieperiode waarop het betrekking heeft in bij de Commissie. Als het ontwerpprestatieplan is opgesteld op het niveau van een functioneel luchtruimblok, wordt het, nadat het door alle betrokken lidstaten is vastgesteld, ingediend bij de Commissie.

Artikel 13

Controle van de volledigheid van de ontwerpprestatieplannen

1. De Commissie controleert of de ontwerpprestatieplannen die overeenkomstig artikel 12 door de lidstaten zijn ingediend alle elementen bevatten die nodig zijn om te kunnen nagaan of ze in overeenstemming zijn met de in artikel 10, leden 2 en 4, en, voor zover van toepassing, artikel 10, leden 3 en 5, vermelde eisen.

2. Als de Commissie na de in lid 1 bedoelde controle van mening is dat een of meer elementen ontbreken, vraagt zij de betrokken lidstaat of lidstaten om binnen één maand na de datum van ontvangst van het ontwerpprestatieplan een geactualiseerd ontwerpprestatie in te dienen, dat het ontbrekende element of de ontbrekende elementen bevat.

In dat geval dienen de betrokken lidstaten het geactualiseerde ontwerpprestatieplan onverwijld en in elk geval binnen drie weken na de datum van het verzoek van de Commissie in bij de Commissie.

3. De Commissie begint met de in artikel 14 van het ontwerpprestatieplan bedoelde beoordeling als zij, na de in lid 1 bedoelde controle te hebben uitgevoerd, van oordeel is dat het ontwerpprestatieplan alle vereiste elementen bevat of wanneer zij het in lid 2 vermelde geactualiseerde ontwerpprestatieplan ontvangt, al naargelang van toepassing.

Artikel 14

Beoordeling en herziening van de ontwerpprestatieplannen en -doelstellingen

1. De Commissie beoordeelt of de nationale prestatiedoelstellingen of FAB-prestatiedoelstellingen in het ontwerpprestatieplan samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, op basis van de in punt 1 van bijlage IV vastgestelde criteria en rekening houdende met lokale omstandigheden. De Commissie kan de beoordeling aanvullen door de ontwerpprestatieplannen te toetsen aan de in punt 2 van bijlage IV gespecificeerde elementen.

2. Als de Commissie op basis van de in lid 1 bedoelde beoordeling van mening is dat de prestatiedoelstellingen van het ontwerpprestatieplan samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt zij binnen vijf maanden na de datum van de ontvangst van het ontwerpprestatieplan of, indien van toepassing, het in artikel 13, lid 2, bedoelde geactualiseerde ontwerpprestatieplan, een besluit vast waarbij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis worden gesteld.

3. Als de Commissie op basis van de in lid 1 bedoelde beoordeling van mening is dat een of meer prestatiedoelstellingen van het ontwerpprestatieplan niet samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt zij binnen vijf maanden na de datum van de ontvangst van het ontwerpprestatieplan of, indien van toepassing, het in artikel 13, lid 2, bedoelde geactualiseerde ontwerpprestatieplan, een besluit vast met de in artikel 11, lid 3, onder c), tweede alinea, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde aanbevelingen.

In dat geval herzien de betrokken lidstaten de prestatiedoelstellingen binnen drie maanden na de datum waarop het besluit van de Commissie is vastgesteld en nemen zij passende maatregelen om het ontwerpprestatieplan dienovereenkomstig te herzien, rekening houdende met de aanbevelingen van de Commissie, en dienen zij het herziene ontwerpprestatieplan in bij de Commissie.

Artikel 15

Beoordeling van de herziene ontwerpprestatieplannen en -doelstellingen en vaststelling van corrigerende maatregelen

1. Na ontvangst van het overeenkomstig artikel 14, lid 3, ingediende herziene ontwerpprestatieplan beoordeelt de Commissie het herziene ontwerpprestatieplan en de samenhang van de daarin vervatte herziene prestatiedoelstellingen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, op basis van de in bijlage IV, punt 1, vastgestelde criteria, en rekening houdende met de plaatselijke omstandigheden. De Commissie kan de beoordeling aanvullen door de ontwerpprestatieplannen te toetsen aan de in punt 2 van bijlage IV gespecificeerde elementen.

2. Als de Commissie op basis van de in lid 1 bedoelde beoordeling van mening is dat de prestatiedoelstellingen van het herziene ontwerpprestatieplan samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt zij binnen vijf maanden na de datum van de ontvangst van het herziene ontwerpprestatieplan een besluit vast waarbij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis worden gesteld.

3. Als de Commissie op basis van de in lid 1 bedoelde beoordeling van mening is dat er twijfels bestaan over de vraag of de herziene prestatiedoelstellingen in het herziene ontwerpprestatieplan samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, begint zij binnen vijf maanden na de datum van de ontvangst van het herziene ontwerpprestatieplan met een gedetailleerd onderzoek van die prestatiedoelstellingen en de relevante plaatselijke omstandigheden, waarbij zij indien nodig aanvullende informatie vraagt aan de nationale toezichthoudende autoriteiten, en stelt zij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis.

4. Als de Commissie, na het in lid 3 bedoelde gedetailleerde onderzoek te hebben uitgevoerd, van mening is dat de prestatiedoelstellingen van het herziene ontwerpprestatieplan samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt zij binnen vijf maanden na het begin van het gedetailleerde onderzoek een besluit vast waarbij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis worden gesteld.

5. Als de Commissie, na het in lid 3 bedoelde gedetailleerde onderzoek te hebben uitgevoerd, van mening is dat de herziene prestatiedoelstellingen van het herziene ontwerpprestatieplan niet samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt zij binnen vijf maanden na het begin van het gedetailleerde onderzoek een besluit vast met de corrigerende maatregelen die de betrokken lidstaten moeten nemen, overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder c), derde alinea, van Verordening (EG) nr. 549/2004.

6. Als de Commissie het in lid 5 bedoelde besluit heeft vastgesteld, stellen de betrokken lidstaten, binnen drie maanden na de datum waarop dit besluit is vastgesteld, de Commissie in kennis van de maatregelen die zij overeenkomstig dat besluit hebben genomen en van informatie waaruit blijkt dat die maatregelen voldoen aan dat besluit.

7. Op basis van de informatie die overeenkomstig lid 6 aan de Commissie wordt meegedeeld, beoordeelt zij of de door de lidstaat of lidstaten genomen maatregelen volstaan om overeenstemming met het in lid 5 bedoelde besluit te garanderen, overeenkomstig de eisen van Verordening (EG) nr. 549/2004 en van de onderhavige verordening.

Als de Commissie van mening is dat die maatregelen volstaan om overeenstemming met het in lid 5 bedoelde besluit te garanderen, stelt zij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis.

Als de Commissie van mening is dat die maatregelen niet volstaan om overeenstemming met het in lid 5 bedoelde besluit te garanderen, stelt zij de betrokken lidstaat of lidstaten daarvan in kennis en neemt zij, indien passend, maatregelen om de niet-overeenstemming te verhelpen, daaronder begrepen de bij artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie voorziene acties.

Artikel 16

Vaststelling van prestatieplannen

Elke lidstaat stelt zijn prestatieplan vast en publiceert het in een van de volgende omstandigheden, al naargelang van toepassing:

a) nadat de Commissie een besluit overeenkomstig artikel 14, lid 2, artikel 15, lid 2, of artikel 15, lid 4, heeft vastgesteld;

b) nadat de Commissie een besluit krachtens artikel 15, lid 7, tweede alinea, heeft vastgesteld;

c) nadat de Commissie op verzoek van een of meer betrokken lidstaten een besluit heeft vastgesteld om prestatiedoelstellingen tijdens de referentieperiode te herzien overeenkomstig artikel 18, lid 1, voor zover het prestatieplan door de betrokken lidstaat is aangepast in het licht van de herziene prestatiedoelstellingen.

Artikel 17

Prestatiedoelstellingen of corrigerende maatregelen die na het begin van de referentieperiode worden vastgesteld

1. Wanneer de lidstaten, ten gevolge van de tijd die nodig is om de in de artikelen 14 en 15 vermelde procedures te voltooien, geen prestatieplannen hebben kunnen vaststellen vóór het begin van de referentieperiode, overeenkomstig artikel 16, zijn de prestatiedoelstellingen in de meest recente versie van de ontwerpprestatieplannen voorlopig van toepassing tot de prestatieplannen zijn vastgesteld.

2. Zodra de prestatieplannen zijn vastgesteld, zijn de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kosteneffiëntie retroactief van toepassing via een aanpassing van de eenheidstarieven, in overeenstemming met artikel 29, lid 5.

Artikel 18

Herziening van de prestatiedoelstellingen tijdens een referentieperiode

1. Alleen als de volgende voorwaarden allebei vervuld zijn, mogen de lidstaten tijdens de referentieperiode een of meer prestatiedoelstellingen in de prestatieplannen herzien en dienovereenkomstig gewijzigde prestatieplannen vaststellen:

a) de betrokken lidstaten zijn van mening dat de beoogde herziening noodzakelijk en evenredig is in het licht van een van de volgende situaties:

   i) minstens een van de in artikel 9, lid 4, onder b), vermelde alarmdrempels is bereikt en de betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten hebben de situatie beoordeeld en aangetoond dat de gevolgen van het bereiken van de alarmdrempel(s) onvoldoende kunnen worden beperkt tenzij de prestatiedoelstellingen worden herzien;

   ii) de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen, waaronder ook die met betrekking tot investeringen, op basis waarvan de desbetreffende prestatiedoelstellingen werden vastgesteld, zijn in aanzienlijke en blijvende mate niet meer nauwkeurig ten gevolge van omstandigheden die op het moment van de vaststelling van het prestatieplan niet konden worden voorzien, en de betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten hebben de situatie beoordeeld en hebben aangetoond dat de daaruit voortvloeiende gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt tenzij de prestatiedoelstellingen worden herzien.

b) op basis van een met redenen omkleed verzoek van de betrokken lidstaten heeft de Commissie besloten dat:

   i) de beoogde herziening noodzakelijk en evenredig is in het licht van een van de volgende onder a) vermelde situaties:

   ii) de beoogde herziene prestatiedoelstellingen samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, na die doelstellingen te hebben beoordeeld op basis van de in bijlage IV, punt 1, vastgestelde criteria.

De Commissie stelt het onder b) bedoelde besluit vast binnen zeven maanden na de datum waarop de betrokken lidstaten het volledige verzoek hebben ingediend.

2. Herzieningen van prestatiedoelstellingen die krachtens dit artikel worden vastgesteld, zijn niet retroactief van toepassing.

Artikel 19

Goedkeuring van het netwerkprestatieplan

1. Uiterlijk drie maanden voor het begin van de referentieperiode dient de Netwerkbeheerder het ontwerp van het netwerkprestatieplan in bij de Commissie, na bekrachtiging ervan door de netwerkbeheerraad, zoals vermeld in artikel 18, lid 1, onder o), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123.

2. De Commissie beoordeelt of het ontwerp-prestatieplan voldoet aan de criteria van bijlage V.

De Commissie kan de Netwerkbeheerder vragen een herziening van dat ontwerp van het netwerkprestatieplan in te dienen als dit nodig is om de overeenstemming met de in bijlage V vastgestelde criteria te garanderen.

3. Als de Commissie tot de bevinding komt dat het ontwerp van het netwerkprestatieplan voldoet aan de criteria van bijlage V, stelt zij het netwerkprestatieplan vast.

4. Nadat het netwerkprestatieplan door de Commissie is vastgesteld overeenkomstig lid 3, wordt het door de Netwerkbeheerder gepubliceerd en uitgevoerd.

5. Als het netwerkprestatieplan niet vóór het begin van de referentieperiode door de Commissie is vastgesteld ten gevolge van de tijd die nodig is om de in de leden 2 en 3 bedoelde procedures te voltooien, is de meest recente door de Netwerkbeheerder bekrachtigde versie van het ontwerp van het netwerkprestatieplan voorlopig van toepassing tot de Commissie het netwerkprestatieplan vaststelt.

HOOFDSTUK V

FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN, VASTSTELLING VAN HEFFINGSZONES, VASTSTELLING VAN DE KOSTENBASIS VOOR HEFFINGEN EN TRANSPARANTIE

Artikel 20

Beginselen voor de financiering van luchtvaartnavigatiediensten

1. De bepaalde kosten van en-routeluchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door en-routeheffingen die worden opgelegd aan luchtruimgebruikers en, indien artikel 25, lid 3, van toepassing is, door andere in dat artikel vermelde inkomsten.

2. De bepaalde kosten van terminalluchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door terminalheffingen die worden opgelegd aan luchtruimgebruikers en, indien artikel 25, lid 3, van toepassing is, door andere in dat artikel vermelde inkomsten.

3. Inkomsten uit en-routeheffingen of terminalheffingen mogen niet worden gebruikt om commerciële activiteiten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten te financieren.

Artikel 21

Vaststelling van heffingszones

1. In het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim waarin luchtvaartnavigatiediensten worden verleend aan luchtruimgebruikers stellen de lidstaten een of meer heffingszones in met het oog op het opleggen van en-routeheffingen (en-routeheffingszone) en een of meer heffingszones met het oog op het opleggen van terminalheffingen (terminalheffingszone).

De lidstaten raadplegen de betrokken vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers alvorens die zones in te stellen of te wijzigen.

De lidstaten stellen de Commissie en, indien nodig, het Central Route Charges Office (CRCO) van Eurocontrol minstens zeven maanden vóór het begin van de referentieperiode in kennis van de instelling of wijziging van die heffingszones.

2. De lidstaten zien erop toe dat het geografische toepassingsgebied van de heffingszones duidelijk is gedefinieerd. De heffingszones moeten samenhangend zijn met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en mogen diensten omvatten die verleend worden door een in een andere lidstaat gevestigde verlener van luchtvaartnavigatiediensten, in verband met grensoverschrijdend luchtruim.

3. Wanneer luchtverkeersdiensten in verband met de nadering en het vertrek van luchtvaartuigen voor een groep van luchthavens samen worden verleend, mogen de lidstaten een specifieke terminalheffingszone instellen binnen de betrokken terminalzone.

4. Wanneer lidstaten beslissen en-routeheffingszones of terminalheffingszones in te stellen die zich uitstrekken over het luchtruim waarvoor meer dan een lidstaat verantwoordelijk is, of wanneer lidstaten beslissen een gemeenschappelijke heffingszone in te stellen, zien de betrokken lidstaten toe op de samenhangende en uniforme toepassing van deze verordening op de luchtvaartnavigatiediensten in het betrokken luchtruim.

De lidstaten stellen de Commissie en het CRCO van Eurocontrol onverwijld in kennis van dergelijke beslissingen.

5. De lidstaten mogen tijdens een referentieperiode een terminalheffingszone wijzigen of een nieuwe terminalheffingszone instellen op voorwaarde dat zij:

a) voorafgaand aan de wijziging overleg plegen met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

b) de Commissie en het CRCO van Eurocontrol onverwijld in kennis stellen van de wijziging;

c) onverwijld al het volgende indienen bij de Commissie:

   i) de relevante gegevens betreffende kosten en verkeer die de situatie vóór en na de wijziging op passende wijze weerspiegelen;

   ii) de opmerkingen van de overeenkomstig punt a) geraadpleegde vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en verleners van luchtvaartnavigatiediensten;

iii) een beoordeling van de verwachte gevolgen van de wijziging voor het bereiken van de nationale prestatiedoelstellingen of FAB-prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie en voor de prestatiemonitoring;

iv) een bijwerking van het prestatieplan met de relevante gegevens.

6. De lidstaten mogen een en-routeheffingszone niet wijzigen tijdens een referentieperiode.

Artikel 22

Vaststelling van de kostenbasis voor heffingen

1. De kostenbasis voor en-route- en terminalheffingen bestaat uit de bepaalde kosten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten in de desbetreffende heffingszone.

Bepaalde kosten die voortvloeien uit nieuwe ATM-systemen en belangrijke wijzigingen van bestaande ATM-systemen worden alleen in de kostenbasis opgenomen als die systemen samenhangend zijn met de tenuitvoerlegging van het Europees ATM-masterplan, en met name met de in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten.

De lidstaten mogen beslissen de volgende bepaalde kosten in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten op te nemen in de kostenbasis, overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder b), tweede zin, van Verordening (EG) nr. 550/2004:

a) bepaalde kosten van bevoegde autoriteiten;

b) bepaalde kosten van de in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde gekwalificeerde entiteiten;

c) bepaalde kosten die voortvloeien uit het Internationaal Verdrag van Eurocontrol tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960, zoals laatstelijk gewijzigd.

2. Onverminderd artikel 18 worden de bepaalde kosten die worden opgenomen in de kostenbasis voor en-route- en terminalnavigatieheffingen vastgesteld vóór het begin van elke referentieperiode, als onderdeel van het prestatieplan en in reële termen, en worden ze gespecificeerd voor elk kalenderjaar van die periode in reële en in nominale termen, met uitzondering van de bepaalde kosten in lid 1, derde alinea, en in lid 4, onder c) en d), die in nominale termen worden vastgesteld wanneer een rapporteringssysteem op basis van de historische kostprijs wordt toegepast.

3. De bepaalde kosten in de kostenbasis voor en-route- en terminalheffingen worden berekend in de nationale munteenheid. Wanneer een gemeenschappelijke heffingszone met één eenheidstarief is vastgesteld, zetten de betrokken lidstaten de bepaalde kosten om in één munteenheid (de euro of een andere nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten), om te garanderen dat het eenheidstarief op transparante wijze wordt berekend overeenkomstig artikel 25, lid 4.

4. De bepaalde kosten in de kostenbasis voor en-route- en terminalheffingen bestaan uit:

a) personeelskosten;

b) andere werkingskosten dan personeelskosten;

c) afschrijvingskosten;

d) kapitaalkosten;

e) buitengewone kosten;

De onder a) bedoelde personeelskosten omvatten de brutosalarissen, vergoedingen voor overuren, werkgeversbijdragen aan socialezekerheidsstelsels, pensioenkosten en kosten van andere voordelen. De pensioenkosten worden berekend op basis van voorzichtige aannames die gebaseerd zijn op de toepasselijke pensioenregeling of op de nationale wetgeving, al naargelang van toepassing. Die aannames worden gespecificeerd in het prestatieplan.

De onder b) bedoelde andere werkingskosten dan personeelskosten omvatten kosten voor de aankoop van goederen en diensten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van kosten van uitbestede diensten, materiaal, energie, nutsvoorzieningen, huur van gebouwen, uitrusting en faciliteiten, onderhoud, verzekeringen en reiskosten.

De onder c) bedoelde afschrijvingskosten omvatten kosten met betrekking tot alle vaste activa die gebruikt worden voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Vaste activa worden afgeschreven overeenkomstig hun verwachte levensduur, op basis van de lineaire methode die wordt toegepast op de kosten van activa. Om de afschrijving te berekenen, worden de historische of de huidige kosten gebruikt. De methode die gebruikt wordt voor de berekening van

de afschrijvingskosten mag niet worden gewijzigd tijdens de afschrijvingsperiode en moet samenhangend zijn met de toegepaste kapitaalkosten, d.w.z. nominale kapitaalkosten voor historischekostenberekening en reële kapitaalkosten voor huidigekostenberekening. Wanneer huidigekostenberekening wordt toegepast, omvatten de kapitaalkosten geen inflatie en worden de gelijkwaardige cijfers van de historischekostenberekening eveneens ter beschikking gesteld om een vergelijking en beoordeling mogelijk te maken.

Wat het bepaalde onder d) betreft, zijn de kapitaalkosten gelijk aan het product van de volgende elementen:

i) de som van de gemiddelde nettoboekwaarde van de in gebruik of in aanbouw zijnde vaste activa en eventuele door de nationale toezichthoudende autoriteiten vastgestelde aanpassingen van de totale activa, die door de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten worden gebruikt, en de gemiddelde nettowaarde van de vlottende activa, met uitzondering van rentedragende rekeningen, die nodig zijn voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;

ii) het gewogen gemiddelde van de rentevoet op schulden en het rendement op het eigen vermogen. Voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten zonder eigen vermogen wordt het gewogen gemiddelde berekend op basis van het verschil tussen het totaal van de onder (i) bedoelde activa en de schulden.

Met het oog op de vaststelling van de kapitaalkosten worden de factoren waaraan gewicht moet worden toegekend, gebaseerd op het aandeel van de financiering via schulden of eigen vermogen. De rentevoet op schulden is gelijk aan de gemiddelde rentevoet op de schulden van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten. Het rendement op het eigen vermogen is gelijk aan het rendement dat voor de referentieperiode in het prestatieplan is vastgesteld en wordt gebaseerd op het financiële risico van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten uitgaven doen voor het leasen van vaste activa, dan worden die kosten niet opgenomen in de berekening van de kapitaalkosten.

