II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/317

av den 11 februari 2019

om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11.6,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 15.4, och

av följande skäl:

(1) Det prestationssystem som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 bör förbättra flygtrafiktjänsters och nätverksfunktioners prestanda inom det gemensamma europeiska luftrummet.

(2) Det avgiftssystem för flygtrafiktjänster som avses i artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004 är avgörande för ett framgångsrikt genomförande av prestationssystemet, och bör därför komplettera det. Avgiftssystemet bör bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumsanvändare, och bidra till kostnadseffektivitet i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och till effektiva flygningar, samtidigt som optimal säkerhetsnivå upprätthålls. Avgiftssystemet bör vara förenligt med Eurocontrols system för underväg-savgifter och artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*).

(3) Av tydlighetsskäl och för att möjliggöra ett anpassat regelverk för den tredje referensperioden för prestationssystemet, är det nödvändigt att ändra tillämpningsföreskrifterna för prestations- och avgiftssystemen i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ([3]) och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 ([4]) och att slå samman dessa bestämmelser i en enda genomförandeförordning.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.
([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner (EUT L 128, 9.5.2013, s. 1).
([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster (EUT L 128, 9.5.2013, s. 31).

(4) I enlighet med artikel 11.1 i förordning (EG) nr 549/2004 bör prestationssystemet omfatta flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 ([5]). Därför bör denna förordning gälla för den nätverksförvaltare som utsetts i enlighet med artikel 4.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([6]).

(5) Prestations- och avgiftssystemen bör förbättra utförandet av flygtrafiktjänster genom ett gate-till-gate-synsätt som omfattar både flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster. De bör främja långsiktiga förbättringar av flygtrafiktjänsternas resultat, som återspeglas i generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten ([7]) samtidigt som de övergripande säkerhetsmålen vederbörligen beaktas. Prestationssystemet bör bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från luftfart och bör möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena i det europeiska luftrummet.

(6) Ett organ för prestationsgranskning kan på kommissionens begäran ge oberoende råd till kommissionen på alla områden som påverkar flygtrafiktjänsters och nätverksfunktioners prestanda i unionen.

(7) De nationella tillsynsmyndigheterna bör från alla relevanta parter, bland dem leverantörer av flygtrafiktjänster under deras tillsyn, kunna erhålla relevanta uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa en korrekt tillämpning och tillsyn av denna förordning på lokal nivå. Leverantörer av flygtrafiktjänster bör underlätta inspektioner och undersökningar som genomförs av de nationella tillsynsmyndigheterna för övervakningen av genomförandet av prestations- och avgiftssystemen.

(8) Nätverksförvaltaren bör tillhandahålla relevant information för fastställande av mål på unionsnivå, nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock och bör stödja uppnåendet av prestationsmålen genom åtgärder och processer som anges i den operativa planen för nätverket.

(9) Vid genomförandet av prestationssystemet bör kommissionen och medlemsstaterna samordna sitt arbete med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet för att säkerställa att säkerhetsaspekter hanteras korrekt, i enlighet med säkerhetsmålen och säkerhetskraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([8]).

(10) Referensperioden för prestationssystemet bör vara så lång att den tillhandahåller den säkerhet som krävs för att genomföra fleråriga kapitalutgiftsprogram i syfte att uppnå den förväntade avkastningen på investeringar i form av förbättrade resultat, samtidigt som det är möjligt att göra korrekta prognoser.

(11) Nyckelutförandeindikatorer bör definieras inom nyckelområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Dessa nyckelutförandeindikatorer bör användas för att fastställa uppnåbara, hållbara, realistiska och tidsbundna prestandamål på unionsnivå, på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock. Nyckelutförandeindikatorerna bör omfatta både flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster, samt nätverksfunktioner, i syfte att förbättra nätverkets övergripande prestanda.

(12) Unionstäckande prestationsmål ska fastställas av kommissionen med hänsyn till den prestationsnivå som uppnåtts under föregående referensperiod eller -perioder och relevanta synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna. Synpunkterna från nationella tillsynsmyndigheter bör särskilt omfatta information om initiala kostnader och trafikprognoserna för den berörda referensperioden. Kommissionen bör underbygga unionstäckande prestationsmål med en beskrivning av underliggande antaganden och motiveringar. Utarbetandet av de unionstäckande prestationsmålen bör vara föremål för samråd med berörda parter.

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011(EUT L 28, 31.1.2019, s. 1).

([7]) Enligt definitionen i artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst, Text av betydelse för EES (EUT L 123, 4.5.2013, s. 1)

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

(13) Medlemsstaterna bör kunna besluta om huruvida deras prestationsplaner ska fastställas på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, med beaktande av lokala förhållanden.

(14) Nationella tillsynsmyndigheter bör ansvara för utarbetandet av nationella prestationsplaner eller prestationsplaner för funktionella luftrumsblock, däribland bindande prestationsmål, baserade på nyckelutförandeindikatorer som tillämpas på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock. De nationella prestationsplanerna eller prestationsplanerna för funktionella luftrumsblock bör innehålla initiativ för att stödja gränsöverskridande samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, oberoende av deras geografiska räckvidd.

(15) Prestationsplanerna bör ge full insyn i de fastställda kostnaderna för nya och befintliga investeringar för inköp, utveckling eller leasing av fasta tillgångar. Större investeringar bör detaljbeskrivas och motiveras samt överensstämma med genomförandet av Sesar och förväntade prestandavinster.

(16) Samråd bör äga rum på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock för att säkerställa att synpunkter från berörda parter beaktas när prestationsplaner och deras mål fastställs.

(17) Med tanke på de starka kopplingarna mellan de olika nyckelområdena bör de inbördes beroendena mellan prestationsmålen beaktas på vederbörligt sätt när målen anges, med beaktande av de övergripande säkerhetsmålen.

(18) Prestationsmål bör vara föremål för incitament i syfte att uppmuntra bättre prestanda, inklusive tillämpningen av en mekanism för trafikriskdelning för nyckelområdet kostnadseffektivitet. Incitamentssystem bör vara effektiva och fastställa parametrar på ett icke-diskriminerande och öppet sätt för att belöna eller straffa faktiska resultat i förhållande till antagna prestationsmål. Nyckelområdet säkerhet bör inte vara föremål för incitament på grund av sin övergripande karaktär. Medlemsstaterna bör se till att genomförandet av incitamentssystem inte negativt påverkar planerade och pågående investeringar som syftar till att ge användarna tillräcklig kapacitet och effektiva flygningar.

(19) Medlemsstaterna bör anta utkast till prestationsplaner och lämna in dem till kommissionen för kommissionens utvärdering och översyn. I detta avseende bör kommissionen först kontrollera om prestationsplanerna är fullständiga. Om så är fallet, bör kommissionen bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i prestationsplanerna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen. Om överensstämmelse inte kan fastställas, bör kommissionen uppmana medlemsstaterna att se över sina prestationsplaner och prestationsmål, eller att vidta korrigerande åtgärder.

(20) Medlemsstaterna bör anta och offentliggöra de slutliga versionerna av sina prestationsplaner först efter det att kommissionen har funnit att de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen som fastställts på nivån för funktionella luftrumsblock i prestationsplanerna är förenliga med de unionstäckande målen.

(21) De mål som anges i utkastet till prestationsplaner bör vara tillämpliga vid förfaranden för bedömning från början av referensperioden och, när så är lämpligt, under översynen av prestationsmål som fastställs nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock. Efter antagandet av de slutliga prestationsplanerna bör prestationsmålen på nyckelområdet kostnadseffektivitet tillämpas retroaktivt genom en justering av enhetsavgifterna för att säkerställa att luftrumsanvändarna kan dra nytta av förbättringar från början av referensperioden.

(22) Medlemsstaterna bör begära tillstånd från kommissionen om de vill se över ett eller flera prestationsmål under en referensperiod. En sådan begäran kan göras om tröskelvärdena har uppnåtts eller om medlemsstaten kan visa att ursprungliga data, antaganden och skäl, inklusive i fråga om investeringar, som ligger till grund för prestationsmålen i betydande utsträckning och under längre tid inte längre är korrekta på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanen. Kommissionen bör tillåta den berörda medlemsstaten att genomföra den planerade översynen endast om det är nödvändigt och rimligt mot bakgrund av ovannämnda omständigheter och om reviderade prestationsmål säkerställer att överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen upprätthålls.