Wat het bepaalde onder e) betreft: buitengewone kosten bestaan uit niet-terugkerende kosten in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van alle niet-terugvorderbare belastingen en douanerechten.

5. De bepaalde kosten worden op transparante wijze toegewezen aan de heffingszones waarvoor ze zijn gemaakt. Bepaalde kosten die voor meerdere heffingszones zijn gemaakt, worden evenredig verdeeld op basis van een transparante methode.

Daartoe bepalen de nationale toezichthoudende autoriteiten vóór het begin van elke referentieperiode de criteria die worden gebruikt om bepaalde kosten toe te wijzen aan heffingszones, met inachtneming van het bepaalde onder b) en c) van deze alinea, alsook de criteria om de bepaalde kosten toe te wijzen tussen en-route- en terminaldiensten; zij nemen deze informatie op in het prestatieplan overeenkomstig bijlage II, punt 3.3, onder d).

De bepaalde kosten die zijn opgenomen in de kostenbasis voor terminalheffingszones omvatten de kosten van de volgende diensten:

a) de plaatselijke verkeersleiding op de luchthaven of vluchtinlichtingendiensten op de luchthaven, waaronder begrepen vluchtadviseringsdiensten, en alarmeringsdiensten;

b) luchtverkeersdiensten die betrekking hebben op naderende en vertrekkende vliegtuigen binnen een bepaalde afstand van een luchthaven, welke worden gedefinieerd op basis van operationele behoeften;

c) het evenredige deel van de luchtvaartnavigatiediensten dat gemeenschappelijk is voor en-route- en terminaldiensten.

6. De bepaalde kosten voor vluchten die zijn vrijgesteld overeenkomstig artikel 31, leden 3, 4 en 5, bestaan uit:

a) de bepaalde kosten van vrijgestelde VFR-vluchten, berekend aan de hand van een methode voor het bepalen van de marginale kosten;

b) de bepaalde kosten van vrijgestelde IFR-vluchten, berekend als het product van de volgende elementen:

   i) de bepaalde kosten voor IFR-vluchten, bestaande uit de totale bepaalde kosten min de bepaalde kosten van VFR-vluchten;

   ii) de verhouding tussen het aantal diensteenheden en het totale aantal diensteenheden, bestaande uit de diensteenheden voor IFR-vluchten en voor niet-vrijgestelde VFR-vluchten.

Met het oog op de berekening van het eenheidstarief worden de bepaalde kosten van vrijgestelde VFR-vluchten gescheiden van de bepaalde kosten voor IFR-vluchten

7. De nationale toezichthoudende autoriteiten controleren voor elke heffingszone of de kostenbasis voor en-route-terminalheffingen voldoet aan de eisen van artikel 15, lid 2, van Verordening (EG) nr. 550/2004 en van het onderhavige artikel. Met het oog hierop onderzoeken de nationale toezichthoudende autoriteiten de relevante boekhoudkundige documenten, met inbegrip van alle boekingen van activa en ander materiaal dat relevant is voor de vaststelling van de kostenbasis voor de heffingen.

Artikel 23

Werkelijke kosten

De bepalingen van artikel 22 zijn mutatis mutandis van toepassing op de vaststelling van de werkelijke kosten.

Artikel 24

Transparantie van de kosten

1. De lidstaten stellen de kostenbasis voor elke heffingszone op transparante wijze vast.

2. Minstens vier maanden vóór het begin van de referentieperiode raadplegen de lidstaten op gecoördineerde wijze de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, voor zover relevant, de luchthavengebruikers en luchthavencoördinatoren over de geplande vaststelling van de bepaalde kosten die worden opgenomen in de kostenbasis voor de en-route- en terminalheffingen, over nieuwe en bestaande investeringen, ramingen van de diensteenheden en het heffingsbeleid voor de desbetreffende referentieperiode.

Als de lidstaten voornemens zijn een herziening van de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie aan te vragen overeenkomstig artikel 18, lid 1, gaan zij gedurende een referentieperiode eveneens over tot raadpleging.

Minstens drie weken voor de raadpleging verstrekken de lidstaten de rapporteringstabellen en de uit hoofde van bijlagen VII en IX vereiste informatie aan de entiteiten die zijn uitgenodigd om aan de raadpleging deel te nemen.

3. Tijdens de referentieperiode raadplegen de lidstaten jaarlijks op gecoördineerde wijze en overeenkomstig bijlage XII, punt 1, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, voor zover relevant, de luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren over de werkelijke kosten die in het voorgaande jaar zijn gemaakt en over het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten in het prestatieplan.

Minstens drie weken voor de raadpleging verstrekken de lidstaten de rapporteringstabel en de uit hoofde van bijlage VII vereiste informatie aan de entiteiten die zijn uitgenodigd om aan de raadpleging deel te nemen.

4. De lidstaten verstrekken de in de laatste alinea van de leden 2 en 3 bedoelde informatie aan de Commissie op de datum waarop ze aan de geraadpleegde partijen wordt verstrekt. De lidstaten stellen de Commissie ook in kennis van het resultaat van de raadpleging.

HOOFDSTUK VI

BEREKENING VAN DE EENHEIDSTARIEVEN EN HEFFINGEN

Artikel 25

Berekening van de eenheidstarieven

1. De lidstaten berekenen de en-route- en terminaleenheidstarieven vóór het begin van elk jaar van de referentieperiode.

2. Die tarieven worden berekend door het geraamde aantal totale en-route- of terminaldiensteenheden voor het relevante jaar, berekend overeenkomstig de punten 1 en 2 van bijlage VIII, te verdelen over de wiskundige som van de volgende elementen:

a) de bepaalde kosten voor het desbetreffende jaar, uitgedrukt in nominale termen, zoals vastgesteld in het prestatieplan;

b) de aanpassingen aan de inflatie overeenkomstig artikel 26;

c) de aanpassingen die voortvloeien uit de toepassing van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding, overeenkomstig artikel 27, leden 2 tot en met 5;

d) de aanpassingen die voortvloeien uit de toepassing van het mechanisme voor kostenrisicospreiding, overeenkomstig artikel 28, leden 4, 5 en 6;

e) de aanpassingen die voortvloeien uit de toepassing van de financiële stimuleringsregelingen, overeenkomstig artikel 11, leden 3 en 4;

f) de aanpassingen die voortvloeien uit de modulering van luchtvaartnavigatieheffingen overeenkomstig artikel 32;

g) de aanpassingen die voortvloeien uit verkeersvariaties, overeenkomstig artikel 27, lid 8;

h) de aanpassingen die voortvloeien uit verkeersvariaties, overeenkomstig artikel 27, lid 9;

i) aftrek van andere inkomsten, overeenkomstig lid 3 van dit artikel;

j) kruisfinanciering tussen en-routeheffingszones of tussen terminalheffingszones, overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder e), van Verordening (EG) nr. 550/2004;

k) aanpassingen voor verschillen in inkomsten die voortvloeien uit de tijdelijke toepassing van het eenheidstarief overeenkomstig artikel 29, lid 5;

l) aanpassingen met betrekking tot voorgaande referentieperiodes.

3. Met het oog op lid 2, onder (i), worden de volgende in jaar n verkregen inkomsten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten als „andere inkomsten" in mindering gebracht van de bepaalde kosten:

a) overheidsmiddelen, met inbegrip van financiële steun uit de steunprogramma's van de Unie;

b) inkomsten uit commerciële activiteiten, als de betrokken lidstaten hebben besloten dat die inkomsten in mindering moeten worden gebracht;

c) met betrekking tot terminalluchtvaartnavigatieheffingen, inkomsten uit contracten of overeenkomsten die zijn gesloten tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten, voor zover de betrokken lidstaten hebben besloten dat die inkomsten in mindering moeten worden gebracht.

Wat punt a) betreft, worden personeelskosten en andere werkingskosten uiterlijk in het jaar n+2 in mindering gebracht van de bepaalde kosten. Overheidsmiddelen waarmee afschrijvingskosten worden gefinancierd worden in mindering gebracht van de bepaalde kosten overeenkomstig de waardeverminderingstabel van de gefinancierde activa (duur en annuïteit). Een lidstaat mag beslissen om een bedrag in verband met de administratieve kosten voor de rapportering over de financieringsovereenkomst niet in mindering te brengen van de bepaalde kosten als deze administratieve kosten niet zijn opgenomen in de kostenbasis voor de heffingen. Een lidstaat mag ook beslissen om overheidsmiddelen die ontvangen zijn om kosten te dekken die niet bekend waren op het ogenblik dat het prestatieplan werd opgesteld en dus niet zijn opgenomen in de kostenbasis voor de heffingen, niet in mindering te brengen van de bepaalde kosten. de kosten die gedekt worden door overheidsmiddelen mogen niet in rekening worden gebracht aan de luchtruimgebruikers.

De in de punten b) en c) bedoelde inkomsten worden uiterlijk in het jaar n+2 in mindering gebracht van de bepaalde kosten.

4. De eenheidstarieven worden in de nationale munteenheid berekend.

Wanneer lidstaten beslissen een gemeenschappelijke heffingszone in te stellen overeenkomstig artikel 21, lid 4, wordt het eenheidstarief berekend in één munteenheid, hetzij de euro, hetzij een andere nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten. De betrokken lidstaten stellen de Commissie en het CRCO van Eurocontrol in kennis van de gebruikte munteenheid.

Artikel 26

Aanpassing aan de inflatie

Voor elk jaar van de referentieperiode worden de in de kostenbasis opgenomen bepaalde kosten voor de en-route- en terminalheffingen van jaar n, uitgedrukt in nominale termen, aangepast op basis van het verschil in percentage tussen de werkelijke inflatie-index en de geraamde inflatie-index voor dat jaar n, en meegenomen bij de berekening van het eenheidstarief voor het jaar n+2.

De bepaalde kosten die bedoeld zijn in artikel 22, lid 1, derde alinea, en, in het geval gebruik wordt gemaakt van historischekostenberekening, artikel 22, lid 4, onder c) en d), worden niet aangepast aan de inflatie.

Artikel 27

Mechanisme voor verkeersrisicospreiding

1. Met betrekking tot de in artikel 11, lid 2, bedoelde stimuleringsregelingen wordt een mechanisme voor verkeersrisicospreiding toegepast. Volgens dat mechanisme wordt het risico op schommelingen in de inkomsten door afwijkingen van de in het prestatieplan vastgestelde raming van de diensteenheden gespreid over de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchtruimgebruikers, zoals bepaald in dit artikel.

2. Wanneer het werkelijke aantal diensteenheden in een jaar n met niet meer dan 2 % afwijkt van de raming die voor dat jaar is opgenomen in het prestatieplan, worden de daaruit voortvloeiende extra inkomsten of inkomstenverliezen volledig gedragen door de betrokken dienstverlener(s).

3. Wanneer het werkelijke aantal diensteenheden in een bepaald jaar n meer dan 2 % hoger ligt dan de raming die voor dat jaar is opgenomen in het prestatieplan, wordt 70 % van de extra inkomsten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten gevolge daarvan verkrijgen, boven de 2 % verschil tussen de werkelijke diensteenheden en die raming, doorberekend aan de luchtruimgebruikers via aanpassingen van de eenheidstarieven in jaar n+2.

Wanneer het werkelijke aantal diensteenheden in een bepaald jaar n meer dan 2 % lager ligt dan de raming die voor dat jaar is opgenomen in het prestatieplan, wordt 70 % van het inkomstenverlies dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten gevolge daarvan lijden, boven de 2 % verschil tussen de werkelijke diensteenheden en die raming, doorberekend aan de luchtruimgebruikers via aanpassingen van de eenheidstarieven in jaar n+2.

4. Wanneer het werkelijke aantal diensteenheden in een bepaald jaar n lager is dan 90 % van de raming die voor dat jaar is opgenomen in het prestatieplan, wordt het inkomstenverlies dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten gevolge daarvan lijden, boven de 10 % verschil tussen de werkelijke diensteenheden en die raming, volledig doorberekend aan de luchtruimgebruikers via aanpassingen van de eenheidstarieven in jaar n+2.

Wanneer het werkelijke aantal diensteenheden in een bepaald jaar n hoger is dan 110 % van de raming die voor dat jaar is opgenomen in het prestatieplan, worden de extra inkomsten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten gevolge daarvan verkrijgen, boven de 10 % verschil tussen de werkelijke diensteenheden en die raming, volledig doorberekend aan de luchtruimgebruikers via aanpassingen van de eenheidstarieven in jaar n+2.

5. De nationale toezichthoudende autoriteiten kunnen de waarden van de parameters van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding, zoals uiteengezet in leden 2 en 3, aanpassen. Als de nationale toezichthoudende autoriteiten die waarden aanpassen, moeten zij:

a) de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten raadplegen over de voorgenomen waarden;

b) ervoor zorgen dat de daaruit voortvloeiende risicoblootstelling van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten niet lager is dan het maximum van de aan risico's onderhevige inkomsten volgens het mechanisme van leden 2 en 3;

c) rekening houden met de variatie in de kosten van de capaciteitsverstrekking door de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten ten gevolge van schommelingen in het verkeer.

6. Het bepaalde in de leden 2 tot en met 5 geldt niet voor de volgende bepaalde kosten:

a) de bepaalde kosten die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 22, lid 1, derde alinea;

b) de bepaalde kosten voor meteorologische diensten.

7. De lidstaten mogen de bepaalde kosten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben gekregen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat, overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004, vrijstellen van de toepassing van de leden 2 tot en met 5.

8. Met betrekking tot de in lid 6 en, voor zover van toepassing, lid 7 bedoelde bepaalde kosten worden alle extra inkomsten of verliezen in jaar n ten gevolge van verschillen tussen de werkelijke diensteenheden en de in het prestatieplan opgenomen raming van de diensteenheden voor dat jaar doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een aanpassing van het eenheidstarief in jaar n+2.

9. De leden 2 tot en met 5 zijn niet van toepassing op de aanpassingen van de in artikel 25, lid 2, onder b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) en l), bedoelde aanpassingen van de eenheidstarieven. Met betrekking tot de in artikel 25, lid 2, onder b), c), d), e), f), g), h), i), j) en k) bedoelde aanpassingen worden alle extra inkomsten of verliezen in jaar n ten gevolge van verschillen tussen de werkelijke diensteenheden en de in het prestatieplan opgenomen raming van de diensteenheden voor dat jaar doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een aanpassing van het eenheidstarief in jaar n+2.

Artikel 28

Mechanisme voor kostenrisicospreiding

1. Met betrekking tot de in artikel 11, lid 2, bedoelde stimuleringsregelingen wordt een mechanisme voor kostenrisicospreiding toegepast. Volgens dat mechanisme worden verschillen tussen de in het prestatieplan opgenomen bepaalde kosten en de werkelijke kosten gespreid over de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de luchtruimgebruikers, overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

2. De in lid 1 bedoelde verschillen worden als volgt gespreid:

a) wanneer de werkelijke kosten over de hele referentieperiode lager uitvallen dan de bepaalde kosten, komt het verschil volledig ten goede van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat;

b) wanneer de werkelijke kosten over de hele referentieperiode hoger uitvallen dan de bepaalde kosten, komt het verschil volledig ten laste van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat.

3. Lid 2 is niet van toepassing als het verschil tussen de bepaalde kosten en de werkelijke kosten voortvloeit uit minstens een van de volgende wijzigingen:

a) onvoorziene wijzigingen in de kosten van nieuwe en bestaande investeringen;

b) onvoorziene wijzigingen in de kosten als bedoeld in artikel 22, lid 1, derde alinea;

c) onvoorziene en ingrijpende wijzigingen in de overeenkomstig artikel 22, lid 4, vastgestelde pensioenkosten ten gevolge van onvoorziene wijzigingen in de nationale pensioenwetgeving of de boekhoudwetgeving met betrekking tot pensioenen of onvoorziene wijzigingen in de omstandigheden op de financiële markten, op voorwaarde dat die wijzigingen in pensioenkosten buiten de controle vallen van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en, in het geval van een kostenstijging, dat de verlener van luchtvaartnavigatiediensten redelijke maatregelen heeft genomen om de kostenstijging tijdens de referentieperiode te beheren;

d) onvoorziene en ingrijpende wijzigingen in de kosten ten gevolge van onvoorziene wijzigingen in de rente op de leningen waarmee de kosten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd, op voorwaarde dat die wijzigingen in de kosten buiten de controle vallen van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en, in het geval van een kostenstijging, dat de verlener van luchtvaartnavigatiediensten redelijke maatregelen heeft genomen om de kostenstijging tijdens de referentieperiode te beheren;

e) onvoorziene en ingrijpende wijzigingen in de kosten ten gevolge van onvoorziene wijzigingen in de nationale belastingwetgeving of andere onvoorziene nieuwe kostenposten die niet zijn opgenomen in het prestatieplan maar wettelijk verplicht zijn.

De bepaalde kosten met betrekking tot de in deze alinea bedoelde kosten worden geïdentificeerd en gecategoriseerd in het prestatieplan, overeenkomstig bijlage II, punt 3.3, onder h).

De in deze alinea bedoelde verschillen tussen bepaalde en werkelijke kosten worden geïdentificeerd en jaarlijks toegelicht overeenkomstig bijlagen VII en IX.

4. Met betrekking tot de in lid 3, onder a), bedoelde onvoorziene wijzigingen in kosten worden de verschillen tussen de bepaalde en de werkelijke kosten als volgt gespreid:

a) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar of over de volledige referentieperiode lager uitvallen dan de bepaalde kosten, betaalt de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat het verschil terug aan de luchtruimgebruikers via een verlaging van het eenheidstarief in jaar n+2 of in de volgende referentieperiode, tenzij de nationale toezichthoudende autoriteit op basis van een gedetailleerde verantwoording van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en na overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers beslist dat de verlener van luchtvaartnavigatiediensten een gedeelte van het verschil niet moet terugbetalen;

b) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar of over de volledige referentieperiode niet meer dan 5 % hoger uitvallen dan de bepaalde kosten, mogen de lidstaten beslissen dat de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat het verschil mag doorberekenen aan de luchtruimgebruikers via een stijging van het eenheidstarief in jaar n+2 of in de volgende referentieperiode, onder voorbehoud dat de nationale toezichthoudende autoriteit, na overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, haar goedkeuring hecht aan een gedetailleerde verantwoording door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, met name wat betreft de noodzaak om de capaciteit te verhogen.

Wanneer de verleners van luchtvaartnavigatiediensten tijdens de referentieperiode voornemens zijn om met betrekking tot grote investeringen de informatie die overeenkomstig punt 2.2, onder b), van bijlage II, in het prestatieplan is vermeld, toe te voegen, te annuleren of te vervangen, moeten deze wijzigingen worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende autoriteit, na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

5. Met betrekking tot de in lid 3, onder b), bedoelde onvoorziene wijzigingen in kosten worden de verschillen tussen de bepaalde en de werkelijke kosten als volgt gespreid:

a) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar lager uitvallen dat de voor dat kalenderjaar vastgestelde bepaalde kosten, betalen de lidstaten het verschil terug aan de luchtruimgebruikers via een verlaging van het eenheidstarief in jaar n+2;

b) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar hoger uitvallen dat de voor dat kalenderjaar vastgestelde bepaalde kosten, berekenen de lidstaten het verschil door aan de luchtruimgebruikers via een verhoging van het eenheidstarief in jaar n+2.

6. Met betrekking tot de in lid 3, onder c), d) en e), bedoelde onvoorziene wijzigingen in kosten worden de verschillen tussen de bepaalde en de werkelijke kosten als volgt gespreid:

a) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar of over de volledige referentieperiode lager uitvallen dan de bepaalde kosten, betaalt de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat het verschil terug aan de luchtruimgebruikers via een verlaging van het eenheidstarief in jaar n+2, in de volgende referentieperiode of in de volgende twee referentieperioden, als de terug te betalen bedragen een onevenredig effect hebben op het eenheidstarief;

b) wanneer de werkelijke kosten over een kalenderjaar of over de volledige referentieperiode hoger uitvallen dan de bepaalde kosten, mogen de lidstaten beslissen dat de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten of de betrokken lidstaat het verschil mag doorberekenen aan de luchtruimgebruikers via een verhoging van het eenheidstarief in jaar n+2, in de volgende referentieperiode of in de volgende twee referentieperioden, als de door te berekenen bedragen een onevenredig effect hebben op het eenheidstarief.

7. De nationale toezichthoudende autoriteiten controleren jaarlijks of de verleners van luchtvaartnavigatiediensten de bepalingen van dit artikel correct toepassen. De nationale toezichthoudende autoriteiten stellen uiterlijk op 1 september van het jaar n+1 een verslag op over de wijzigingen in de in lid 3 bedoelde kosten die zich hebben voorgedaan in jaar n. De vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers worden geraadpleegd met betrekking tot dit verslag.

In dit verslag, dat uiterlijk op 1 september van het jaar na het laatste jaar van de referentieperiode moet worden opgesteld, maken de nationale toezichthoudende autoriteiten ook de balans op van de onvoorziene wijzigingen van de in lid 3, onder a), c), d) en e), bedoelde kosten gedurende de volledige referentieperiode.

Artikel 29

De vaststelling van eenheidstarieven voor heffingszones

1. Overeenkomstig artikel 25 stellen de lidstaten elk jaar een eenheidstarief vast voor elke heffingszone. Onverminderd lid 3 mogen de eenheidstarieven niet worden gewijzigd in de loop van een jaar.

2. De lidstaten stellen voor elke heffingszone een eenheidstarief vast voor jaar n, overeenkomstig de volgende eisen:

a) de nationale toezichthoudende autoriteiten dienen uiterlijk op 1 juni van jaar n-1 namens hun respectieve lidstaat het berekende eenheidstarief in bij de Commissie en aan het CRCO van Eurocontrol, samen met de rapporteringstabellen en de in de bijlagen VII en IX uiteengezette aanvullende informatie;

b) indien nodig actualiseren de nationale toezichthoudende autoriteiten vóór 1 november van het jaar n-1 het onder a) bedoelde berekende eenheidstarief, na overleg met de luchtruimgebruikers. Uiterlijk op 1 november van jaar n-1 dienen zij dit geactualiseerde berekende eenheidstarief namens hun respectieve lidstaat in bij de Commissie en het CRCO van Eurocontrol;

c) Uiterlijk op 20 december van jaar n-1 stellen de lidstaten het eenheidstarief voor jaar n vast en stellen zij de Commissie en het CRCO van Eurocontrol daarvan in kennis.

3. De Commissie controleert of de in lid 2 bedoelde eenheidstarieven overeenkomstig de eisen van artikel 25, lid 2, zijn berekend.

Als de Commissie tot de bevinding komt dat een eenheidstarief niet voldoet aan de eisen van artikel 25, lid 2, stelt zij de betrokken lidstaat daarvan in kennis en verzoekt zij die lidstaat een herzien eenheidstarief in te dienen.

Als de Commissie tot de bevinding komt dat het herziene eenheidstarief overeenkomstig de eisen van artikel 25, lid 2, is berekend, stelt zij de betrokken lidstaat daarvan in kennis.

4. Als een eenheidstarief voor het jaar n wordt herzien na het begin van het jaar waarop het betrekking heeft wegens de tijd die nodig is om de in lid 3 bedoelde procedure te voltooien en als die herziening leidt tot een verschil in inkomsten, wordt het eenheidstarief als volgt aangepast:

a) een eerste aanpassing van het eenheidstarief in het jaar dat volgt op de herziening van het eenheidstarief, en;

b) een definitieve aanpassing van het eenheidstarief twee jaar na dat jaar.

5. Als de lidstaten vóór het begin van de referentieperiode geen prestatieplan hebben vastgesteld of als het prestatieplan overeenkomstig artikel 18 tijdens de referentieperiode is herzien, worden de eenheidstarieven indien nodig herberekend en zo snel mogelijk toegepast op basis van het vastgestelde prestatieplan of het vastgestelde herziene prestatieplan.

Wanneer een prestatieplan wordt vastgesteld na het begin van de referentieperiode geven alle verschillen in inkomsten ten gevolge van het feit dat de toegepaste eenheidstarieven berekend zijn op basis van het ontwerpprestatieplan in plaats van op basis van het vastgestelde prestatieplan, aanleiding tot een eerste aanpassing van het eenheidstarief in het jaar volgende op de vaststelling van het prestatieplan en een definitieve aanpassing van het eenheidstarief twee jaar daarna. De bepalingen van de artikelen 27 en 28 worden toegepast op basis van het vastgestelde prestatieplan en zijn retroactief van toepassing vanaf de eerste dag van de referentieperiode.

Wanneer een prestatieplan tijdens de referentieperiode wordt herzien overeenkomstig artikel 18, geven alle verschillen in inkomsten ten gevolge van het feit dat de toegepaste eenheidstarieven berekend zijn op basis van het vastgestelde prestatieplan in plaats van op basis van het herziene prestatieplan, aanleiding tot een eerste aanpassing van het eenheidstarief in het jaar volgende op de vaststelling van het herziene prestatieplan en een definitieve aanpassing van het eenheidstarief twee jaar daarna. De bepalingen van de artikelen 27 en 28 worden toegepast op basis van het vastgestelde herziene prestatieplan en zijn retroactief van toepassing vanaf de eerste dag van het jaar waarop het herziene prestatieplan van toepassing is.

6. Bij wijze van uitzondering op artikel 25, lid 2, mogen de lidstaten beslissen het in lid 1 vermelde eenheidstarief vast te stellen op een lager niveau dan het overeenkomstig artikel 25, lid 2, berekende eenheidstarief. In dat geval nemen zij dat lagere eenheidstarief op in de overeenkomstig het model van tabel 2 van bijlage IX opgestelde rapporteringstabellen over de berekening van de eenheidstarieven. Het daaruit voortvloeiende verschil in inkomsten wordt niet doorberekend aan de luchtruimgebruikers.

Artikel 30

Transparantie van eenheidstarieven

1. Uiterlijk op 1 augustus van elk jaar raadplegen de lidstaten op gecoördineerde wijze de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en, voor zover relevant, de luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren over essentiële elementen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van deze verordening, zoals bepaald in punt 2 van bijlage XII. Deze raadpleging mag samen met de in artikel 24, lid 3, bedoelde raadpleging worden gehouden.

Minstens drie weken voor de raadpleging verstrekken de lidstaten de rapporteringstabellen en de uit hoofde van bijlage IX vereiste informatie aan de geraadpleegde partijen.

2. De lidstaten verstrekken de in de tweede alinea van lid 1 bedoelde informatie aan de Commissie op dezelfde dag waarop ze aan de geraadpleegde partijen wordt verstrekt. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van het resultaat van de raadpleging.

Artikel 31

Berekening van heffingen

1. De en-routeheffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde en-routeheffingszone is gelijk aan het product van het voor die en-routeheffingszone vastgestelde eenheidstarief en de en-routediensteenheden voor die vlucht.

2. De terminalheffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde terminalheffingszone is gelijk aan het product van het voor die terminalheffingszone vastgestelde eenheidstarief en de terminaldiensteenheden voor die vlucht.

Met het oog op de berekening van de terminalheffing tellen de nadering en het vertrek van een vlucht als één vlucht. De te tellen eenheid is ofwel de aankomende ofwel de vertrekkende vlucht.

3. De lidstaten stellen de volgende vluchten vrij van en-routeheffingen

a) vluchten die worden uitgevoerd met luchtvaartuigen waarvan de maximaal toegestane startmassa minder dan 2 ton bedraagt;

b) gemengde VFR/IFR-vluchten in de heffingszones voor zover deze uitsluitend onder VFR worden uitgevoerd en geen en-routeheffing is opgelegd aan VFR-vluchten;

c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer, op officiële missies, van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers, voor zover de passende statusvermelding of opmerking in het vluchtplan aantoont dat de vlucht uitsluitend met dat doel wordt uitgevoerd;

d) opsporings- en reddingsvluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven.

4. De lidstaten mogen de volgende vluchten vrijstellen van en-routeheffingen:

a) militaire vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen van een lidstaat of een derde land;

b) opleidingsvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd in het luchtruim van de betrokken lidstaat en uitsluitend met het oog op het verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs of, in het geval van cockpitpersoneel, een bevoegdverklaring, wanneer een passende vermelding op het vluchtplan aangeeft dat de vlucht uitsluitend met dat doel wordt uitgevoerd.

c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het controleren of testen van apparatuur die gebruikt wordt of bestemd is om te worden gebruikt als grondapparatuur voor luchtvaartnavigatie, met uitzondering van vluchten voor positiebepaling van het desbetreffende luchtvaartuig;

d) vluchten die landen op de luchthaven van vertrek, zonder een tussenlanding te hebben gemaakt;

e) VFR-vluchten;

f) humanitaire vluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven;

g) douane- en politievluchten.

5. De lidstaten mogen vrijstelling van terminalheffingen verlenen voor de in de leden 3 en 4 bedoelde vluchten.

6. De lidstaten dekken de kosten van de diensten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten hebben verstrekt aan vluchten die zijn vrijgesteld van en-routeheffingen of terminalheffingen overeenkomstig lid 3, 4 of 5.

Artikel 32

Modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen

1. De lidstaten mogen de luchtvaartnavigatiediensten voor luchtruimgebruikers op niet-discriminerende en transparante basis moduleren teneinde:

a) het gebruik van de luchtvaartnavigatiediensten te optimaliseren;

b) het milieueffect van de luchtvaart te verminderen;

c) het niveau van congestie van het netwerk in een specifiek gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen te beperken;

d) de ATM-capaciteit van SESAR sneller uit te rollen dan vermeld in de in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde gemeenschappelijke projecten, met name om stimulansen te geven om luchtvaartuigen uit te rusten met in die gemeenschappelijke projecten opgenomen systemen.

De lidstaten zien er op toe dat de in de punten a), b) en c) van deze alinea bedoelde modulering van de heffingen niet leidt tot een algemene wijziging in de jaarlijkse inkomsten van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, in vergelijking met de situatie waarin de heffingen niet zijn gemoduleerd. Tekorten of overschotten geven aanleiding tot een aanpassing van het eenheidstarief in het jaar n+2.

2. De modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen wordt toegepast met betrekking tot de en-route- of de terminalheffing, of beide.

Voorafgaand aan de modulering van de heffingen raadplegen de lidstaten de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten over de geplande modulering.

3. De nationale toezichthoudende autoriteiten zien erop toe dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen correct toepassen en brengen verslag uit overeenkomstig artikel 37, lid 1.

Artikel 33

De inning van de heffingen

1. De lidstaten kunnen de heffingen innen in de vorm van één heffing per vlucht. Wanneer de heffingen op regionale basis worden gefactureerd en geïnd, mag als facturatiemunteenheid de euro worden gebruikt en mag een administratief eenheidstarief ter vergoeding van de facturatie- en inningskosten worden toegevoegd aan het desbetreffende eenheidstarief.

2. De lidstaten zien erop toe dat de bedragen die namens hen worden geïnd, worden gebruikt om de bepaalde kosten te dekken overeenkomstig de bepalingen van deze verordening.

3. De luchtruimgebruikers betalen alle overeenkomstig deze verordening opgelegde luchtvaartnavigatieheffingen onmiddellijk en volledig.

4. De lidstaten zien erop toe dat, voor zover nodig, effectieve en evenredige handhavingsmaatregelen voor de inning van luchtvaartnavigatieheffingen worden toegepast. Mogelijke maatregelen zijn het weigeren om diensten te verlenen, het aan de grond houden van luchtvaartuigen of andere handhavingsmaatregelen overeenkomstig de wetgeving van de desbetreffende lidstaat.

HOOFDSTUK VII

BIJZONDERE BEPALINGEN

Artikel 34

Vereenvoudigde heffingsregeling

1. Met inachtneming van de in lid 2 vermelde voorwaarden mogen lidstaten beslissen om voor de duur van een volledige referentieperiode een vereenvoudigde heffingsregeling vast te stellen en toe te passen ten aanzien van:

a) een of meer en-route- en een of meer terminalheffingszones;

b) een of meer verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in de onder a) bedoelde heffingszone(s).

2. De lidstaten mogen alleen beslissen een in lid 1 bedoelde vereenvoudigde heffingsregeling vast te stellen en toe te passen als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) een overeenkomstig artikel 14, lid 2, of artikel 15, lid 2 of 4, vastgesteld besluit bevestigt dat de prestatiedoelstellingen die de lidstaat in het in artikel 12 bedoelde ontwerpprestatieplan heeft vastgesteld, samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen;

b) de prestatiedoelstellingen op de prestatiekerngebieden veiligheid, capaciteit en milieu zijn bereikt in de drie jaren die voorafgingen aan de vaststelling van het in artikel 12 bedoelde ontwerpprestatieplan;

c) het prestatieplan omvat een stimuleringsregeling met betrekking tot capaciteitsdoelstellingen, zoals vereist bij artikel 11;

d) de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de betrokken luchtruimgebruikers zijn geraadpleegd over het geplande besluit, en de luchtruimgebruikers die minstens 65 % vertegenwoordigen van de IFR-vluchten die worden uitgevoerd in het luchtruim waarin de betrokken lidstaten verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, stemmen in met het geplande besluit.

3. Als de lidstaten beslissen een vereenvoudigde heffingsregeling vast te stellen en toe te passen, overeenkomstig lid 2, passen zij het volgende niet toe:

a) het in artikel 11, lid 2, en artikel 27 bedoelde mechanisme voor verkeersrisicospreiding. Door het mechanisme voor verkeersrisicospreiding niet toe te passen, wordt het verkeersrisico volledig gedragen door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten;

b) de bepalingen van artikel 28, leden 4, 5 en 6, met betrekking tot het mechanisme voor kostenrisicospreiding;

c) de overschotten of tekorten die voortvloeien uit de modulering van luchtvaartnavigatieheffingen overeenkomstig artikel 32.

Bij de berekening van de eenheidstarieven wordt nog steeds rekening gehouden met overdrachten van de jaren vóór de referentieperiode waarop de vereenvoudigde heffingsregeling wordt toegepast.

4. Als de lidstaten beslissen een vereenvoudigde heffingsregeling vast te stellen en toe te passen overeenkomstig lid 2, specificeren en onderbouwen zij hun beslissing in het prestatieplan, overeenkomstig punt 1.7 van bijlage II.

Artikel 35

Terminalluchtvaartnavigatiediensten en CNS-, MET- en AIS-diensten en ATM-gegevensdiensten die onderhevig zijn aan marktvoorwaarden

1. Onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden mogen lidstaten vóór of tijdens een referentieperiode beslissen dat de verlening van sommige of alle terminalluchtvaartnavigatiediensten, CNS-, MET-, AIS-diensten of ATM-gegevensdiensten die in hun overeenkomstig artikel 21 vastgestelde heffingszones worden verleend, onderhevig zijn aan marktvoorwaarden.

2. Wanneer lidstaten beslissen om lid 1 toe te passen voor de komende referentieperiode of, in voorkomend geval, voor de resterende duur van de referentieperiode en met betrekking tot de desbetreffende diensten, moeten zij:

a) geen kostenefficiëntiedoelstellingen vaststellen, met inbegrip van de vaststelling van bepaalde kosten, voor de in bijlage I, afdeling 2, punt 4.1, vermelde prestatiekernindicatoren;

b) geen mechanismen voor verkeersrisicospreiding en kostenrisicospreiding toepassen overeenkomstig de artikelen 27 en 28;

c) geen financiële stimulansen vaststellen voor de prestatiekerngebieden capaciteit en milieu, overeenkomstig artikel 11;

d) de terminalheffingen niet berekenen overeenkomstig artikel 31, lid 2;

e) de terminaleenheidstarieven niet vaststellen overeenkomstig artikel 29;

f) niet worden onderworpen aan de in artikel 24, lid 3, vermelde raadplegingsverplichtingen.

De punten d), e) en f) zijn alleen van toepassing op terminalluchtvaartnavigatiediensten.

Wanneer een lidstaat tijdens een referentieperiode beslist om lid 1 toe te passen, dient hij ook zijn prestatieplan overeenkomstig artikel 18, lid 1, te herzien met betrekking tot de desbetreffende diensten.

3. Een lidstaat mag pas beslissen lid 1 toe te passen nadat al de volgende stappen zijn doorlopen:

a) zijn nationale toezichthoudende autoriteit is op basis van een gedetailleerde beoordeling overeenkomstig de in bijlage X vastgestelde voorwaarden tot de bevinding gekomen dat de verlening van de desbetreffende diensten onderhevig is aan marktvoorwaarden;

b) hij heeft de betrokken vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers geraadpleegd over de geplande beslissing en over die beoordeling, en heeft, voor zover passend, rekening gehouden met hun opmerkingen;

c) hij heeft zijn geplande beslissing en die beoordeling openbaar gemaakt;

d) hij heeft zijn geplande beslissing en die beoordeling voorgelegd aan de Commissie en goedkeuring heeft gekregen van de Commissie.

Wat het bepaalde onder d) betreft, dient de lidstaat de beoordeling uiterlijk twaalf maanden voor het begin van een referentieperiode in of, in het geval van een beoordeling tijdens de referentieperiode, onmiddellijk nadat ze is voltooid. De Commissie deelt de betrokken lidstaat onverwijld mee of zij ermee instemt dat de beoordeling is uitgevoerd overeenkomstig de voorwaarden van bijlage X. Indien nodig vraagt de Commissie aanvullende informatie aan de betrokken lidstaat, welke die informatie onverwijld moet verstrekken.

4. Als een lidstaat beslist om lid 1 toe te passen, beoordeelt zijn nationale toezichthoudende autoriteit regelmatig of nog steeds voldaan is aan de voorwaarden van bijlage X.

Als de nationale toezichthoudende autoriteit tot de bevinding komt dat niet langer voldaan is aan die voorwaarden, trekt de lidstaat zijn beslissing onmiddellijk in nadat de in lid 3, onder b), c) en d), vermelde stappen zijn voltooid.

Na de intrekking mag de lidstaat de in lid 2, eerste alinea, vermelde uitzonderingen voor de komende referentieperiode of, in voorkomend geval, voor de resterende duur van de referentieperiode niet toepassen met betrekking tot de desbetreffende diensten. Als de intrekking tijdens de referentieperiode plaatsvindt, herziet de betrokken lidstaat ook zijn prestatieplan overeenkomstig artikel 18, lid 1.

5. Als de diensten waarop lid 1 van toepassing is, worden verleend in een overeenkomstig artikel 21, lid 4, ingestelde gemeenschappelijke heffingszone, mogen de betrokken lidstaten alleen samen beslissen dat de verlening van alle of een gedeelte van deze diensten onderhevig is aan marktvoorwaarden. In dat geval zien zij er samen op toe dat de eisen van dit artikel worden nageleefd.

6. Als een lidstaat beslist om lid 1 toe te passen, dient hij de in bijlage XI gespecificeerde informatie in het eerste jaar van elke referentieperiode bij de Commissie in. De Commissie maakt deze informatie niet openbaar.

HOOFDSTUK VIII

INFORMATIEVERSTREKKING, TOEZICHT, EN PUBLICATIE VAN INFORMATIE

Artikel 36

Informatieverstrekking

1. Met het oog op het toezicht overeenkomstig artikel 37 verstrekken de nationale toezichthoudende autoriteiten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de luchthavenexploitanten, de luchthavencoördinatoren, de luchtruimgebruikers en de Netwerkbeheerder alle in bijlage VI bedoelde gegevens aan de Commissie, overeenkomstig de specifieke voorschriften die voor elke partij zijn vastgesteld in die bijlage. De gegevens worden gratis en in elektronische vorm verstrekt.

Dit artikel is alleen van toepassing op luchtruimgebruikers die meer dan 35 000 vluchten per jaar in het Europese luchtruim uitvoeren, berekend als gemiddelde over de drie voorgaande jaren.

2. Als de in lid 1 vermelde partijen deze gegevens reeds geheel of gedeeltelijk verstrekken aan Eurocontrol of aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, hoeven zij die gegevens niet in te dienen bij de Commissie, op voorwaarde dat ze de Commissie meedelen welke gegevens ze reeds hebben verstrekt, wanneer ze dit hebben gedaan en of ze ze aan Eurocontrol of aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart hebben verstrekt.

3. Elke in lid 1 vermelde partij neemt de nodige maatregelen om de kwaliteit, validering en tijdige verstrekking te garanderen van de gegevens die zij overeenkomstig lid 1 moet indienen. Op verzoek van de Commissie verstrekt zij informatie over haar kwaliteitscontroles en valideringsprocessen met betrekking tot die gegevens.