(23) Införandet av nya teknikslag och affärsmodeller för att stimulera ett integrerat tillhandahållande av tjänster bör leda till betydande kostnadsminskningar som gynnar användare i det långa loppet, men kan leda till initiala omstruktureringskostnader. Om en medlemsstat visar att omstruktureringsåtgärderna ger en nettovinst för användare, bör den också kunna begära en översyn av lokala kostnadseffektivitetsmål för att återkräva de därmed förbundna omstruktureringskostnaderna genom en översyn av de fastställda kostnaderna i sina prestationsplaner, med förbehåll för kommissionens godkännande.

(24) Kommissionen bör se över de unionstäckande prestationsmålen under referensperioden för att fastställa om de fortfarande är lämpliga. Kommissionen bör överväga en översyn av unionstäckande prestationsmål om det under en referensperiod visas att dessa mål inte längre är lämpliga mot bakgrund av ändrade omständigheter, och att översynen av målen är nödvändig och rimlig. En översyn av unionstäckande mål under en referensperiod bör leda till att en ny referensperiod inleds; detta ska omfatta upprättandet av därtill hörande prestationsplaner och prestationsmål som fastställs nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

(25) Nätverksfunktioner bör också omfattas av prestationsmål och bör bidra till uppnåendet av de unionstäckande prestationsmålen. Därför bör nätverksförvaltaren utarbeta prestationsplanen för nätverket, som bör kontrolleras och antas av kommissionen.

(26) Ett effektivt operativt samarbete och gemensamt beslutsfattande mellan huvudsakliga berörda parter som leverantörer av flygtrafiktjänster, funktionella luftrumsblock, flygplatser, användare av civila och militära luftrum samt nätverksförvaltaren är av central betydelse för att uppnå prestationsmål för nätverksfunktioner.

(27) De fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster bör finansieras genom avgifter som påförs luftrumsanvändare. Dessa avgifter ska tas ut i avgiftszoner för flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster. Medlemsstaterna bör säkerställa att den geografiska omfattningen av dessa avgiftszoner definieras tydligt och att avgiftszonerna överensstämmer med tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Det kan bli nödvändigt att ändra en terminalavgiftszon under en referensperiod på grund av förändringar i driften av flygplatser.

(28) En kostnadsbas för avgifter, som omfattar de fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster och anläggningar, bör fastställas för varje avgiftszon. Medlemsstaterna bör också ha rätt att låta kostnadsbaserna omfatta de fastställda kostnader som deras nationella tillsynsmyndigheter ådragits och andra statliga kostnader i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.

(29) De fastställda kostnaderna för undervägsavgifter och terminalavgifter bör fastställas före början av varje referensperiod, som en del av prestationsplanen. Dessa fastställda kostnader ska specificeras för varje kalenderår av referensperioden i fråga. De nationella tillsynsmyndigheterna bör kontrollera att de fastställda kostnaderna endast omfattar kostnader som är stödberättigande enligt prestations- och avgiftssystemen.

(30) De fastställda kostnaderna som ingår i en kostnadsbas för undervägs- eller terminaltjänster bör omfatta personalkostnader, andra driftskostnader än personalkostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader och extraordinära kostnader. Faktiska kostnader ska rapporteras årligen i enlighet med samma uppdelning för att säkerställa enhetlighet och öppenhet.

(31) De nationella tillsynsmyndigheterna bör, före början av varje referensperiod, definiera de kriterier som används för fördelning av kostnaderna mellan terminaltjänster och undervägstjänster, och underrätta kommissionen om detta. Dessa kriterier bör säkerställa ett transparent fastställande av fastställda kostnader och skapa garantier för att det inte förekommer några korssubventioner mellan undervägstjänster och terminaltjänster.

(32) Medlemsstaterna ska varje år beräkna enhetsavgifterna för sina avgiftszoner för undervägsavgifter och terminalavgiftszoner. Vid beräkningen av enhetsavgiften bör medlemsstaterna se till att kostnader för tjänster eller hjälpmedel som finansieras genom offentliga medel, till exempel unionens stödprogram som det transeuropeiska transportnätet, Fonden för ett sammanlänkat Europa och Sammanhållningsfonden, inte påförs luftrumsanvändare. När de medlemsstaterna beräknar enhetsavgifterna, bör de ges möjlighet att inflationsanpassa sina fastställda kostnader.