Artikel 37

Toezicht en rapportering

1. De nationale toezichthoudende autoriteiten houden toezicht op de prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim, teneinde te beoordelen of de in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelstellingen worden gehaald.

Als de nationale toezichthoudende autoriteit tot de bevinding komt dat die doelstellingen niet worden gehaald, of dreigen niet te worden gehaald, stelt zij de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Om de situatie recht te zetten en de in het prestatieplan vermelde doelstellingen te halen, past de lidstaat of de betrokken nationale toezichthoudende autoriteit onverwijld de maatregelen toe waartoe hij/zij heeft besloten, rekening houdende met de in artikel 10, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 vermelde herstelmaatregelen. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van deze maatregelen.

Uiterlijk op 1 juni van elk jaar brengen de nationale toezichthoudende autoriteiten aan de Commissie verslag uit over de resultaten van het in de eerste alinea bedoelde toezicht tijdens het voorgaande jaar.

2. De Commissie houdt toezicht op de prestaties van de netwerkfuncties en beoordeelt of de in het netwerkprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen zijn gehaald.

Als de Commissie tot de bevinding komt dat de in het netwerkprestatieplan opgenomen prestatiedoelstellingen niet zijn gehaald of dreigen niet te worden gehaald, vraagt zij de Netwerkbeheerder om passende maatregelen te definiëren om de situatie recht te zetten en die doelstellingen te halen. De Netwerkbeheerder stelt de Commissie onverwijld in kennis van die maatregelen.

3. Op basis van de in de laatste alinea van lid 1 vermelde verslagen, haar eigen toezicht als bedoeld in lid 2 en de analyse van gegevens die overeenkomstig artikel 36, lid 1, zijn ontvangen, houdt de Commissie toezicht op de prestaties bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en beoordeelt zij regelmatig of de prestatiedoelstellingen zijn gehaald. De Commissie verstrekt de lidstaten minstens een keer per jaar informatie over haar toezichtsactiviteiten.

Artikel 38

Publicatie

1. De lidstaten maken de volgende informatie openbaar, met name via elektronische weg:

a) alle beslissingen die zij overeenkomstig artikel 1, leden 4 en 5, hebben genomen;

b) alle beslissingen die zij overeenkomstig artikel 35, lid 3, onder c), hebben genomen;

c) hun ontwerpprestatieplannen, als bedoeld in artikel 12;

d) hun vastgestelde prestatieplannen, als bedoeld in artikel 16;

e) hun rapporteringstabellen, als bedoeld in de artikelen 24, 29 en 30.

2. De Netwerkbeheerder maakt de volgende informatie openbaar, met name via elektronische weg:

a) het ontwerp van het netwerkprestatieplan, als bedoeld in artikel 19, lid 1;

b) het vastgestelde netwerkprestatieplan, als bedoeld in artikel 19, lid 3.

3. De verslagen en het ondersteunend materiaal die door het prestatiebeoordelingsorgaan worden opgesteld met betrekking tot de bijstand die dit orgaan overeenkomstig artikel 3 heeft verstrekt, worden openbaar gemaakt, met name via elektronische weg.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

Artikel 39

Verantwoording van en beroep tegen nationale beslissingen

De lidstaten zien erop toe dat de beslissingen die krachtens deze verordening worden genomen door hun bevoegde nationale autoriteiten voldoende zijn verantwoord en dat effectief beroep tegen deze beslissingen kan worden aangetekend overeenkomstig de nationale wetgeving.

Artikel 40

Intrekking

Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 worden met ingang van 1 januari 2020 ingetrokken. Die verordeningen blijven echter van toepassing met het oog op de tenuitvoerlegging van de prestatie- en heffingsregelingen met betrekking tot de tweede referentieperiode.

Artikel 41

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 11 februari 2019.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

PRESTATIEKERNINDICATOREN VOOR DE VASTSTELLING VAN DOELSTELLINGEN EN INDICATOREN VOOR MONITORING

AFDELING 1

Prestatiekernindicatoren voor de vaststelling van EU-wijde doelstellingen en van indicatoren voor monitoring op het niveau van de Unie

1. VEILIGHEID

1.1. **Prestatiekernindicatoren**

Het minimumniveau van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer dat moet worden bereikt door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gecertificeerd zijn om luchtverkeersdiensten te verlenen. Deze prestatiekernindicator is een maatstaf voor het niveau van tenuitvoerlegging van de volgende beheersdoelstellingen:

a) veiligheidsbeleid en -doelstellingen;

b) beheer van veiligheidsrisico's;

c) veiligheidsborging;

d) bevordering van de veiligheid;

e) veiligheidscultuur.

1.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) Het percentage runway incursions op het niveau van de Unie, met gevolgen voor de veiligheid die berekend zijn overeenkomstig afdeling 2, punt 1.2, onder (a).

b) Het percentage schendingen van de separatieminima op het niveau van de Unie, met gevolgen voor de veiligheid die berekend zijn overeenkomstig afdeling 2, punt 1.2, onder (b).

2. MILIEU

2.1. **Prestatiekernindicatoren**

Deze prestatiekernindicator is een maatstaf voor de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, berekend als volgt:

a) de indicator is de vergelijking tussen de lengte van het en-routedeel van het werkelijke traject dat is afgeleid van surveillancegegevens en de bereikte afstand, opgeteld voor IFR-vluchten die plaatsvinden in het in artikel 1 gedefinieerde luchtruim (hierna „Europees luchtruim" genoemd) of dit luchtruim doorkruisen;

b) „en-routedeel" verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;

c) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het Europees luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator, in plaats van de luchthaven van vertrek of bestemming;

d) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het Europees luchtruim en niet-Europees luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator;

e) de „bereikte afstand" is een functie van de plaats van het punt waarop de vlucht elk gedeelte van het luchtruim binnenkomt en het punt waarop hij dit luchtruim verlaat, voor alle delen van het traject. De bereikte afstand vertegenwoordigt de bijdrage die door deze punten wordt geleverd aan de grootcirkelafstand tussen de herkomst en de bestemming van de vlucht;

f) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

2.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het traject van het laatste ingediende vluchtplan, berekend als volgt:

i) het verschil tussen de lengte van het en-routedeel van het traject van het laatste ingediende vluchtplan en het overeenkomstige deel van de grootcirkelafstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die in het Europees luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;

ii) „en-routedeel" verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;

iii) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het Europees luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator, in plaats van de luchthaven van vertrek of bestemming;

iv) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het Europees luchtruim en niet-Europees luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator.

v) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

b) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het kortste ingesloten traject, berekend als volgt:

i) de indicator is het verschil tussen de lengte van het en-routedeel van de kortste ingesloten route die beschikbaar is voor vluchtplanning, zoals berekend door de algoritmen voor het bepalen van het vluchtpad en de systemen voor de validering van het vluchtplan van de Netwerkbeheerder, gemeten tussen de punten van binnenkomst in en vertrek uit twee terminal manoeuvring areas, en het overeenkomstige deel van de grootcirkelafstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die binnen het Europees luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen.

ii) deze indicator houdt rekening met de luchtruimbeperkingen op dagen met en zonder militaire activiteiten, welke zijn bekendgemaakt in het door de Netwerkbeheerder uitgegeven Route Availability Document en de werkelijke status van voorwaardelijke routes op het tijdstip van het laatste ingediende vluchtplan;

iii) „en-routedeel" verwijst naar het deel buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthavens;

iv) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het Europees luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator, in plaats van de luchthaven van vertrek of bestemming;

v) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het Europees luchtruim en niet-Europees luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het Europees luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator;

vi) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

c) Het effectieve gebruik van gereserveerd of gescheiden luchtruim, berekend als de verhouding tussen de oorspronkelijk aangevraagde toegewezen tijd voor reservatie of scheiding van het algemeen luchtverkeer en de uiteindelijk toegewezen tijd die gebruikt is voor de activiteit waarvoor die scheiding of reservatie vereist was. De indicator wordt berekend voor alle luchtruimtoewijzingen die worden aangemeld bij de Netwerkbeheerder.

d) De planning via beschikbare luchtruimstructuren, met inbegrip van gereserveerd of gescheiden luchtruim en voorwaardelijke routes, voor algemeen luchtverkeer, berekend als de verhouding tussen het aantal luchtvaartuigen die vluchtplannen indienen via die luchtruimstructuren en het aantal luchtvaartuigen dat zijn vlucht via die luchtruimstructuren had kunnen plannen.

e) Het gebruik van beschikbare luchtruimstructuren, met inbegrip van gereserveerd of gescheiden luchtruim en voorwaardelijke routes, door het algemene luchtverkeer, berekend als de verhouding tussen het aantal luchtvaartuigen dat via die luchtruimstructuren vliegt en het aantal luchtvaartuigen dat zijn vlucht via die luchtruimstructuren had kunnen plannen.

3. CAPACITEIT

3.1. **Prestatiekernindicator**

De gemiddelde duur (in minuten) van en-route-ATFM-vertragingen per vlucht die kunnen worden toegeschreven aan luchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

a) de en-route-ATFM-vertraging is de door de Netwerkbeheerder berekende vertraging die wordt uitgedrukt als het verschil tussen de geschatte vertrektijd en de door de Netwerkbeheerder toegewezen berekende vertrektijd;

b) met het oog op de toepassing van deze indicator wordt verstaan onder:

„geschatte vertrektijd": het voorspelde tijdstip waarop het luchtvaartuig opstijgt, berekend door de Netwerkbeheerder en gebaseerd op de meest recente geschatte off-blocktijd of, voor luchthavens die onder op samenwerking gebaseerde besluitvormingsprocedures vallen, de beoogde off-blocktijd, plus de geschatte tijd in de vertrektaxifase, zoals berekend door de Netwerkbeheerder;

„berekende vertrektijd": het tijdstip dat op de dag van de vluchtuitvoering door de Netwerkbeheerder wordt toegewezen op basis van tactische slottoewijzing, en waarop het luchtvaartuig wordt geacht op te stijgen;

„geschatte tijd in de vertrektaxifase": de geschatte tijd tussen off-block en opstijgen. Eventuele buffertijd op de wachtpositie of tijd voor ijsverwijdering van op afstand vóór het opstijgen, zijn inbegrepen in deze schatting;

c) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten en alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;

d) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

3.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) De gemiddelde duur, uitgedrukt in minuten, van de ATFM-vertraging bij aankomst die kan worden toegeschreven aan terminalluchtvaartnavigatiediensten en luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens en die is veroorzaakt door landingsbeperkingen op de luchthaven van bestemming, berekend als volgt:

i) deze indicator is de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per aankomende IFR-vlucht;

ii) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten die op de luchthaven van bestemming landen en heeft betrekking op alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

b) Het percentage vluchten met meer dan 15 minuten en-route-ATFM-vertraging, berekend als volgt:

i) de en-route-ATFM-vertraging berekend overeenkomstig punt 3.1, onder (a);

ii) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten en alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

c) De gemiddelde duur, uitgedrukt in minuten, van alle vertragingen bij vertrek, ongeacht de oorzaak, berekend als volgt:

i) deze indicator is de gemiddelde vertraging ten gevolge van:

— vertragingen die te wijten zijn aan de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij;

— en-route-ATFM-vertraging die door luchtruimgebruikers wordt gemeld;

— vertragingen die worden veroorzaakt door andere vertragingen (domino-effect);

— vertragingen in de activiteiten van luchthavens, met inbegrip van ATFM-vertragingen op luchthavens die door luchtruimgebruikers worden gemeld en die werden veroorzaakt door op verkeersvolumes gebaseerde regelgeving, met een referentielocatie die geclassificeerd is als luchthavenzone of luchthaven;

ii) deze indicator heeft betrekking op alle IFR-vluchten en wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

4. KOSTENEFFICIËNTIE

4.1. **Prestatiekernindicatoren**

De jaarlijkse evolutie van de gemiddelde EU-wijde „bepaalde eenheidskosten" voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

a) deze indicator wordt uitgedrukt als een percentage en is een weergave van de jaarlijkse variatie in de gemiddelde EU-wijde bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, beginnende bij de in artikel 9, lid 4, onder (a), vermelde basiswaarde;

b) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

c) de gemiddelde EU-wijde bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten is de verhouding tussen de bepaalde en-routekosten en het geraamde en-routeverkeer, uitgedrukt in en-routediensteenheden, die voor elk jaar van de referentieperiode op EU-niveau wordt verwacht, zoals vervat in de uitgangspunten van de Commissie voor de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen overeenkomstig artikel 9, lid 3;

d) de gemiddelde EU-wijde bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten wordt berekend in euro en in reële termen.

4.2. **Indicatoren voor monitoring**

De werkelijke eenheidskosten die ten laste komen van de afzonderlijke gebruikers voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten op het niveau van de Unie, berekend als volgt:

a) deze indicator wordt voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode berekend als het gewogen gemiddelde van de som van de bepaalde eenheidskost van elke lidstaat voor luchtvaartnavigatiediensten en de aanpassingen voor dat jaar overeenkomstig artikel 25, lid 2;

b) deze indicator wordt uitgedrukt in euro en in nominale termen;

AFDELING 2

Prestatiekernindicatoren voor de vaststelling van doelstellingen op lokaal niveau en indicatoren voor monitoring op lokaal niveau

1. VEILIGHEID

1.1. **Prestatiekernindicator**

Het niveau van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, overeenkomstig punt 1.1 van afdeling 1.

Met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

1.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) Het aantal runway incursions op luchthavens die in een lidstaat zijn gelegen, berekend als het totale aantal runway incursions met veiligheidsgevolgen die op die luchthavens hebben plaatsgevonden, gedeeld door het totale aantal IFR- en VFR-bewegingen op die luchthavens.

b) Het aantal schendingen van de separatieminima in het luchtruim van alle luchtverkeersleidingseenheden in een lidstaat, berekend als het totale aantal schendingen van de seperatieminima met veiligheidsgevolgen die in dat luchtruim hebben plaatsgevonden, gedeeld door het totale aantal gecontroleerde vluchturen in dat luchtruim.

c) Het aantal runway incursions op een luchthaven, berekend als het totale aantal runway incursions met veiligheidsgevolgen die op die luchthaven hebben plaatsgevonden en waarvoor luchtverkeersleidingsdiensten of CNS-diensten mede verantwoordelijk waren, gedeeld door het totale aantal IFR- en VFR-bewegingen op die luchthaven.

d) Het aantal schendingen van de separatieminima in het luchtruim waarin de verlener van luchtvaartnavigatiediensten luchtverkeersdiensten verleent, berekend als het totale aantal schendingen van de seperatieminima met veiligheidsgevolgen waarvoor luchtverkeersleidingsdiensten of CNS-diensten mede verantwoordelijk waren, gedeeld door het totale aantal gecontroleerde vluchturen in dat luchtruim.

e) Wanneer gebruik wordt gemaakt van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, het gebruik van deze systemen door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten als onderdeel van hun kader voor het beheer van veiligheidsrisico's, met het oog op de verzameling, opslag en bijna-realtime analyses van gegevens inzake — minstens — schendingen van separatieminima en runway incursions.

De in dit punt bedoelde indicatoren voor monitoring worden berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

Met het oog op de toepassing van de onder (a) vermelde indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van de luchthavens. Met het oog op de toepassing van de onder (b) vermelde indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op nationaal niveau. Met het oog op de toepassing van de onder (d) vermelde indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

2. MILIEU

2.1. **Prestatiekernindicator**

De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, berekend als volgt:

a) deze indicator is de vergelijking tussen de lengte van het en-routedeel van het werkelijke traject dat is afgeleid van surveillancegegevens en de bereikte afstand, opgeteld voor de IFR-vluchten die in het lokale luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;

b) „en-routedeel" verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthavens van herkomst en bestemming;

c) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het lokale luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator;

d) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het lokale luchtruim en niet-lokaal luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator.

e) „bereikte afstand" is een functie van de plaats van het punt waarop de vlucht het lokale luchtruim binnenkomt en het punt waarop hij dit luchtruim verlaat. De bereikte afstand vertegenwoordigt de bijdrage die door deze punten wordt geleverd aan de grootcirkelafstand tussen de herkomst en de bestemming van de vlucht;

f) met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, al naargelang het niveau waarop het prestatieplan is opgesteld;

g) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

2.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het traject van het laatste ingediende vluchtplan, als volgt berekend op lokaal niveau:

   i) het verschil tussen de lengte van het en-routedeel van het traject van het laatste ingediende vluchtplan en het overeenkomstige deel van de grootcirkelafstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die in het lokale luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;

   ii) „en-routedeel" verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;

   iii) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het lokale luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator;

   iv) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het lokale luchtruim en niet-lokaal luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator.

   v) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

b) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het kortste ingesloten traject van het laatste ingediende vluchtplan, als volgt berekend op lokaal niveau:

   i) de indicator is het verschil tussen de lengte van het en-routedeel van de kortste ingesloten route die beschikbaar is voor vluchtplanning, zoals berekend door de algoritmen voor het bepalen van het vluchtpad en de systemen voor de validering van het vluchtplan van de Netwerkbeheerder, en de som van de bereikte afstand van alle IFR-vluchten die binnen het lokale luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;

   ii) deze indicator houdt rekening met de luchtruimbeperkingen die zijn bekendgemaakt in het door de Netwerkbeheerder uitgegeven Route Availability Document en de werkelijke status van voorwaardelijke routes op het tijdstip van het laatste ingediende vluchtplan;

   iii) „en-routedeel" verwijst naar het deel buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthavens van herkomst en bestemming;

iv) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt op een luchthaven buiten het lokale luchtruim, wordt het punt van binnenkomst in of vertrek uit het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator;

v) wanneer een vlucht vertrekt en aankomt op een luchthaven in het lokale luchtruim en niet-lokaal luchtruim doorkruist, wordt alleen het gedeelte binnen het lokale luchtruim gebruikt voor de berekening van deze indicator.

vi) „bereikte afstand" is een functie van de plaats van het punt waarop de vlucht het lokale luchtruim binnenkomt en het punt waarop hij dit luchtruim verlaat. De bereikte afstand vertegenwoordigt de bijdrage die door deze punten wordt geleverd aan de grootcirkelafstand tussen de herkomst en de bestemming van de vlucht.

vii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode, als een gemiddelde. Bij de berekening van dit gemiddelde wordt geen rekening gehouden met de tien hoogste en de tien laagste dagwaarden.

c) De extra tijd in de vertrektaxifase, als volgt gedefinieerd op lokaal niveau:

i) deze indicator is het verschil tussen de werkelijke tijd in de vertrektaxifase en de tijd die nodig is wanneer de vertrektaxifase ongehinderd kan plaatsvinden;

ii) de tijd die nodig is wanneer de vertrektaxifase ongehinderd kan plaatsvinden is de tijd in de vertrektaxifase in perioden zonder congestie en met weinig verkeer op een luchthaven;

iii) deze indicator, uitgedrukt in minuten per vertrek, wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

d) De extra tijd in het terminalluchtruim, als volgt berekend op lokaal niveau:

i) deze indicator is het verschil tussen de ASMA-transittijd (Arrival Sequencing and Metering Area) en de ongehinderde tijd op basis van ASMA-transittijden;

ii) de ongehinderde tijd op basis van ASMA-transittijden wordt bepaald voor elke groep vluchten met dezelfde parameters, namelijk de klasse van het luchtvaartuig, de sector van binnenkomst in de ASMA en de landingsbaan, en vertegenwoordigt de transittijd in perioden zonder congestie en met weinig verkeer;

iii) deze indicator, uitgedrukt in minuten per aankomst, wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

iv) de ASMA wordt gedefinieerd als een cilinder met een straal van 40 zeemijl rond de luchthaven van aankomst.

e) Het percentage landingen met continue daling, als volgt berekend op lokaal niveau:

i) deze indicator is de verhouding tussen het totale aantal landingen met continue daling vanaf een referentiepunt op een door de nationale toezichthoudende autoriteit bepaalde hoogte boven de grond, en het totale aantal landingen;

ii) deze indicator wordt uitgedrukt als een percentage en wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

f) Het effectieve gebruik van het gereserveerd of gescheiden lokaal luchtruim, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (c).

g) De planning via beschikbare lokale luchtruimstructuren, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (d).

h) Het gebruik van beschikbare lokale luchtruimstructuren, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (e).

i) Met het oog op de toepassing van de onder (a) en (b) vermelde indicatoren wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, al naargelang het niveau waarop het prestatieplan is opgesteld, met inbegrip van gevallen waarin de bevoegdheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten wordt gedelegeerd ten gevolge van op samenwerking gebaseerde grensoverschrijdende regelingen. Met het oog op de toepassing van de onder (c) vermelde indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op het niveau van de luchthavens met minstens 80 000 IFR-bewegingen per jaar. Met het oog op de toepassing van de onder (e) vermelde indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op luchthavenniveau. Met het oog op de toepassing van de onder (f), (g) en (h) vermelde indicatoren wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau, uitgesplitst op het niveau van de bevoegdheidsgebieden van de algemene luchtverkeersleidingscentra, met inbegrip van gevallen waarin de bevoegdheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten wordt gedelegeerd ten gevolge van op samenwerking gebaseerde grensoverschrijdende regelingen.

3. CAPACITEIT

3.1. **Prestatiekernindicatoren**

a) De gemiddelde duur (in minuten) van en-route-ATFM-vertragingen per vlucht die kunnen worden toegeschreven aan luchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

i) de en-route-ATFM-vertraging berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 3.1, onder (a);

ii) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten die het lokale luchtruim doorkruisen en alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden; hij heeft ook betrekking op IFR-vluchten die andere delen van het luchtruim doorkruisen, wanneer dagelijkse correcties worden toegepast als gevolg van het door de Netwerkbeheerder gecoördineerde proces voor de aanpassing van vertragingen na de vluchtuitvoering, via hetwelk operationele belanghebbenden de Netwerkbeheerder in kennis stellen van problemen die verband houden met het meten, classificeren en toewijzen van ATFM-vertragingen;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

iv) met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, al naargelang het niveau waarop het prestatieplan is opgesteld;

v) voor monitoring worden de voor deze indicator berekende waarden uitgesplitst op nationaal niveau, in het geval het prestatieplan op het niveau van functionele luchtruimblokken is opgesteld, met inbegrip van gevallen waarin de bevoegdheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten wordt gedelegeerd ten gevolge van op samenwerking gebaseerde grensoverschrijdende regelingen.

b) De gemiddelde duur, uitgedrukt in minuten, van de ATFM-vertraging bij aankomst die kan worden toegeschreven aan terminalluchtvaartnavigatiediensten en luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens, en die op lokaal niveau als volgt wordt berekend:

i) deze indicator is de gemiddelde door ATFM-regels veroorzaakte vertraging bij aankomst op de luchthaven van bestemming, per aankomende IFR-vlucht;

ii) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten die op de luchthaven van bestemming landen en voor alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

iv) met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau;

v) voor monitoring worden de voor deze indicator berekende waarden uitgesplitst op het niveau van de luchthavens.

3.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) Het percentage IFR-vluchten die zich op lokaal niveau aan hun ATFM-vertrekslot houden, berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

b) De gemiddelde luchtverkeersleidingsvertraging vóór vertrek per vlucht (in minuten), veroorzaakt door opstijgbeperkingen op de luchthaven van vertrek, als volgt berekend op lokaal niveau:

i) deze indicator is de gemiddelde luchtverkeersleidingsvertraging vóór vertrek per vertrekkende IFR-vlucht;

ii) deze indicator geldt voor alle IFR-vluchten die opstijgen op de luchthaven van vertrek en voor vertragingen bij vertrek die worden veroorzaakt door beperkingen van de luchtverkeersleiding als het luchtvaartuig klaar is om de vertrekstand te verlaten;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

c) De gemiddelde tijd, uitgedrukt in minuten, van de vertraging bij vertrek per vlucht ten gevolge van om het even welke oorzaak, op lokaal niveau berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 3.2, onder (c).

d) Met het oog op de toepassing van de onder (a) vermelde indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op nationaal niveau, uitgesplitst per luchthaven. Met het oog op de toepassing van de onder (b) vermelde indicator wordt onder „lokaal" verstaan: op het niveau van de luchthavens met minstens 80 000 IFR-bewegingen per jaar.

4. KOSTENEFFICIËNTIE

4.1. **Prestatiekernindicatoren**

a) De bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

i) deze indicator is de verhouding tussen de bepaalde en-routekosten en het geraamde verkeer in de heffingszone, uitgedrukt in en-routediensteenheden, dat elk jaar van de referentieperiode wordt verwacht op lokaal niveau, zoals vastgesteld in de prestatieplannen;

ii) deze indicator wordt uitgedrukt in de nationale munteenheid en in reële termen;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

b) De bepaalde eenheidskost voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

i) deze indicator is de verhouding tussen de bepaalde kosten en het geraamde verkeer, uitgedrukt in terminaldiensteenheden, dat elk jaar van de referentieperiode wordt verwacht op lokaal niveau, zoals vastgesteld in de prestatieplannen;

ii) deze indicator wordt uitgedrukt in de nationale munteenheid en in reële termen;

iii) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode;

c) Met het oog op de toepassing van de onder (a) en (b) vermelde indicatoren wordt onder „lokaal" verstaan: op het niveau van de heffingszones.

4.2. **Indicator voor monitoring**

De werkelijke eenheidskosten die ten laste komen van de afzonderlijke gebruikers voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, berekend als volgt:

a) deze indicator wordt voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode berekend als de som van de bepaalde eenheidskost voor luchtvaartnavigatiediensten en de aanpassingen voor dat jaar overeenkomstig artikel 25, lid 2;

b) deze indicator wordt uitgedrukt in de nationale munteenheid en in nominale termen.

AFDELING 3

Prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen voor monitoring van de netwerkfuncties

1. Alle in deze afdeling vastgestelde indicatoren gelden voor het geografische gebied dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt.

2. VEILIGHEID

2.1. **Prestatiekernindicatoren**

Het niveau van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van de Netwerkbeheerder, overeenkomstig punt 1.1 van afdeling 1.

2.2. **Indicatoren voor monitoring**

Het teveel aan luchtverkeersstromen boven de door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten verklaarde capaciteitsgrenzen van een sector, in het geval ATFM-regels worden opgelegd, berekend als volgt:

a) de verhouding tussen de tijd dat het aantal vluchten meer dan 10 % hoger licht dan de door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten verklaarde capaciteitslimieten van een sector, wanneer ATFM-regels worden opgelegd, en de totale tijd dat ATFM-regels worden opgelegd, berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elke jaar van de referentieperiode;

b) met het oog op de toepassing van deze indicator wordt de gereguleerde tijd verdeeld in elkaar overlappende schijven van één uur, met een interval van 20 minuten.

3. MILIEU

3.1. **Prestatiekernindicatoren**

De door de functie „Ontwerp van het Europese routenetwerk" veroorzaakte verbetering van de en-route-vluchtefficiëntie met betrekking tot het traject van het laatst ingediende vluchtplan, uitgedrukt als een percentage van de jaarlijkse variatie van de en-routevluchtefficiëntie van het traject van het laatst ingediende vluchtplan en berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (a).

4. CAPACITEIT

4.1. **Prestatiekernindicatoren**

a) De en-route-ATFM-vertraging die kon worden vermeden dankzij de op samenwerking gebaseerde besluitvormingsprocedures van het netwerk en de activiteiten van het operationeel centrum van de Netwerkbeheerder, als percentage van de totale in de loop van één jaar vermeden en-route-ATFM-vertraging, waarbij de en-route-ATFM-vertraging wordt berekend overeenkomstig punt 3.1 van afdeling 1.

b) De ATFM-vertraging bij aankomst die kon worden vermeden dankzij de op samenwerking gebaseerde besluitvormingsprocedures van het netwerk en de activiteiten van het operationeel centrum van de Netwerkbeheerder, als percentage van de totale vermeden ATFM-vertraging bij aankomst, waarbij de ATFM-vertraging bij aankomst wordt berekend overeenkomstig punt 3.2, onder (a), van afdeling 1.

4.2. **Indicatoren voor monitoring**

a) Het jaarlijks percentage van IFR-vluchten met een ATFM-vertraging van meer dan 15 minuten.

b) Het gemiddelde, over een kalenderjaar, van het dagelijkse aantal ATFM-regels die elk minder dan 200 minuten vertraging veroorzaken.

c) Het gemiddelde, over een kalenderjaar, van de ATFM-weekendvertraging, uitgedrukt in minuten vertraging per vlucht.

d) Het jaarlijkse percentage van de vertraging in de eerste rotatie ten gevolge van capaciteit en personeelsbezetting voor een preselectie van verkeersleidingscentra/luchthavens met de grootste potentiële beperkingen van de vertragingen, zoals jaarlijks geïdentificeerd door de Netwerkbeheerder.

e) Het effectieve gebruik van gereserveerd of gescheiden luchtruim, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (c).

f) De planning via beschikbare luchtruimstructuren, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (d).

g) Het gebruik van beschikbare luchtruimstructuren, berekend overeenkomstig afdeling 1, punt 2.2, onder (e).

5. KOSTENEFFICIËNTIE

5.1. **Indicatoren voor monitoring**

De eenheidskosten voor de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder, berekend als volgt:

a) deze indicator is de verhouding tussen de werkelijke kosten voor de uitvoering van de taken van de Netwerkbeheerder en het en-routeverkeer, uitgedrukt in en-routediensteenheden, tijdens de referentieperiode, op het niveau van het geografische gebied waarin de Netwerkbeheerder zijn taken verricht die nodig zijn voor de uitvoering van de netwerkfuncties;

b) deze indicator wordt uitgedrukt in euro en in reële termen;

c) deze indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

BIJLAGE II

MODEL VOOR PRESTATIEPLANNEN OP NATIONAAL NIVEAU OF OP HET NIVEAU VAN FUNCTIONELE LUCHTRUIMBLOKKEN, ZOALS VERMELD IN ARTIKEL 10, LID 1

1. INLEIDING

1.1. Beschrijving van de situatie, met inbegrip van het geografische gebied en de diensten waarop het plan betrekking heeft, de lijst van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die onder het plan vallen en andere algemene informatie die relevant is voor het prestatieplan.

1.2. De in artikel 10, lid 2, onder (f) en (g), vermelde verkeersprognoses, uitgedrukt in IFR-bewegingen en in diensteenheden, die ten grondslag liggen aan het prestatieplan, gebaseerd op de basisprognoses van de Statistics and Forecast Service (STATFOR) van Eurocontrol. Als de prognoses afwijken van de STATFOR-basisprognoses, moeten de redenen die het gebruik van een andere prognose verantwoorden, zoals vermeld in artikel 10, lid 2, onder (f) en (g), en een motivering van het gebruik van deze prognoses worden gedocumenteerd.

1.3. Een beschrijving van het resultaat van de raadpleging van belanghebbenden over het ontwerpprestatieplan, met inbegrip van de punten van overeenstemming en de meningsverschillen, en de redenen voor eventuele meningsverschillen.

1.4. De lijst van de luchthavens die onder de prestatie- en heffingsregeling vallen, met vermelding van het gemiddelde aantal IFR-bewegingen per jaar.

1.5. Voorzover van toepassing, de lijst van de diensten die overeenkomstig artikel 35 op basis van marktvoorwaarden moeten worden verleend.

1.6. Wat betreft de prestatieplannen die op het niveau van functionele luchtruimblokken zijn opgesteld, een beschrijving van proces dat is gevolgd om het prestatieplan op te stellen en vast te stellen.

1.7. Een aanwijzing of de in artikel 34 bedoelde vereenvoudigde heffingsregeling al dan niet van toepassing is en, indien ze van toepassing is, bewijzen dat de in dat artikel vermelde voorwaarden zijn vervuld en een beschrijving van de toepassing van de vereenvoudigde heffingsregeling en van het toepassingsgebied ervan, voor wat betreft de heffingszones waarop ze van toepassing is.

2. INVESTERINGEN

2.1. Beschrijving en verantwoording van de kosten, kenmerken en baten van nieuwe en bestaande investeringen in vaste activa die in de referentieperiode zijn gepland.

2.2. De onder punt 2.1 bedoelde informatie omvat met name:

a) de bepaalde kosten van nieuwe en bestaande investeringen ten gevolge van afschrijvingen, kapitaalkosten en leasingkosten over de volledige referentieperiode en met betrekking tot elk kalenderjaar daarvan, zoals vereist in bijlage VII;

b) een beschrijving en verantwoording van de grote investeringen, onder meer met betrekking tot de volgende elementen:

i) de totale waarde van elke grote investering;

ii) de verworven of ontwikkelde activa;

iii) informatie over de baten van de investering voor de luchtruimgebruikers en over de resultaten van de raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers;

iv) met betrekking tot grote investeringen in ATM-systemen:

— een onderscheid tussen investeringen in nieuwe systemen, wijzigingen van bestaande systemen en vervangingen van systemen;

— een verantwoording van de relevantie van elke investering, met verwijzing naar het Europees ATM-masterplan, en de in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten;

c) nadere informatie over de synergieën die tot stand zijn gebracht op het niveau van de functionele luchtruimblokken of via andere grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven, voor zover van toepassing, met name in termen van gemeenschappelijke infrastructuur en gemeenschappelijke aankoop.

3. NATIONALE PRESTATIEDOELSTELLINGEN OF PRESTATIEDOELSTELLINGEN VOOR FUNCTIONELE LUCHTRUIMBLOKKEN EN MAATREGELEN OM DEZE DOELSTELLINGEN TE BEREIKEN.

3.1. Nationale prestatiedoelstellingen of prestatiedoelstellingen voor functionele luchtruimblokken op elk prestatiekerngebied, met verwijzing naar elke in bijlage I, afdeling 2, vastgestelde prestatiekernindicator, en met betrekking tot elk kalenderjaar van de referentieperiode.

3.2. Voor alle prestatiekerngebieden, een beschrijving van de belangrijkste maatregelen die op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken zijn vastgesteld om de prestatiedoelstellingen te bereiken.

3.3. Aanvullende informatie ter staving van de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen of de prestaties op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie:

a) bepaalde kosten voor en-route- en terminalluchtvaartnavigatiediensten, vastgesteld overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder (a) en (b) van Verordening (EG) nr. 550/2004 en de onderhavige verordening, voor elk jaar van de referentieperiode;

b) een raming van de en-route- en terminaldiensteenheden voor elk jaar van de referentieperiode;

c) de basiswaarden voor de in artikel 10, lid 2, onder (a), vermelde en-route- en terminalkostenefficiëntiedoelstellingen en een beschrijving en verantwoording van de methode die gebruikt is om die waarden te ramen voor elke heffingszone;

d) een beschrijving en verantwoording van de criteria en de methode voor de toewijzing van kosten aan heffingszones en de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten, overeenkomstig artikel 22, lid 5;

e) een beschrijving en verantwoording van het rendement van de desbetreffende verleners van luchtvaartnavigatiediensten, van de „gearing ratio" en van het niveau en de samenstelling van de activabasis die gebruikt is om de kapitaalkosten, als onderdeel van de bepaalde kosten, te berekenen;

f) een beschrijving en rechtvaardiging van de economische uitgangspunten, inclusief:

— de uitgangspunten waarop de berekening van de pensioenkosten in de bepaalde kosten is gebaseerd, inclusief een beschrijving van de relevante nationale pensioenregels en boekhoudkundige regels voor pensioenen waarop die uitgangspunten zijn gebaseerd, alsmede informatie over verwachte wijzigingen van die regels;

— de rente op leningen voor de financiering van luchtverkeersleidingsdiensten, inclusief bedragen, duur en andere relevante informatie over leningen, en toelichting bij de gewogen gemiddelde rente op schuld die wordt gebruikt voor de berekening van de kapitaalkosten vóór belastingen en de kapitaalkosten in de bepaalde kosten;

— louter ter informatie: een raming van de inflatie op basis van de consumentenprijsindex (CPI) van het Internationaal Monetair Fonds (IMF);

— aanpassingen die verder gaan dan de bepalingen van de internationale standaarden voor financiële rapportering welke door de Unie zijn vastgesteld krachtens Verordening (EG) nr. 1126/2008 van de Commissie ([1]);

g) een beschrijving van en toelichting bij de aanpassingen die voortvloeien uit de jaren vóór de referentieperiode;

h) de identificatie en categorisering van de bepaalde kosten in verband met de in artikel 28, lid 3, bedoelde kostenposten;

i) voor zover van toepassing, een beschrijving van significante herstructureringen die tijdens de referentieperiode zijn gepland;

j) voor zover van toepassing, goedgekeurde herstructureringskosten van voorbije referentieperioden die moeten worden teruggevorderd;

k) de rapporteringstabellen en aanvullende informatie die vereist is in de bijlagen VII, IX en XI, en die bij het prestatieplan moeten worden gevoegd;

3.4. Een uitsplitsing van de overeenkomstig bijlage I, afdeling 2, punt 2.1 en punt 3.1, onder (a), vastgestelde prestatiedoelstellingen op het niveau van elke individuele verlener van luchtvaartnavigatiediensten die onder het prestatieplan valt, met betrekking tot prestatieplannen die op het niveau van functionele luchtruimblokken zijn opgesteld, met vermelding van de bijdragen van elke betrokken dienstverlener tot de prestatiedoelstellingen op het niveau van de functionele luchtruimblokken.

3.5. Als er geen EU-wijde prestatiedoelstelling is vastgesteld, een beschrijving en verklaring van de wijze waarop de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen bijdragen tot de verbetering van de prestaties van het Europese ATM-netwerk.

3.6. Een beschrijving en verklaring van de onderlinge banden en wisselwerkingen tussen de prestatiekerngebieden, inclusief de uitgangspunten waarop de beoordeling van die wisselwerkingen is gebaseerd.

4. GRENSOVERSCHRIJDENDE INITIATIEVEN EN DE TENUITVOERLEGGING VAN SESAR

4.1. Beschrijving van de initiatieven voor grensoverschrijdende samenwerking op het niveau van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die ten uitvoer zijn gelegd of zijn gepland om de verlening van luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren. Identificatie van de prestatiewinsten op de verschillende prestatiekerngebieden die mogelijk zijn gemaakt door deze initiatieven.

([1]) Verordening (EG) nr. 1126/2008 van de Commissie van 3 november 2008 tot goedkeuring van bepaalde internationale standaarden voor jaarrekeningen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1606/2002 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 320 van 29.11.2008, blz. 1).

4.2. Een beschrijving van recente en verwachte vooruitgang bij de uitrol van gemeenschappelijke SESAR-projecten, zoals bedoeld in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004, en van praktijken op het gebied van veranderingsmanagement in verband met overgangsplannen, teneinde eventuele negatieve gevolgen van veranderingen voor de netwerkprestaties tot een minimum te beperken.

5. REGELINGEN VOOR VERKEERSRISICOSPREIDING EN STIMULERINGSREGELINGEN

5.1. Een beschrijving van de vastgestelde waarden van de parameters voor verkeersrisicospreiding die van toepassing zijn overeenkomstig artikel 27, voor elke betrokken heffingszone:

a) het in artikel 27, lid 2, bedoelde bereik en de in artikel 27, lid 3, bedoelde sleutels voor verkeersrisicospreiding;

b) in het geval de nationale toezichthoudende autoriteit de waarde van de parameters van het onder (a) bedoelde mechanisme voor verkeersrisicospreiding aanpast overeenkomstig artikel 27, lid 5:

i) een verantwoording van de vastgestelde waarden van de parameters voor verkeersrisicospreiding;

ii) een beschrijving van het proces voor de raadpleging van luchtruimgebruikers en verleners van luchtvaartnavigatiediensten over de vaststelling van de waarden van de parameters voor verkeersrisicospreiding en van het resultaat van de raadpleging.

5.2. Met betrekking tot de stimuleringsregelingen die van toepassing zijn tijdens de referentieperiode, overeenkomstig artikel 11:

a) een beschrijving en verantwoording van de parameters van de overeenkomstig artikel 11, lid 3, vastgestelde stimuleringsregeling, met inbegrip van de pivotwaarden en het mechanisme voor modulatie van de pivotwaarden, voor zover van toepassing;

b) identificatie van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en heffingszones die onder de stimuleringsregelingen vallen;

c) voor zover van toepassing, een beschrijving van de aanvullende stimuleringsregelingen als bedoeld in artikel 11, lid 4.

6. UITVOERING VAN HET PRESTATIEPLAN

Een beschrijving van de processen die door de nationale toezichthoudende autoriteiten zullen worden vastgesteld om:

a) toezicht te houden op de uitvoering van het prestatieplan;

b) oplossingen te zoeken voor situaties waarin de doelstellingen tijdens de referentieperiode niet worden bereikt.

BIJLAGE III

MODEL VOOR HET NETWERKPRESTATIEPLAN, ZOALS VERMELD IN ARTIKEL 10, LID 5

1. INLEIDING

1.1. Beschrijving van de situatie, met inbegrip van het toepassingsgebied van het netwerkprestatieplan, de netwerkfuncties die onder het plan vallen en hun rollen en verantwoordelijkheden, en andere algemene informatie die relevant is voor het plan.