(33) Prestations- och avgiftssystemen bör innehålla en mekanism för trafikriskdelning för att stimulera tillhandahållandet av tjänster. De nationella tillsynsmyndigheterna bör ges möjlighet att justera värdena för parametrarna för trafikriskdelning så som de definieras i denna förordning för att ta hänsyn till lokala förhållanden och för att skapa bättre incitament för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Denna justering bör göras efter samråd med leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändare. Dessa justeringar bör dock inte minska risken för exponering av berörda leverantörer av flygtrafiktjänster i jämförelse med den grundmekanism som fastställs i denna förordning.

(34) Leverantörer av flygtrafiktjänster bör stå för kostnadsrisken kopplad till skillnader mellan faktiska och fastställda kostnader, med undantag för ett begränsat antal utgiftsposter som omfattas av särskilda krav.

(35) Leverantörer av flygtrafiktjänster bör inte tillåtas att generera ekonomiska överskott till följd av indragning eller uppskjutande av nya investeringar under en referensperiod. Leverantörer av flygtrafiktjänster bör ha möjlighet att årligen justera planerade större investeringar under referensperioden, under förutsättning att det finns en detaljerad motivering och att de begärda ändringarna godkänns av den berörda nationella tillsynsmyndigheten. Om de faktiska kostnaderna för nya och befintliga investeringar överstiger motsvarande fastställda kostnader under en referensperiod, bör nationella tillsynsmyndigheter ansvara för kontrollen av de detaljerade motiveringarna som lämnats in av leverantörer av flygtrafiktjänster och för godkännande av eventuella senare återkrav av extra kostnader från luftrumsanvändare. Eventuella väsentliga skillnader i dessa kostnader bör inte påföras användare, såvida inte den nationella tillsynsmyndigheten har fastställt att de ytterligare kostnaderna uteslutande berodde på nya och befintliga investeringar som krävs för operativa ändringar förenliga med genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst och i synnerhet gemensamma Sesar-projekt.

(36) Oförutsedda förändringar av tillämpliga rättsliga bestämmelser eller ekonomiska villkor kan, under en referensperiod, leda till betydande avvikelser från de faktiska pensionskostnaderna jämfört med de fastställda pensionskostnader som anges i prestationsplanerna. Dessa kostnadsskillnader bör föras vidare till luftrumsanvändare genom justeringar av enhetsavgiften och vara underkastade kontroll av den nationella tillsynsmyndigheten.

(37) Medlemsstaterna bör fastställa en årlig enhetsavgift för varje avgiftszon. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att fastställa sina enhetsavgifter gemensamt, särskilt om avgiftszonerna sträcker sig över fler än en medlemsstats luftrum, eller om de är parter i ett gemensamt system för undervägsavgifter. Kommissionen bör kontrollera att de enhetsavgifter som lämnats in av medlemsstaterna är förenliga med bestämmelserna om beräkning av enhetsavgiften i denna förordning.

(38) Avgiftssystemet bör säkerställa fullständig och öppen information om kostnadsbaserna för avgifter, faktiska kostnader och enhetsavgifter. Före en referensperiods början bör medlemsstaterna samråda med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumsanvändare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare om planerade fastställda kostnader, planerade investeringar, prognoser för serviceenheter och avgiftssystem för referensperioden i fråga. Under referensperioden bör medlemsstaterna säkerställa att dessa aktörer varje år rådfrågas om de planerade enhetsavgifterna och om vilka faktiska kostnader som uppstått i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Medlemsstaterna bör se till att alla de rådfrågade enheterna får fullständig och adekvat information inför samråden.

(39) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att besluta att anpassa flygtrafikavgifterna för att skapa incitament att utrusta luftfartyg med system som ingår i gemensamma Sesar-projekt. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att anpassa avgifterna ytterligare med beaktande av överbelastningen på nätverket i ett visst område eller på en viss flygrutt vid vissa tider, för att öka flygtrafiktjänsternas effektivitet och främja en optimerad användning av dem.

(40) Medlemsstaterna bör kunna driva in undervägsavgifter kollektivt genom en enda avgift per flygning inom ramen för ett gemensamt system för undervägsavgifter för att effektivisera avgiftssystemet och minska den administrativa bördan och redovisningsbördan.

(41) Efterlevnadsåtgärder bör införas för att säkerställa att luftrumsanvändarna omedelbart och till fullo betalar flygtrafikavgifter.

(42) flygtrafikavgifter för en viss flygning bör för varje avgiftszon beräknas som en produkt av den tillämpliga enhetsavgiften och antalet tjänstenheter. De avgiftsnivåer som fastställs, i synnerhet för lätta flygplan, bör inte verka avskräckande på användningen av anläggningar och tjänster som är nödvändiga för säkerheten, eller på införandet av ny teknik och nya förfaranden. Medlemsstaterna bör stå för kostnaderna för de tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster har tillhandahållit för flygningar som är undantagna från flygtrafikavgifter.

(43) Medlemsstaterna bör ha möjlighet, om det inte finns historiska bevis för operativa problem, att tillämpa ett förenklat avgiftssystem i syfte att uppmuntra leverantörer av flygtrafiktjänster och minska den administrativa bördan för leverantörer av flygtrafiktjänster och nationella tillsynsmyndigheter.

(44) Om terminaltjänster eller kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingtjänster (CNS-, MET- och AIS-tjänster) eller ATM-datatjänster tillhandahålls på marknadsmässiga villkor, bör medlemsstaterna tillåtas att undanta dessa tjänster från vissa bestämmelser som avser avgiftssystemet och från målen för kostnadseffektivitet. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att fastställa sådana marknadsvillkor under en referensperiod.

(45) Tillhandahållande av lämpliga uppgifter och information från nationella tillsynsmyndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare, luftrumsanvändare och nätverksförvaltaren, är väsentligt för att sätta upp prestationsmål och övervakning på unionsnivå och nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

(46) De nationella tillsynsmyndigheterna bör regelbundet övervaka framstegen i fråga om att uppnå prestationsmålen i prestationsplanerna. Om målen inte uppfylls bör den berörda medlemsstaten eller den berörda nationella tillsynsmyndigheten vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat för att ta itu med situationen.

(47) Kommissionen bör övervaka flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda och regelbundet bedöma uppfyllelsen av prestationsmålen. Kommissionen bör en gång per år lägga fram resultaten av denna övervakning för kommittén för det gemensamma luftrummet.

(48) Utan att det påverkar sekretesskraven som hänför sig till marknadsförhållanden, bör de väsentliga uppgifter och slutrapporter som krävs enligt denna förordning göras tillgängliga för allmänheten för att garantera tillräcklig insyn och möjliggöra lämpliga samråd med berörda parter.

(49) Genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 bör upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2020, men bör fortsätta att gälla efter det datumet i fråga om skyldigheter avseende den andra referensperioden.

(50) Denna förordning bör tillämpas på den tredje referensperioden och efterföljande referensperioder. För att möjliggöra antagandet av unionstäckande mål och utarbetandet och antagandet av prestationsplaner före början av den tredje referensperioden, bör denna förordning tillämpas med omedelbar verkan från och med den dag då den träder i kraft.

(51) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs åtgärder för hur prestations- och avgiftssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner fungerar.

2. Denna förordning ska tillämpas på tillhandahållande av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner för allmän flygtrafik inom Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) europeiska (EUR) region där medlemsstaterna ansvarar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster.

Denna förordning ska tillämpas på

a) de leverantörer av flygtrafiktjänster som avses i artikel 2.5 i förordning (EG) nr 549/2004,

b) det organ som utses av kommissionen för att utföra de uppgifter som är nödvändiga för att verkställa nätverksfunktionerna (nedan kallat *nätverksförvaltaren*) i enlighet med artikel 6.2 i förordning (EG) nr 551/2004 och som utsetts i enlighet med artikel 4 i genomförandeförordning (EU) 2019/123.

Denna förordning ska också, när det gäller fastställande av mål och prestationsövervakning i fråga om kostnadseffektivitet, tillämpas på de myndigheter eller enheter som ådrar sig kostnader som ska ersättas genom användaravgifter, så som det anges i artikel 15.2 b i förordning (EG) nr 550/2004 och i artikel 22.1 tredje stycket i denna förordning.