1.2. Beschrijving van de verkeersprognoses en het macro-economische scenario dat ten grondslag ligt aan het netwerkprestatieplan.

1.3. Beschrijving van de samenhang tussen het netwerkprestatieplan en het strategisch netwerkplan.

1.4. Beschrijving van het resultaat van de raadpleging van belanghebbenden over het ontwerp van het netwerkprestatieplan, met inbegrip van de punten van overeenstemming en de meningsverschillen, en een beschrijving van de resultaten van de raadpleging van de netwerkbeheerraad.

2. TOEGEVOEGDE WAARDE VAN DE NETWERKBEHEERDER

Samenwerkingsgebieden ter ondersteuning van de taken en activiteiten van lidstaten, functionele luchtruimblokken, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavens en civiele en militaire luchtruimgebruikers.

Beschrijving van de werkzaamheden van de Netwerkbeheerder met betrekking tot:

a) de opstelling en harmonisering van regionale operationele concepten en operationele concepten op netwerkniveau;

b) de ontwikkeling en harmonisatie van luchtruimprojecten op basis van netwerkprioriteiten, met inbegrip van grensoverschrijdende initiatieven voor luchtruimontwerp;

c) de terugdringing van het inefficiënte gebruik van het routenetwerk en het beschikbare luchtruim;

d) de ontwikkeling van verbeterd luchtruimbeheer en verbeterde processen voor het beheer van de luchtverkeersstromen en de capaciteit;

e) de geharmoniseerde capaciteitsplanning en meting van de operationele prestaties;

f) de ondersteuning van oplossingen voor tekorten aan luchtverkeersleiders in het hele netwerk;

g) de versterking van de coördinatie van technische gebieden, ook op FAB-niveau, en de bevordering van technische interoperabiliteit tussen de systemen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling en met de systemen van de Netwerkbeheerder;

h) de ondersteuning van netwerkveiligheid en de tenuitvoerlegging, monitoring en verbetering van de lokale veiligheidsprestaties.

3. PRESTATIEDOELSTELLINGEN EN -MAATREGELEN

3.1. Veiligheidsprestaties van de Netwerkbeheerder

a) de prestatiedoelstelling voor de Netwerkbeheerder inzake effectiviteit van het veiligheidsbeheer;

b) een beschrijving van de maatregelen die de Netwerkbeheerder neemt om deze doelstelling te bereiken;

c) een beschrijving van de maatregelen die de Netwerkbeheerder neemt om deze doelstelling te bereiken.

3.2. Prestaties van de Netwerkbeheerder op het gebied van kostenefficiëntie

a) beschrijving van de maatregelen die de Netwerkbeheerder neemt om zijn kostenefficiëntie te verbeteren.

3.3. Specifieke prestatiedoelstellingen voor elke netwerkfunctie

a) Functie „Ontwerp van het Europese routenetwerk (ERND)”:

i) prestatiedoelstellingen voor de prestatiekernindicator die is uiteengezet in bijlage I, afdeling 3, punt 3.1;

ii) beschrijving en uitleg van de maatregelen die gericht zijn op het bereiken van de prestatiedoelstellingen voor de ERND-functie:

— maatregelen met betrekking tot het ontwerp van een efficiënte luchtruimstructuur;

— maatregelen met betrekking tot een betere benutting van het luchtruim door de operationele belanghebbenden;

— maatregelen met betrekking tot de optimalisering van de vluchten.

iii) andere initiatieven op het gebied van vluchtefficiëntie.

b) Functie „Beheer van de luchtverkeersstromen (ATFM)":

i) prestatiedoelstellingen voor elke relevante prestatiekernindicator die is uiteengezet in bijlage I, afdeling 3, punt 4.1;

ii) beschrijving en uitleg van de maatregelen die gericht zijn op het bereiken van de prestatiedoelstellingen voor de ATFM-functie:

— initiatieven en acties om ATFM-vertragingen, zoals weekendvertragingen, door het weer veroorzaakte vertragingen en vertragingen die worden veroorzaakt door andere vertragingen of door een teveel aan luchtverkeersstromen, te beperken, en om de sancties voor individuele vluchten tot een minimum te beperken en de ATFM-efficiëntie te vergroten;

— de militaire dimensie van het plan.

iii) andere capaciteitsinitiatieven.

c) Functies voor de coördinatie van schaarse hulpbronnen:

i) functie „coördinatie van radiofrequenties":

— beschrijving van de ondersteuning van de netwerkcapaciteit;

— beschrijving van specifieke doelstellingen.

ii) functie „coördinatie van radartranspondercodes":

— beschrijving van de ondersteuning van de netwerkveiligheid;

— beschrijving van specifieke doelstellingen.

4. TENUITVOERLEGGING VAN HET NETWERKPRESTATIEPLAN

Beschrijving van de maatregelen die de Netwerkbeheerder neemt om:

a) bijstand te verlenen voor het toezicht op en de rapportering over de tenuitvoerlegging van het netwerkprestatieplan;

b) oplossingen te zoeken voor situaties waarin de doelstellingen tijdens de referentieperiode niet worden bereikt;

c) te communiceren met de nationale toezichthoudende autoriteiten.

BIJLAGE IV

CRITERIA VOOR DE BEOORDELING VAN PRESTATIEPLANNEN EN DOELSTELLINGEN OP NATIONAAL NIVEAU OF OP HET NIVEAU VAN FUNCTIONELE LUCHTRUIMBLOKKEN

1. BEOORDELING VAN DE SAMENHANG VAN NATIONALE OF FAB-PRESTATIEDOELSTELLINGEN

1.1. *VEILIGHEID*

Effectiviteit van het veiligheidsbeheer

Samenhang van de nationale prestatiedoelstellingen of FAB-prestatiedoelstellingen op het gebied van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer met de EU-wijde prestatiedoelen, waarbij voor elk kalenderjaar van de referentieperiode het niveau van effectiviteit van het veiligheidsbeheer gelijk is aan of groter is dan de overeenkomstige EU-wijde prestatiedoelstellingen.

1.2. *MILIEU*

Gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject

Samenhang van de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor elk kalenderjaar van de referentieperiode, door de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen te vergelijken met de referentiewaarden voor en-route horizontale vluchtefficiëntie, zoals uiteengezet in de meest recente versie van het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk die beschikbaar was ten tijde van de vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelstellingen.

Met het oog op de toepassing van dit lid wordt onder „referentiewaarde voor en-route horizontale vluchtefficiëntie" verstaan: de door de Netwerkbeheerder geraamde waarde van de vluchtefficiëntie van het werkelijke traject op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, teneinde te garanderen dat de EU-wijde doelstelling inzake horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject wordt bereikt.

1.3. *CAPACITEIT*

Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht

Samenhang van de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor elk kalenderjaar van de referentieperiode, door de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen te vergelijken met de referentiewaarden die zijn uiteengezet in de meest recente versie van het operationeel netwerkplan die beschikbaar was ten tijde van de vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelstellingen.

1.4. *KOSTENEFFICIËNTIE*

Bepaalde en-route-eenheidskosten

a) Samenhang van de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone gedurende de referentieperiode met de tendens van de EU-wijde bepaalde eenheidskosten gedurende dezelfde periode, waarbij die tendensen worden uitgedrukt als een percentage.

   Met het oog op de berekening van deze tendensen wordt gebruikgemaakt van de EU-wijde en lokale prestatie-streefwaarden en de in artikel 9, lid 4, onder (a), en artikel 10, lid 2, bedoelde basiswaarden voor de bepaalde eenheidskosten.

b) De samenhang van de tendens van de bepaalde eenheidskosten op het niveau van de heffingszone gedurende een periode die zowel de referentieperiode van het prestatieplan als de voorafgaande referentieperiode omvat (de „langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten") met de tendens van de EU-wijde bepaalde eenheidskosten gedurende dezelfde periode, waarbij die tendensen worden uitgedrukt als een percentage.

   De langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten op het niveau van de heffingszone wordt berekend aan de hand van de werkelijke eenheidskosten op het niveau van de heffingszone voor het jaar vóór de start van de voorafgaande referentieperiode.

c) Samenhang van het niveau van de bepaalde eenheidskosten: vergelijking van de basiswaarde voor de in artikel 10, lid 2, onder (a), bepaalde eenheidskosten op het niveau van de desbetreffende heffingszone met de overeenkomstige gemiddelde waarde van de heffingszones waarin het operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergelijkbaar is, zoals bepaald in artikel 9, lid 4, onder (c).

d) Het kan nodig en evenredig zijn om af te wijken van de onder (a), (b) en (c) vermelde criteria teneinde:

i) het mogelijk te maken de op nationaal niveau of op FAB-niveau vastgestelde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te behalen, voor zover de afwijking van de EU-wijde tendens van de bepaalde eenheidskosten uitsluitend te wijten is aan aanvullende bepaalde kosten die verband houden met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te behalen; of

ii) herstructureringsmaatregelen uit te voeren die leiden tot de in artikel 2, lid 18, bedoelde herstructureringskosten, voor zover de afwijking uitsluitend te wijten is aan die herstructureringskosten en in het prestatieplan wordt aangetoond dat de herstructureringsmaatregelen uiterlijk in de volgende referentieperiode een netto financieel voordeel zullen opleveren voor de luchtruimgebruikers.

2. EVALUATIE VAN DE ONTWERPPRESTATIEPLANNEN

2.1. Elementen die worden geëvalueerd:

a) maatregelen voor het bereiken van de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen op elk prestatiekerngebied, zoals vermeld in punt 3.2 van bijlage II;

b) nationale of FAB-prestatiedoelstellingen voor gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht:

i) vergelijking met het niveau en de tendens van de werkelijke prestaties gedurende de referentieperiode die voorafgaat aan de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft;

ii) op luchthavenniveau, vergelijking met de prestaties van soortgelijke luchthavens;

c) nationale of FAB-prestatiedoelstellingen voor bepaalde eenheidskosten voor terminalluchtvaartnavigatiediensten:

i) vergelijking met de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op lokaal niveau;

ii) vergelijking met het niveau en de tendens van de werkelijke prestaties gedurende de referentieperiode die voorafgaat aan de referentieperiode waarop het prestatieplan betrekking heeft;

iii) op luchthavenniveau, vergelijking met de prestaties van soortgelijke luchthavens;

d) kernfactoren en -parameters die ten grondslag liggen aan de nationale of FAB-prestatiedoelstellingen of de prestaties op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie:

i) basiswaarden en veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van de bepaalde kosten voor het eerste jaar van de referentieperiode, in vergelijking met de laatste beschikbare werkelijke kosten;

ii) verkeersprognoses die gebruikt zijn in het prestatieplan en, als de prognoses afwijken van de STATFOR-basisprognoses, de verantwoording die daarvoor is verstrekt;

iii) geplande kapitaalkosten met betrekking tot het niveau en de samenstelling van de gereguleerde activa, en de geplande kapitaalkosten vóór belastingen, met inbegrip van de rentevoet op schulden en het rendement op het eigen vermogen;

iv) bepaalde kosten van nieuwe en bestaande investeringen en verantwoordingen voor grote investeringen;

v) bepaalde pensioenkosten en aannames voor de berekening ervan;

vi) de rente op leningen voor de financiering van luchtverkeersleidingsdiensten, inclusief bedragen, duur en andere relevante informatie over leningen, overeenstemming met de gewogen gemiddelde rente op schuld die wordt gebruikt voor de berekening van de kapitaalkosten vóór belastingen en de kapitaalkosten in de bepaalde kosten;

vii) de methode die gebruikt wordt voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten en de verantwoording van alle wijzigingen in de methode in vergelijking met de vorige referentieperiode.

e) de waarden van de in artikel 27, leden 2 en 3, vermelde parameters voor verkeersrisicospreiding en, in het geval de nationale toezichthoudende autoriteit de waarden voor deze parameters heeft gewijzigd overeenkomstig artikel 27, lid 5, de verantwoording van die gewijzigde waarden;

f) de in artikel 11 vermelde stimuleringsregeling(en);

g) de prestatievoordelen en synergieën die mogelijk worden gemaakt door grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven, met inbegrip van samenwerking op het niveau van functionele luchtruimblokken of door middel van industriële overeenkomsten;

h) met betrekking tot de toepassing van een vereenvoudigde heffingsregeling, zoals bedoeld in artikel 34: controle of aan de in artikel 34, lid 2, vermelde criteria is voldaan.

BIJLAGE V

CRITERIA VOOR DE BEOORDELING VAN HET ONTWERP-NETWERKPRESTATIEPLAN

a) De volledigheid van het ontwerp-netwerkprestatieplan in termen van de elementen die nodig zijn om te beoordelen of het plan voldoet aan de in artikel 10, lid 5, en in bijlage III vermelde eisen;

b) de uitgebreidheid van de acties die door de Netwerkbeheerder zijn ondernomen om bij te dragen tot de optimalisering van het netwerk, met inbegrip van alle in bijlage III, punt 2, vermelde acties;

c) de samenhang van de doelstelling inzake het niveau van effectiviteit van het veiligheidsbeheer van de Netwerkbeheerder met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, waarbij voor elk kalenderjaar van de referentieperiode het niveau van effectiviteit van het veiligheidsbeheer gelijk is aan of hoger is dan de overeenkomstige EU-wijde prestatiedoelstellingen;

d) de door de functie „Ontwerp van het Europese routenetwerk" genomen maatregelen ter verbetering van de vluchtefficiëntie;

e) de vermeden en-route-ATFM-vertragingen dankzij de op samenwerking gebaseerde besluitvormingsprocedures van het netwerk en de activiteiten van het operationeel centrum van de Netwerkbeheerder;

f) de vermeden ATFM-vertragingen bij aankomst dankzij de op samenwerking gebaseerde besluitvormingsprocedures van het netwerk en de activiteiten van het operationeel centrum van de Netwerkbeheerder;

g) de geschiktheid van de maatregelen die gericht zijn op het behalen van de prestatiedoelstellingen voor de netwerkfuncties, met inbegrip van de relevantie van investeringen en kapitaaluitgaven voor het Europees ATM-masterplan, de in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004 en Verordening (EU) nr. 409/2013 vermelde gemeenschappelijke projecten en, voor zover van toepassing, het strategisch netwerkplan.

BIJLAGE VI

LIJST VAN PRESTATIEGERELATEERDE GEGEVENS DIE AAN DE COMMISSIE MOETEN WORDEN VERSTREKT MET HET OOG OP DE MONITORING VAN DE PRESTATIES, OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 36, LID 1, EN ARTIKEL 37

1. GEGEVENS DIE DOOR DE NATIONALE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEITEN MOETEN WORDEN VERSTREKT

1.1. De nationale toezichthoudende autoriteiten zien erop toe dat de volgende gegevens maandelijks worden verstrekt:

a) gegevens die worden gebruikt en berekend door de Netwerkbeheerder, zoals gedefinieerd in de bijlagen I en II van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123, waaronder vluchtplannen voor het algemene luchtverkeer onder IFR-regels, werkelijke routering, surveillancegegevens op basis van een rapporteringsinterval van 30 seconden, en-route-ATFM-vertragingen en ATFM-vertragingen bij aankomst, vrijstellingen van ATFM-regels, naleving van ATFM-slots en frequentie van voorwaardelijk routegebruik;

1.2. De nationale toezichthoudende autoriteiten zien erop toe dat de volgende gegevens jaarlijks worden verstrekt:

a) veiligheidsvoorvallen die verband houden met luchtverkeersbeheer;

b) informatie over veiligheidsaanbevelingen en corrigerende acties die zijn ondernomen op basis van ATM-gerelateerde incidentenanalyse of onderzoek overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) en Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad ([2]);

c) informatie die door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen is verzameld via geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar; het betreft minstens informatie over runway incursions en schendingen van de minimale separatieafstand;

d) tendensen in, minstens, schendingen van de minimale separatieafstand en runway incursions, bij alle eenheden voor luchtverkeersdiensten;

2. GEGEVENS DIE DOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN MOETEN WORDEN VERSTREKT

2.1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten verstrekken jaarlijks de volgende gegevens:

a) de gegevens die vermeld zijn in de Eurocontrol-specificatie „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure", uitgave 2.6 van 31 december 2008, met referentie Eurocontrol-SPEC-0117, voor het verstrekken van gegevens tot en met het jaar 2013, en uitgave 3.0 van 4 december 2012 voor het verstrekken van gegevens vanaf het jaar 2014.

Deze gegevens worden verstrekt vóór 15 juli van het jaar n+1, behalve voor de prognoses, die uiterlijk op 1 november van het jaar n+1 worden verstrekt;

b) informatie die nodig is voor het toezicht op de prestatiekernindicatoren en de indicatoren voor monitoring, zoals vermeld in bijlage I, afdeling 2, punten 1.1 en 1.2;

Deze informatie moet vóór 1 februari van elk jaar worden verstrekt;

c) informatie over veiligheidsvoorvallen die is verzameld aan de hand van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar;

d) tendensen in, minstens, schendingen van de minimale separatieafstand en runway incursions bij alle eenheden van luchtverkeersdiensten, afkomstig uit zowel vrijwillige verslagen als geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar.

2.2. De in artikel 4 vermelde gegevens worden op verzoek verstrekt door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

([1]) Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

([2]) Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18).

3. GEGEVENS DIE MOETEN WORDEN VERSTREKT DOOR EXPLOITANTEN VAN LUCHTHAVENS MET MINSTENS 80 000 IFR-BEWEGINGEN PER JAAR.

Luchthavenexploitanten verstrekken de volgende gegevens:

a) de gegevens die vermeld zijn in Eurocontrol Specification document „Airport Operator Data Flow — Data Specification", versie 1.0, 2018;

deze gegevens moeten maandelijks worden verstrekt;

b) informatie over veiligheidsvoorvallen die is verzameld aan de hand van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar;

deze informatie moet jaarlijks worden verstrekt.

4. GEGEVENS DIE DOOR LUCHTHAVENCOÖRDINATOREN MOETEN WORDEN VERSTREKT

De luchthavencoördinatoren moeten tweemaal per jaar de in artikel 4, lid 8, onder (c) en (d),van Verordening (EEG) nr. 95/93 vermelde gegevens verstrekken, overeenkomstig de in artikel 6 van die verordening vermelde tijdsintervallen.

5. GEGEVENS DIE DOOR LUCHTRUIMGEBRUIKERS MOETEN WORDEN VERSTREKT.

Luchtruimgebruikers verstrekken de volgende gegevens:

a) de gegevens die vermeld zijn in Eurocontrol Specification document „Air Transport Operator Data Flow — Data Specification", versie 1.0, 2018;

deze gegevens moeten maandelijks worden verstrekt;

b) informatie over veiligheidsvoorvallen die is verzameld aan de hand van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar;

deze informatie moet jaarlijks worden verstrekt.

6. GEGEVENS DIE DOOR DE NETWERKBEHEERDER MOETEN WORDEN VERSTREKT.

De Netwerkbeheerder moet maandelijks de gegevens verstrekken die nodig zijn voor het toezicht op de prestatiekernindicatoren en de indicatoren voor monitoring, zoals vermeld in bijlage I, afdeling 1, punten 2 en 3, bijlage I, afdeling 2, punten 2 en 3, en bijlage I, afdeling 3.

BIJLAGE VII

BEPAALDE EN WERKELIJKE KOSTEN

1. TABEL VOOR DE RAPPORTERING VAN DE TOTALE KOSTEN EN DE EENHEIDSKOSTEN

1.1. Voor elke relevante entiteit die kosten maakt in een heffingszone wordt afzonderlijk een tabel voor de rapportering van de totale kosten en de eenheidskosten ingevuld, volgens het model van tabel 1. Voorts wordt ook een geconsolideerde rapporteringstabel ingevuld, volgens het model van tabel 1, waarin de gegevens van alle relevante entiteiten in de heffingszone worden samengevoegd.

Met betrekking tot terminalluchtvaartnavigatiediensten wordt een aanvullende tabel voor de rapportering van de totale kosten en de eenheidskosten ingevuld voor elke luchthaven die onder deze verordening valt, volgens het model van tabel 1. Als lidstaten beslissen om de bepalingen van deze verordening toe te passen op andere in artikel 1, lid 4, vermelde luchthavens, mogen de kosten voor deze luchthavens worden gepresenteerd in een geconsolideerde tabel volgens het model van tabel 1, behalve voor de totale kosten in lijn 4.2 van het model van tabel 1, die voor elke luchthaven afzonderlijk moeten worden vermeld.

Wanneer een heffingszone zich uitstrekt over het luchtruim van meer dan één lidstaat, wordt een gezamenlijke rapporteringstabel volgens het model van tabel 1 ingevuld overeenkomstig de in artikel 21, lid 4, vermelde vereisten van samenhang en uniformiteit.

1.2. De in punt 1.1 vermelde tabellen voor de rapportering van de totale kosten en eenheidskosten worden ingevuld als onderdeel van het prestatieplan voor elk kalenderjaar van de referentieperiode en worden ook jaarlijks ingevuld om verslag uit te brengen over de werkelijke kosten en werkelijke diensteenheden. De werkelijke diensteenheden worden bepaald op basis van de cijfers die worden verstrekt door de entiteit die de heffingen in rekening brengt en int. Alle afwijkingen van deze cijfers moeten worden verantwoord in de aanvullende informatie.

Tabel 1 - Totale kosten en eenheidskosten

Naam heffingszone	
Munteenheid	
Naam entiteit	

	Bepaalde kosten - Prestatieplan - Referentieperiode					Werkelijke kosten - Referentieperiode				
Uitsplitsing van de kosten	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Per soort (in nominale termen)										
1.1 Personeel										
waarvan pensioenkosten										
1.2 Andere werkingskosten										
1.3 Afschrijvingen										
1.4 Kapitaalkosten										
1.5 Buitengewone kostenposten										
1.6 Totale kosten										
Totaal % n/n-1										
2. Per dienst (in nominale termen)										
2.1 Luchtverkeersbeheer										
2.2 Communicatie										
2.3 Navigatie										
2.4 Surveillance										
2.5 Opsporing en redding										
2.6 Luchtvaartinlichtingen										
2.7 Meteorologische diensten										
2.8 Kosten voor toezicht										
2.9 Andere overheidskosten										
2.10 Totale kosten										
Totaal % n/n-1										
3. Aanvullende informatie (in nominale termen)										
Gemiddelde activabasis										
3.1 Netto boekwaarde vaste activa										
3.2 Aanpassingen totaal activa										
3.3 Vlottende activa										
3.4 Totale activabasis										
Kapitaalkosten %										
3.5 Kapitaalkosten vóór belastingen										
3.6 Rentabiliteit eigen vermogen										
3.7 Gemiddelde rente op schulden										
3.8 Aandeel financiering middels aandelenvermogensbelangen										
Kosten van gemeenschappelijke projecten										
3.9 Gemeenschappelijke projecten										
Kosten van nieuwe en bestaande investeringen										
3.10 Afschrijvingen										
3.11 Kapitaalkosten										
3.12 Leasingkosten										
Kosten van Eurocontrol										
3.13 Kosten van Eurocontrol (Euro)										
3.14 Wisselkoers (indien van toepassing)										
3.15 Kosten van Eurocontrol (nationale munt)										
4. Totale kosten na aftrek van kosten voor diensten aan vrijgestelde vluchten (in nominale termen)										
4.1 Kosten voor vrijgestelde VFR-vluchten										
4.2 Totaal bepaalde/werkelijke kosten										
5. Kosteneffectiviteits-PKI - Bepaalde/werkelijke eenheidskosten (in reële termen)										
5.1 Inflatie %										
5.2 Inflatie-index (1)										
5.3 Totaal kosten in reële termen (2)										
Totaal % n/n-1										
5.4 Totaal diensteenheden										
Totaal % n/n-1										
5.5 Eenheidskosten in reële termen (3)										
Totaal % n/n-1										

Kostenposten en items van de activabasis in '000 - Diensteenheden in '000

(1) Inflatie-index - Basis 100 in N-3

(2) Bepaalde kosten (prestatieplan) en werkelijke kosten in reële termen

(3) Bepaalde eenheidskosten (prestatieplan) en werkelijke eenheidskosten in reële termen

2. AANVULLENDE INFORMATIE BIJ DE TABELLEN VOOR DE RAPPORTERING VAN DE TOTALE KOSTEN EN DE EENHEIDSKOSTEN

2.1. De onderstaande aanvullende informatie wordt, samen met de informatie die moet worden opgenomen in de in punt 1.1 vermelde tabellen voor de rapportering van de totale kosten en eenheidskosten, verstrekt vóór het begin van een referentieperiode, in het kader van het prestatieplan:

a) een beschrijving van de methode die gebruikt is voor het verdelen van de kosten van faciliteiten of diensten tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754), zoals laatstelijk gewijzigd, en een beschrijving van de methode die gebruikt is voor het toewijzen van die kosten aan verschillende heffingszones;

b) een beschrijving van de methode en veronderstellingen die gebruikt zijn om de kosten van aan VFR-vluchten verleende luchtvaartnavigatiediensten vast te stellen, wanneer vrijstellingen zijn verleend voor VFR-vluchten overeenkomstig artikel 31, leden 3, 4 en 5;

c) de criteria voor de toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten, overeenkomstig artikel 22, lid 5;

d) een opsplitsing van de meteorologische kosten in directe kosten en kosten voor ondersteunende meteorologische faciliteiten en diensten die ook worden gebruikt om tegemoet te komen aan algemene meteorologische behoeften („MET-kernkosten"). De MET-kernkosten omvatten de kosten van algemene analyses en voorspellingen, netwerken voor meteorologische waarnemingen op de grond en in de hogere luchtlagen, meteorologische communicatiesystemen, centra voor gegevensverwerking, ondersteuning van fundamenteel onderzoek, opleiding en administratie;

e) een beschrijving van de methode die is gebruikt voor de toewijzing van de onder (d) vermelde totale meteorologische kosten en MET-kernkosten aan de burgerluchtvaart en tussen heffingszones;

f) voor elke entiteit, een beschrijving van de samenstelling van elke post van de bepaalde kosten per soort en per dienst (punten 1 en 2 van tabel 1), met inbegrip van een beschrijving van de factoren die de geplande variaties in de loop van de referentieperiode verklaren;

g) voor elke entiteit, een beschrijving en verantwoording van de methode die is vastgesteld voor de berekening van de afschrijvingskosten (punt 1.3 van tabel 1): historische kosten of actuele kosten als bedoeld in artikel 22, lid 4, vierde alinea, en, wanneer gebruik wordt gemaakt van huidigekostenberekening, de gegevens over vergelijkbare historische kosten;

h) voor elke entiteit, een beschrijving van en de onderliggende aannames voor elke post van de aanvullende informatie (punt 3 van tabel 1), met inbegrip van een beschrijving van de belangrijkste factoren die de variaties in de loop van de referentieperiode verklaren;

i) voor elke entiteit, een beschrijving van de aannames die gebruikt zijn om de kapitaalkosten te berekenen (punt 1.4 van tabel 1), met inbegrip van de samenstelling van de activabasis, het rendement op eigen vermogen, de gemiddelde rente op schulden en het aandeel van vreemd vermogen en eigen vermogen voor de financiering van de activabasis;

j) een beschrijving van de bepaalde kosten van gemeenschappelijke projecten (punt 3.9 van tabel 1).

Alle wijzigingen van de punten (a) tot en met (j) in de loop van de referentieperiode worden samen met de overeenkomstig punt 2.2 verstrekte informatie gerapporteerd.

2.2. De onderstaande aanvullende informatie wordt jaarlijks verstrekt, samen met de informatie die moet worden opgenomen in de in punt 1.1 vermelde tabellen voor de rapportering van de totale kosten en eenheidskosten:

a) voor elke entiteit en voor elke kostenpost, een beschrijving van de gerapporteerde werkelijke kosten en het verschil tussen deze kosten en de bepaalde kosten, voor elk jaar van de referentieperiode;

b) een beschrijving van de gerapporteerde werkelijke diensteenheden en een beschrijving van eventuele verschillen tussen die eenheden en de cijfers die zijn verstrekt door de entiteit die de heffingen in rekening brengt en int, alsook eventuele verschillen tussen die eenheden en de prognose in het prestatieplan, voor elk jaar van de referentieperiode;

c) de uitsplitsing van de werkelijke kosten van gemeenschappelijke projecten per individueel project;

d) een verantwoording van het verschil tussen de bepaalde en de werkelijke kosten van nieuwe en bestaande investeringen door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, alsook het verschil tussen de geplande en de werkelijke datum van ingebruikname van de met die investeringen gefinancierde vaste activa, voor elk jaar van de referentieperiode;

e) een beschrijving van de investeringsprojecten die in de loop van de referentieperiode zijn toegevoegd, geannuleerd of vervangen, voor wat de in het prestatieplan geïdentificeerde grote investeringen betreft, en die door de nationale toezichthoudende autoriteit zijn goedgekeurd overeenkomstig artikel 28, lid 4.

BIJLAGE VIII

VOORSCHRIFTEN VOOR DE BEREKENING VAN DE IN ARTIKEL 25 VERMELDE EN-ROUTE- EN TERMINALDIENSTEENHEDEN

1. **Berekening van de en-routediensteenheden**

1.1. De en-routediensteenheden worden berekend door de factor „afstand" te vermenigvuldigen met de factor „gewicht" voor de desbetreffende vlucht. De totale en-routediensteenheden bestaan uit de totale diensteenheden voor IFR-vluchten en de diensteenheden voor VFR-vluchten, voor zover VFR-vluchten niet zijn vrijgesteld overeenkomstig artikel 31, leden 3, 4 en 5.

1.2. De afstandsfactor voor een heffingszone wordt verkregen door het aantal kilometer dat wordt gevlogen binnen de grootcirkelafstand tussen de luchthaven van vertrek of het punt van binnenkomst in de heffingszone en de luchthaven van aankomst in of het punt van vertrek uit de heffingszone, overeenkomstig de daadwerkelijk gevlogen route zoals geregistreerd door de Netwerkbeheerder, te delen door honderd.

De afstand waarmee rekening moet worden gehouden, wordt met 20 kilometer verminderd voor elk vertrek uit en elke landing in de heffingszone.

1.3. De gewichtsfactor, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is gelijk aan de vierkantswortel van het quotiënt dat wordt verkregen door de gecertificeerde maximale startmassa van het luchtvaartuig in ton, tot op één cijfer na de komma, zoals vermeld in het vlieghandboek van het luchtvaartuig, te delen door vijftig.

1.4. Wanneer een luchtvaartuig meerdere gecertificeerde maximale startmassa's heeft, wordt de hoogste gebruikt.

1.5. Telkens wanneer dit nodig is, en minstens één keer per jaar, delen de luchtvaartmaatschappijen de samenstelling van hun vloot en de gecertificeerde maximale startmassa van elk luchtvaartuig mee aan het orgaan dat verantwoordelijk is voor het innen van de heffing.

Als de gewichtsfactor niet gekend is, wordt het gewicht van het zwaarste bekende luchtvaartuig van hetzelfde type gebruikt.

1.6. Als de heffingen op regionale basis in rekening worden gebracht, mogen de lidstaten gemeenschappelijke uitvoeringsmodaliteiten vaststellen.

2. **Berekening van de terminaldiensteenheden**

2.1. De terminaldiensteenheid is gelijk aan de gewichtsfactor van het desbetreffende luchtvaartuig.

2.2. De gewichtsfactor, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is het quotiënt dat wordt verkregen door de gecertificeerde maximale startmassa van het luchtvaartuig in ton, als bedoeld in bijlage VIII, punten 1.3, 1.4 en 1.5, te delen door 50 en te verheffen tot de macht 0,7.

BIJLAGE IX

EENHEIDSTARIEVEN

1. TABELLEN VOOR DE RAPPORTERING OVER DE BEREKENING VAN DE EENHEIDSTARIEVEN

Voor elke relevante entiteit die kosten maakt in een heffingszone wordt jaarlijks een afzonderlijke tabel over de berekening van de eenheidstarieven ingevuld, volgens het model van tabel 2. Voorts wordt ook jaarlijks een geconsolideerde rapporteringstabel ingevuld, volgens het model van tabel 2, waarin de gegevens van alle relevante entiteiten in de heffingszone worden samengevoegd.

2. TABELLEN VOOR DE RAPPORTERING VAN AANVULLENDE INFORMATIE OVER AANPASSINGEN

Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een geconsolideerde tabel voor de rapportering van aanvullende informatie over aanpassingen ingevuld, overeenkomstig het model van tabel 3.

3. TABELLEN VOOR DE RAPPORTERING VAN AANVULLENDE INFORMATIE OVER GEMEENSCHAPPELIJKE PROJECTEN EN OVER INKOMSTEN UIT BIJSTANDSPROGRAMMA'S VAN DE UNIE

Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een geconsolideerde tabel voor de rapportering van aanvullende informatie over gemeenschappelijke projecten en over inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie ingevuld, overeenkomstig het model van tabel 4.

Tabel 2 - Berekening van het eenheidstarief

Naam van de heffingszone	
Munteenheid	
Naam van de entiteit	

		Referentieperiode				
Tabel 2 A - Aanpassingen met betrekking tot jaar n		**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
A. Kostenspreiding						
	Bepaalde kosten					
1.1	**Bepaalde kosten in nominale termen - excl. VFR - Tabel 1** *(Art. 22)*					
	Aanpassing aan de inflatie					
2.1	Bepaalde kosten die moeten worden aangepast aan de inflatie					
2.2	Prognose inflatie-index - Tabel 1					
2.3	Werkelijke inflatie-index - Tabel 1					
2.4	Werkelijke / geraamde totale inflatie-index (in %)					
2.5	**Aanpassing aan de inflatie met betrekking tot jaar n** *(Art. 26)*					
	Verschillen tussen bepaalde en werkelijke kosten als vermeld in artikel 28, leden 4, 5 en 6					
3.1	Nieuwe en bestaande investeringen *(Art. 28, lid 4)*					
3.3	Kosten van bevoegde autoriteiten gekwalificeerde entiteiten *(Art. 28, lid 5)*					
3.4	Kosten van Eurocontrol *(Art. 28, lid 5)*					
3.5	Pensioenkosten *(Art. 28, lid 6)*					
3.6	Interesten op leningen *(Art. 28, lid 6)*					
3.7	Wijzigingen in de wetgeving *(Art. 28, lid 6)*					
3.8	**Verschillen tussen bepaalde en werkelijke kosten m.b.t. jaar n** *(Art. 28, leden 4, 5 en 6)*					
B. Verkeersrisicospreiding						
	Aanpassing verkeersrisicospreiding					
4.1	Bepaalde kosten die onder verkeersrisicospreiding vallen					
4.2	% afwijking als vermeld in artikel 27, leden 2 en 5					
4.3	% aan de gebruikers teruggegeven aanvullende inkomsten als vermeld in artikel 27, leden 3 en 5					
4.4	% door de luchtruimgebruikers gedragen inkomstenverlies als vermeld in artikel 27, leden 3 en 5					
4.5	% afwijking als vermeld in artikel 27, lid 4					
4.6	Prognose totale diensteenheden (prestatieplan)					
4.7	Werkelijke totale diensteenheden					
4.8	Werkelijke / geraamde totale diensteenheden (in %)					
4.9	**Aanpassing aan verkeersrisicospreiding m.b.t, jaar n** *(art. 27, lid 2 tot en met 5)*					
	Verkeersaanpassingen					
5.1	Voor bepaalde kosten die niet onder verkeersrisicospreiding vallen *(Art. 27, lid 8)*					
5.2	Aanpassingen aan het eenheidstarief voor jaar n die niet onder verkeersrisicospreiding vallen *(Art. 27, lid 9)*					
5.3	**Verkeersaanpassingen met betrekking tot jaar n** *(Art. 27, leden 8 en 9)*					
C. Financiële stimuleringsregelingen inzake capaciteit en milieu						
	Aanpassingen met betrekking tot financiële stimulansen					
6.1	Financiële stimulansen m.b.t. capaciteit *(Art. 11, lid 3)*					
6.2	Financiële stimulansen m.b.t. milieu *(Art. 11, lid 4)*					
6.3	Aanvullende financiële stimulansen m.b.t. capaciteit *(Art. 11, lid 4)*					
6.4	**Financiële stimulansen m.b.t. jaar n** *(Art. 11, leden 3 en 4)*					
D. Andere aanpassingen						
	Modulering van heffingen					
7.1	**Aanpassing met het oog op inkomstenneutraliteit voor modulering van heffingen in jaar n** *(Art. 32, lid 1)*					
	Herziening van het eenheidstarief					
8.1	Tijdelijk eenheidstareif toegepast in jaar n					
8.2	**Verschil in inkomsten door de tijdelijke toepassing van het eenheidstarief in jaar n** *(Art. 29, lid 5)*					
	Kruisfinanciering tussen heffingszones					
9.1	**Kruisfinanciering aan (-) / door (+) andere heffingszone(s) m.b.t. jaar n**					
	Andere inkomsten					
10.1	Bijstandsprogramma's van de Unie *(Art. 25, lid 3, onder a))*					
10.2	Nationale openbare financiering *(Art. 25, lid 3, onder a))*					
10.3	Commerciële activiteiten *(Art. 25, lid 3, onder b))*					
10.4	Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten *(Art. 25, lid 3, onder c))*					
10.5	**Totale andere inkomsten m.b.t. jaar n** *(Art. 25, lid 3)*					
	Toepassing van een lager eenheidstarief					
11.1	**Inkomstenverlies door de toepassing van een lager eenheidstarief in jaar n** *(Art. 29, lid 6)*					
12	**Totale aanpassingen m.b.t. jaar n**					
Tabel 2 B - Berekening van het eenheidstarief voor jaar n (1)		**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1	Bepaalde kosten in nominale termen - excl. VFR *(Art. 25(2)(a))*					
13.2	Aanpassing aan de inflatie: bedrag overgedragen naar jaar n *(Art. 25(2)(b))*					
13.3	Aanpassing verkeersrisicospreiding: bedragen overgedragen naar jaar n *(Art. 25(2)(c))*					
13.4	Verschillen in kosten volgens Art. 28, leden 4, 5 en 6: bedragen overgedragen naar jaar n *(Art. 25, lid 2, onder d))*					
13.5	Financiële stimulansen: bedragen overgedragen naar jaar n *(Art. 25, lid 2, onder e))*					
13.6	Modulering van heffingen: bedragen overgedragen naar jaar n *(Art. 25, lid 2, onder f))*					
13.7	Verkeersaanpassingen: bedragen overgedragen naar jaar n (Art. 25, lid 2, onder g) en (h))					
13.8	Andere inkomsten *(Art. 25, lid 2, onder i))*					
13.9	Kruisfinanciering tussen heffingszones *(Art. 25, lid 2, onder j))*					
13.10	Verschillen in inkomsten door de tijdelijke toepassing van het eenheidstarief *(Art. 25, lid 2, onder k))*					
13.11	**Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n**					
13.12	**Raming totale diensteenheden voor jaar n (prestatieplan)**					
13.13	**Eenheidstarief voor jaar n volgens art. 25, lid 2 (in nationale munt)**					
13.14	**Verlaging volgens art. 29, lid 6, voor zover van toepassing (in nationale munt)**					
14	**Toepasselijk eenheidstarief voor jaar n**					

Kosten, inkomsten en andere bedragen in '000 - Diensteenheden in '000

(1) Met inbegrip van aanpassingen met betrekking tot vorige referentieperioden (art. 25(2)(l))