3. Denna förordning ska tillämpas på terminaltjänster som tillhandahålls på flygplatser belägna inom medlemsstaternas territorium med 80 000 IFR-rörelser (enligt instrumentflygregler) eller mer per år.

4. Medlemsstaterna kan besluta att tillämpa bestämmelserna i denna förordning även på terminaltjänster som tillhandahålls på andra flygplatser inom deras respektive territorier än de som anges i punkt 3.

5. Medlemsstaterna kan besluta att tillämpa bestämmelserna i denna förordning även på

a) flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner som tillhandahålls i luftrum de ansvarar för inom andra Icao-regioner än EUR-regionen, utan att det påverkar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*).

b) leverantörer av flygtrafiktjänster som har tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, enligt artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

6. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål informera kommissionen om alla beslut som fattas i enlighet med punkt 4 eller 5.

Medlemsstaterna ska säkerställa att giltighetstiden för dessa beslut motsvarar löptiden för en referensperiod. De får inte ändra eller återkalla dessa beslut under en referensperiod.

7. Denna förordning ska tillämpas på den tredje referensperioden enligt artikel 7 och på efterföljande referensperioder.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *faktiska kostnader*: kostnader som faktiskt uppkommit under ett kalenderår för tillhandahållande av flygtrafiktjänster som omfattas av attesterade räkenskaper eller, om sådana inte finns, med förbehåll för en slutlig granskning.

2. *flygtrafikledningsenhet* eller *ATS-enhet*: en civil eller militär enhet som ansvarar för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst i ett visst luftrum.

3. *flygplatssamordnare*: den fysiska eller juridiska person som utses av en medlemsstat för att utföra de samordnande uppgifterna vid samordnade flygplatser enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 ([9]).

4. *flygplatsoperatör*: varje juridisk eller fysisk person som driver en eller flera flygplatser.

5. *luftrumsanvändare*: operatören av luftfartyget vid den tidpunkt flygningen utfördes, eller, om operatörens identitet är okänd, luftfartygets ägare, såvida inte det kan bevisas att en annan person var operatör vid den tidpunkten.

6. *företrädare för luftrumsanvändare*: varje juridisk person eller enhet som företräder en eller flera kategorier av luftrumsanvändare.

7. *områdeskontrollcentral*: en enhet som tillhandahåller flygtrafikledningstjänst för kontrollerade flygningar inom sitt ansvarsområde.

8. *avgiftszon för undervägsavgifter*: en volym i luftrummet som sträcker sig från marken upp till och med det övre luftrummet, där flygtrafiktjänster underväg tillhandahålls och för vilken en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift har fastställts.

9. *exceptionell händelse*: omständigheter under vilka flygledningstjänstens kapacitet är onormalt reducerad, så att nivån av ATFM-förseningar är onormalt hög till följd av en planerad begränsning som orsakas av operativa eller tekniska förändringar, betydande ogynnsamma väderförhållanden, att stora delar av luftrummet inte är tillgängligt antingen av naturliga eller politiska skäl, eller strejker och nätverksförvaltarens aktivering av europeiska samordningscellen för luftfartskriser (EACCC).

10. *IFR-rörelser per år*: det totala antal starter och landningar som genomförs enligt instrumentflygregler, beräknat som det årliga genomsnittet under de tre kalenderår som föregår det år under vilken utkastet till prestationsplan skulle lämnas in i enlighet med artikel 12.

11. *prognostiserat inflationsindex*: det årliga inflationsindexet som bygger på inflationen under det tredje året före en referensperiods början och som beräknas med hjälp av den senaste tillgängliga inflationsprognosen för den genomsnittliga procentuella förändringen av konsumentprisindex som offentliggörs av Internationella valutafonden för den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen. Om den procentuella förändring som offentliggörs av Internationella valutafonden för ett visst år är negativ, ska ett nollvärde användas.

([9]) Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

12. *faktiskt inflationsindex*: det årliga inflationsindexet som bygger på den faktiska inflationen under det tredje året före en referensperiods början och som beräknas med hjälp av den faktiska inflationstakten som kommissionen offentliggjort i Eurostats harmoniserade index för konsumentpriser för den berörda staten i april år n+1. Om den procentuella förändring som offentliggörs av kommissionen för ett visst år är negativ, ska ett nollvärde användas.