Tabel 3 - Aanvullende informatie over aanpassingen

Naam van de heffingszone	

Aanvullende informatie over aanpassingen	Bedragen	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Na de RP
Aanpassing aan de inflatie jaar n							
Aanpassing aan de inflatie jaar n+1							
Aanpassing aan de inflatie jaar n+2							
Aanpassing aan de inflatie jaar n+3							
Aanpassing aan de inflatie jaar n+4							
Totaal aanpassing aan de inflatie (Art. 26)							
Verkeersrisicospreiding jaar n							
Verkeersrisicospreiding jaar n+1							
Verkeersrisicospreiding jaar n+2							
Verkeersrisicospreiding jaar n+3							
Verkeersrisicospreiding jaar n+4							
Totaal aanpassing verkeersrisicospreiding (Art. 27(2) tot en met (5))							
Verschil in kosten voor investeringen jaar n							
Verschil in kosten voor investeringen jaar n+1							
Verschil in kosten voor investeringen jaar n+2							
Verschil in kosten voor investeringen jaar n+3							
Verschil in kosten voor investeringen jaar n+4							
Totaal aanpassing kosten van investeringen (Art. 28(4))							
Verschil in kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten jaar n							
Verschil in kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten jaar n+1							
Verschil in kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten jaar n+2							
Verschil in kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten jaar n+3							
Verschil in kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten jaar n+4							
Totaal aanpassingen ivm kosten bevoegde autoriteiten en gekwalificeerde entiteiten (Art. 28(5))							
Verschil in kosten Eurocontrol jaar n							
Verschil in kosten Eurocontrol jaar n+1							
Verschil in kosten Eurocontrol jaar n+2							
Verschil in kosten Eurocontrol jaar n+3							
Verschil in kosten Eurocontrol jaar n+4							
Totaal aanpassingen ivm kosten Eurocontrol (Art. 28(5))							
Verschil in pensioenkosten jaar n							
Verschil in pensioenkosten jaar n+1							
Verschil in pensioenkosten jaar n+2							
Verschil in pensioenkosten jaar n+3							
Verschil in pensioenkosten jaar n+4							
Totaal aanpassingen ivm pensioenkosten (Art. 28(6))							
Verschil in rente op leningen jaar n							
Verschil in rente op leningen jaar n+1							
Verschil in rente op leningen jaar n+2							
Verschil in rente op leningen jaar n+3							
Verschil in rente op leningen jaar n+4							
Totaal aanpassing ivm rente op leningen (Art. 28(6))							
Kosten ivm wetswijzigingen jaar n							
Kosten ivm wetswijzigingen jaar n+1							
Kosten ivm wetswijzigingen jaar n+2							
Kosten ivm wetswijzigingen jaar n+3							
Kosten ivm wetswijzigingen jaar n+4							
Totaal aanpassing ivm wetswijzigingen (Art. 28(6))							
Financiële stimulansen jaar n							
Financiële stimulansen jaar n+1							
Financiële stimulansen jaar n+2							
Financiële stimulansen jaar n+3							
Financiële stimulansen jaar n+4							
Totaal financiële stimulansen (Art. 11(3) en (4))							
Modulering van heffingen jaar n							
Modulering van heffingen jaar n+1							
Modulering van heffingen jaar n+2							
Modulering van heffingen jaar n+3							
Modulering van heffingen jaar n+4							
Totaal aanpassing ivm modulering van heffingen (Art. 32(1))							
Verkeersaanpassing jaar n							
Verkeersaanpassing jaar n+1							
Verkeersaanpassing jaar n+2							
Verkeersaanpassing jaar n+3							
Verkeersaanpassing jaar n+4							
Totaal Verkeersaanpassing (Art. 27(8) en (9))							

Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie in jaar n							
Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie in jaar n+1							
Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie in jaar n+2							
Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie in jaar n+3							
Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie in jaar n+4							
Totaal Inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie (Art. 25(3)(a))							
Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering in jaar n							
Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering in jaar n+1							
Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering in jaar n+2							
Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering in jaar n+3							
Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering in jaar n+4							
Totaal Inkomsten uit nationale overheidsfinanciering (Art. 25(3)(a))							
Inkomsten uit commerciële activiteiten in jaar n							
Inkomsten uit commerciële activiteiten in jaar n+1							
Inkomsten uit commerciële activiteiten in jaar n+2							
Inkomsten uit commerciële activiteiten in jaar n+3							
Inkomsten uit commerciële activiteiten in jaar n+4							
Totaal Inkomsten uit commerciële activiteiten (Art. 25(3)(b))							
Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten in jaar n							
Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten in jaar n+1							
Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten in jaar n+2							
Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten in jaar n+3							
Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten in jaar n+4							
Totaal Inkomsten uit contracten met luchthavenexploitanten (Art. 25(3)(c))							
Verschil in inkomsten - herziening van eenheidstarieven jaar n							
Verschil in inkomsten - herziening van eenheidstarieven jaar n+1							
Verschil in inkomsten - herziening van eenheidstarieven jaar n+2							
Verschil in inkomsten - herziening van eenheidstarieven jaar n+3							
Verschil in inkomsten - herziening van eenheidstarieven jaar n+4							
Totaal verschil in inkomsten uit de tijdelijke toepassing van eenheidstarieven (Art. 29(5))							

Bedragen in '000 (nationale munt)

Tabel 4 - Aanvullende informatie over gemeenschappelijke projecten en aan de heffingszone toegekende inkomsten uit bijstandsprogramma's van de Unie

Naam van de heffingszone

Ontvangen bedragen

Referentie van het project (zoals in de subsidieovereenkomst)	Titel van het project	Waarde van het gefinancierde project in '000 euro		Toegekende bedragen (zoals in de subsidieovereenkomst) in '000 euro		Gemeen-schappelijk project j/n	Werkelijk ontvangen bedragen (heffingszone) in '000 euro					
		Totaal	Voor de heffingszone	Totaal	Voor de heffingszone		Vorige RP's	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Totaal in '000 euro												
Totaal in '000 nationale munt												

Aan luchtruimgebruikers terugbetaalde bedragen via andere inkomsten

Referentie van het project (zoals in de subsidieovereenkomst)	Titel van het project	Ingehouden bedragen voor administratieve kosten voor de heffingszone in '000 euro	Totaal terug te betalen bedrag voor de heffingszone in '000 euro	Aan de gebruikers terugbetaalde bedragen (heffingszone) in '000 nationale munt						
				Vorige RP's	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Na de RP
Totaal in '000 euro										
Totaal in '000 nationale munt										

4. AANVULLENDE INFORMATIE BIJ DE IN DE PUNTEN 1, 2 EN 3 BEDOELDE RAPPORTERINGSTABELLEN

De onderstaande aanvullende informatie wordt jaarlijks verstrekt, samen met de informatie die moet worden opgenomen in de in de punten 1 en 2 vermelde tabellen voor de rapportering van de berekening van de eenheidstarieven en van aanvullende informatie over aanpassingen:

a) een beschrijving en verantwoording van de vaststelling van de verschillende heffingszones, met name wat de terminalheffingszones en mogelijke kruissubsidies tussen heffingszones betreft;

b) een beschrijving van het beleid inzake vrijstellingen en van de financiële middelen om de daarmee gepaard gaande kosten te dekken;

c) een beschrijving van de aanpassingen die het gevolg zijn van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding, overeenkomstig artikel 27;

d) een beschrijving van de verschillen tussen de bepaalde kosten en de werkelijke kosten van jaar n ten gevolge van de in artikel 28, lid 3, bedoelde wijzigingen in de kosten, met inbegrip van een beschrijving van de in dat artikel bedoelde wijzigingen;

e) een beschrijving van de wijzigingen die het gevolg zijn van onvoorziene veranderingen in de kosten, overeenkomstig artikel 28, leden 3 tot en met 6;

f) een beschrijving van de eventuele andere inkomsten, uitgesplitst tussen de verschillende in artikel 25, lid 3, vermelde categorieën;

g) een beschrijving van de toepassing van in artikel 11, leden 3 en 4, bedoelde financiële stimuleringsregelingen in het jaar n en de daaruit voortvloeiende financiële voordelen en nadelen; een beschrijving en uitleg van de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen die zijn toegepast in het jaar n, overeenkomstig artikel 32, voor zover van toepassing, en de daaruit voortvloeiende aanpassingen;

h) een beschrijving van de aanpassingen met betrekking tot de tijdelijke toepassing van een eenheidstarief overeenkomstig artikel 29, lid 5;

i) een beschrijving van de kruisfinanciering tussen en-routeheffingszones of tussen terminalheffingszones, overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder (e), van Verordening (EG) nr. 550/2004;

j) informatie over de toepassing van een lager eenheidstarief, overeenkomstig artikel 29, lid 6, dan het tarief dat is berekend overeenkomstig artikel 25, lid 2, en de middelen om het verschil in inkomsten te financieren;

k) informatie over en uitsplitsing van de aanpassingen met betrekking tot voorgaande referentieperioden die gevolgen hebben voor de berekening van het eenheidstarief.

Samen met de informatie die moet worden opgenomen in de in punt 3 vermelde tabellen voor de rapportering van aanvullende informatie over gemeenschappelijke projecten en bijstandsprogramma's van de Unie, wordt de volgende informatie verstrekt:

l) informatie over de kosten van gemeenschappelijke projecten en andere gefinancierde projecten, uitgesplitst per individueel project, en over openbare middelen die van overheden zijn verkregen voor deze projecten.

BIJLAGE X

CRITERIA OM TE BEOORDELEN OF DE IN ARTIKEL 35, LID 1, VERMELDE DIENSTEN VOLGENS MARKTVOORWAARDEN MOETEN WORDEN VERLEEND

1. De mate waarin verleners van luchtvaartnavigatiediensten vrij kunnen kiezen met de verlening van deze diensten te beginnen of te stoppen:

   a) het bestaan van een belangrijke juridische, economische of andere hinderpaal die een dienstverlener zou beletten zijn diensten aan te bieden of te blijven aanbieden;

   b) het toepassingsgebied, de duur en de waarde van de dienstverleningscontracten;

   c) het bestaan van procedures die het mogelijk maken materiële en immateriële activa, intellectuele eigendom en personeel over te dragen of op een andere wijze ter beschikking te stellen aan een andere partij.

2. De mate waarin er sprake is van vrije keuze van dienstverlener, met inbegrip van, in het geval van luchthavens, de mogelijkheid om zelf terminalluchtvaartnavigatiediensten te verlenen:

   a) het bestaan van juridische, contractuele of praktische obstakels die de keuze voor een andere dienstverlener verhinderen of die luchthavens verhinderen zelf terminalluchtvaartnavigatiediensten te verlenen;

   b) het bestaan van een overlegproces om rekening te houden met de meningen van de luchtruimgebruikers wanneer de dienstverlening wordt gewijzigd.

3. De mate waarin er sprake is van marktwerking en concurrentie of de mate waarin er een geloofwaardig vooruitzicht op concurrentie bestaat:

   a) het bestaan van een aanbestedingsprocedure (niet van toepassing als de diensten zelf worden verleend);

   b) aanwijzingen dat ook andere dienstverleners kunnen deelnemen aan het aanbestedingsproces en in het verleden diensten hebben verleend, met inbegrip van luchthavens die deze diensten zelf hebben verleend.

4. Met betrekking tot terminalluchtvaartnavigatiediensten, de mate waarin luchthavens onderhevig zijn aan commerciële kostendruk of regelgeving die gebaseerd is op stimulansen:

   a) of luchthavens al dan niet actief de concurrentie aangaan voor het binnenhalen van activiteiten van luchtvaartmaatschappijen;

   b) de mate waarin luchthavens de heffing op luchtvaartnavigatiediensten dragen;

   c) of luchthavens actief zijn in een concurrerende omgeving of in een situatie waarin economische stimulansen worden gegeven om de prijzen te beperken of op een andere wijze kostenbesparingen te bevorderen.

5. De mate waarin een verlener van terminalluchtvaartnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten of ATM-gegevensdiensten die ook en-routeluchtvaartnavigatiediensten verleent, er een afzonderlijke boekhouding en rapportering op nahoudt.

6. Voor terminalluchtvaartnavigatiediensten wordt de in deze bijlage bedoelde beoordeling uitgevoerd voor elke afzonderlijke luchthaven, of voor groepen van luchthavens.

BIJLAGE XI

RAPPORTERINGSTABELLEN TER ONDERSTEUNING VAN DE KOSTENBASIS EN EENHEIDSTARIEVEN DIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 35, LID 6, AAN DE COMMISSIE MOETEN WORDEN VERSTREKT

1. DE KOSTEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

1.1. Rapporteringstabellen

Met het oog op de gegevens die moeten worden gerapporteerd in tabellen A en B, moeten de volgende instructies worden gevolgd:

a) de tabellen worden ingevuld voor elke heffingszone. De kosten en prijzen worden in de nationale munteenheid vermeld;

b) voor tabel A worden van het jaar (n-5) tot en met het jaar (n-1) de werkelijke cijfers ingevuld en vanaf het jaar (n) de geraamde cijfers;

c) voor tabel B weerspiegelt de jaarprijs de waarde van het contract. De outputeenheid die in overweging wordt genomen om de waarde van het contract te bepalen, wordt door de betrokken lidstaat beschreven en in de tabel vermeld. Wat terminalluchtvaartnavigatiediensten betreft, wordt tabel B afzonderlijk ingevuld voor elke luchthaven waar in de terminalheffingszone luchtvaartnavigatiediensten worden verleend op basis van marktvoorwaarden.

Tabel A

Tabel A - Totale kosten

Naam heffingszone: **Munteenheid:** **Organisatie:**	**Jaar 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
Bijzonderheden per soort kosten (nominaal)										
Persoonlijke										
Andere werkingskosten										
Afschrijving										
Kapitaalkosten										
Buitengewone kostenposten										
Totale kosten										

Tabel B

Tabel B - Jaarprijs en eenheidsprijs

Naam heffingszone: **Munteenheid:** **Organisatie:**	**Jaar n**

	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Jaarprijs (a)										
Outputeenheid (b)										
Eenheidsprijs										

(a) Jaarprijs in '000 nationale munteenheid
(b) Outputeenheid in <nader te specificeren>

1.2. **Aanvullende informatie**

Samen met de in de tabellen A en B in te vullen informatie, wordt de volgende informatie verstrekt:

a) een beschrijving van de in tabel B gebruikte outputeenheid;

b) een beschrijving van de criteria die zijn gebruikt voor het verdelen van de kosten van faciliteiten of diensten tussen de verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754);

c) een beschrijving van en toelichting bij de verschillen tussen de geplande en de werkelijke cijfers voor de jaren (n-5) tot en met (n-1) voor wat alle in de tabellen A en B verstrekte gegevens betreft;

d) een beschrijving van en toelichting bij de geraamde kosten en investeringen over een periode van vijf jaar, in verhouding tot het verwachte verkeer;

e) een beschrijving van en toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of huidige kosten;

f) een verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van de activabasis;

g) een beschrijving van de financieringsbronnen van de luchtvaartnavigatiediensten met betrekking tot elke heffingszone waarin marktvoorwaarden gelden.

BIJLAGE XII

ESSENTIËLE ELEMENTEN VOOR HET OVERLEG ALS BEDOELD IN ARTIKEL 24, LID 3, EN ARTIKEL 30, LID 1

1. Het in artikel 24, lid 3, bedoelde overleg heeft met name betrekking op de volgende essentiële elementen in verband met de transparantie van de kosten:

   a) de werkelijke kosten van het voorgaande jaar en het verschil tussen de werkelijke kosten en de in het prestatieplan opgenomen bepaalde kosten;

   b) de evolutie van de in artikel 28, lid 3, bedoelde kosten.

2. Het in artikel 30, lid 1, bedoelde overleg heeft met name betrekking op de volgende essentiële elementen in verband met de transparantie van de eenheidstarieven:

   a) het heffingsbeleid, onder meer wat betreft de timing van de aanpassingen van de eenheidstarieven en kruisfinanciering tussen terminalheffingszones;

   b) de evolutie van het verkeer in vergelijking met de in het prestatieplan opgenomen prognose;

   c) de toepassing van het in artikel 27 vermelde mechanisme voor verkeersrisicospreiding en de op basis van artikel 11 toegepaste stimuleringsregeling(en);

   d) voor zover van toepassing, de geplande wijzigingen van terminalheffingszones overeenkomstig artikel 21, lid 5, onder (a);

   e) voor zover van toepassing, diensten overeenkomstig artikel 35, lid 3, onder (b), aan marktvoorwaarden zullen worden onderworpen.

BIJLAGE XIII

SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT DE IN ARTIKEL 11, LID 3, BEDOELDE STIMULERINGSREGELINGEN

1. MODULERING VAN PIVOTWAARDEN

1.1. **Voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten**

Wanneer een nationale toezichthoudende autoriteit besluit om een moduleringsmechanisme voor en-routepivotwaarden toe te passen, overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder (c), punt (ii), en artikel 11, lid 3, onder (g), punten (iii) en (v), dan mag dat moduleringsmechanisme een of beide van de onderstaande punten volgen:

a) het maakt het mogelijk om rekening te houden met significante en onvoorziene wijzigingen in het verkeer; in dat geval wordt de pivotwaarde voor jaar n gebaseerd op de referentiewaarde op het niveau van elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten in de uitgave van het operationeel netwerkplan van november van het jaar n-1;

b) de stimulansen worden beperkt tot vertragingen die te wijten zijn aan ATC-capaciteit, ATC-routering, ATC-personeelsbezetting, ATC-apparatuur, luchtruimbeheer en bijzondere gebeurtenissen met de codes C, R, S, T, M en P van het ATFCM-gebruikershandboek.

1.2. **Voor terminalluchtvaartnavigatiediensten**

Wanneer een nationale toezichthoudende autoriteit besluit om een moduleringsmechanisme voor terminalpivotwaarden toe te passen, overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder (c), punt (ii), en artikel 11, lid 3, onder (g), punten (iii) en (v), dan mag dat moduleringsmechanisme een of beide van de onderstaande punten volgen:

a) het maakt het mogelijk om rekening te houden met significante en onvoorziene wijzigingen in het verkeer; in dat geval wordt de pivotwaarde voor het jaar n gemoduleerd op basis van objectieve en transparante beginselen die zijn vastgelegd in het prestatieplan.

b) de stimulansen worden beperkt tot vertragingen die te wijten zijn aan ATC-capaciteit, ATC-routering, ATC-personeelsbezetting, ATC-apparatuur, luchtruimbeheer en bijzondere gebeurtenissen met de codes C, R, S, T, M en P van het ATFCM-gebruikershandboek.

2. BEREKENING VAN FINANCIËLE VOOR- EN NADELEN

2.1. **Voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten**

a) Het in artikel 11, lid 3, onder (e), bedoelde financiële voordeel wordt berekend als een percentage van de bepaalde kosten van het jaar n en doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een verhoging van het eenheidstarief in het jaar n+2, waarbij de afwijking van de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in het jaar n onder de pivotwaarde in absolute waarde groter is dan de ondergrens van het in artikel 11, lid 3, onder (d), vermelde symmetrische bereik.

Van de ondergrens van het symmetrische bereik tot de in artikel 9, lid 4, onder (b), punt (iii), vermelde alarmdrempel volgt het percentage van de bepaalde kosten een gelijkmatige glijdende schaal, waarbij het maximale vaste percentage wordt toegepast als de afwijking van de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in het jaar n onder de pivotwaarde in absolute termen gelijk is aan of groter is dan de waarde van de alarmdrempel.

b) Het in artikel 11, lid 3, onder (f), bedoelde financiële nadeel wordt berekend als een percentage van de bepaalde kosten van het jaar n en doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een verlaging van het eenheidstarief in het jaar n+2, waarbij de afwijking van de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in het jaar n boven de pivotwaarde in absolute waarde groter is dan de bovengrens van het in artikel 11, lid 3, onder (d), vermelde symmetrische bereik.

Van de bovengrens van het symmetrische bereik tot de in artikel 9, lid 4, onder (b), punt (iii), vermelde alarmdrempel volgt het percentage van de bepaalde kosten een gelijkmatige glijdende schaal, waarbij het maximale vaste percentage wordt toegepast als de afwijking van de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht in het jaar n boven de pivotwaarde in absolute termen gelijk is aan of groter is dan de waarde van de alarmdrempel.

2.2. **Voor terminalluchtvaartnavigatiediensten**

a) Het in artikel 11, lid 3, onder (e), bedoelde financiële voordeel wordt berekend als een percentage van de bepaalde kosten van het jaar n en doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een verhoging van het eenheidstarief in het jaar n + 2, waarbij de werkelijke ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht in het jaar n kleiner is dan de ondergrens van het in artikel 11, lid 3, onder (d), vermelde symmetrische bereik.

Van de ondergrens van het symmetrische bereik tot 50 % van de pivotwaarde volgt het percentage van de bepaalde kosten een gelijkmatige glijdende schaal, waarbij het maximale vaste percentage wordt toegepast als de werkelijke ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht in het jaar n gelijk is aan of kleiner is dan 50 % van de pivotwaarde.

b) Het in artikel 11, lid 3, onder (e), bedoelde financiële nadeel wordt berekend als een percentage van de bepaalde kosten van het jaar n en doorberekend aan de luchtruimgebruikers via een verlaging van het eenheidstarief in het jaar n+2, waarbij de werkelijke ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht in het jaar n groter is dan de bovengrens van het in artikel 11, lid 3, onder (d), vermelde symmetrische bereik.

Van de bovengrens van het symmetrische bereik tot 150 % van de pivotwaarde volgt het percentage van de bepaalde kosten een gelijkmatige glijdende schaal, waarbij het maximale vaste percentage wordt toegepast als de werkelijke ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht in het jaar n gelijk is aan of groter is dan 150 % van de pivotwaarde.