13. *större investeringar*: förvärv, utveckling, utbyte, förbättring eller leasing av fasta tillgångar som under sin livstid har ett totalvärde på mer än 5 miljoner euro i reala termer.

14. *nationell myndighet*: en lagstiftande myndighet eller tillsynsmyndighet som inrättats av en eller flera medlemsstater på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

15. *nya och befintliga investeringar*: förvärv, utveckling, utbyte, förbättring eller leasing av fasta tillgångar där avskrivningskostnader, kapitalkostnader, eller i fallet med leasing, driftskostnader, avseende de investeringarna uppkommit under den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

16. *referensperiod*: giltighets- och tillämpningsperioden för de unionstäckande prestationsmålen, i enlighet med artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 7 i denna förordning.

17. *referensvärde*: det värde som beräknats av nätverksförvaltaren i fråga om ATFM-förseningar underväg för varje medlemsstat och varje funktionellt luftrumsblock i syfte att säkerställa att det unionstäckande målet för ATFM-förseningar underväg nås.

18. *omstruktureringskostnader*: betydande engångskostnader som uppstår för leverantörer av flygtrafiktjänster i samband med omstrukturering för att införa ny teknik, förfaranden eller affärsmodeller för att stimulera ett integrerat tillhandahållande av tjänster, ersättning till anställda, stängning av flygkontrollcentraler, flytt av verksamhet till nya platser och avskrivning av tillgångar eller förvärv av strategiska aktieposter i andra leverantörer av flygtrafiktjänster.

19. *intrång på bana*: varje händelse på en flygplats när ett luftfartyg, ett fordon eller en person obehörigen befinner sig på det skyddade området på en yta som är avsedd för luftfartygs landning och start.

20. *separationsunderskridande*: en situation där det föreskrivna minimiavståndet mellan luftfartyg inte upprätthölls.

21. *terminalavgiftszon*: en flygplats eller en grupp flygplatser belägna i en medlemsstat, där terminaltjänster tillhandahålls och för vilka det fastställts en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift.

KAPITEL II

UPPGIFTER OCH ANSVARSOMRÅDEN

Artikel 3

Bistånd från organet för prestationsgranskning

När det är nödvändigt för att kommissionen ska kunna utföra sina uppgifter avseende prestationssystemets närmare funktion, kan kommissionen begära bistånd från organet för prestationsgranskning i fråga om följande:

a) Insamling, bedömning, validering och spridning av relevanta uppgifter om utförandet av på flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner.

b) Urval eller anpassning av nyckelområden.

c) Fastställande av centrala resultatindikatorer och indikatorer för övervakning.

d) Fastställande av unionstäckande prestationsmål, och upprättande och översyn av unionstäckande prestationsmål.

e) Fastställande av referensvärden, tröskelvärden och jämförbara grupper som avses i artikel 9.4.

f) Bedömning av överensstämmelsen hos utkast till nationella prestationsmål eller prestationsmål som fastställts på nivån för funktionella luftrumsblock jämfört med de unionstäckande prestationsmålen i enlighet med artikel 14 och artikel 15 och granskningen av utkast till prestationsplaner i enlighet med artikel 14.1 och artikel 15.1.

g) Kontroll i enlighet med artikel 13 av huruvida utkastet till prestationsplaner är fullständigt.

h) Kontroll i enlighet med artikel 19 av utkastet till prestationsplanen för nätverket som avses i artikel 10.5 i denna förordning.

i) Bedömning av reviderade prestationsmål och de korrigerande åtgärder som antas av medlemsstaterna i enlighet med artikel 15.5.

j) Övervakning av flygtrafiktjänsternas prestanda, inklusive investerings- och kapitalutgifter på unionsnivå, på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock.

k) Övervakning av nätverksfunktionernas prestanda i enlighet med artikel 37.2.

l) Bedömning i enlighet med artikel 37.3 av information från nationella tillsynsmyndigheter i fråga om prestationsplanerna för övervakningen av prestanda inom det europeiska nätet för flygledningstjänst.

m) Bedömning av i vilken utsträckning prestationsmålen uppnåtts under referensperioden.

n) Upprätthållande och stöd vid samordningen av en tidsplan för samråd med berörda parter beträffande prestationsplaner och de krav på samråd som avses i artiklarna 24.2, 24.3 och 30.

Artikel 4

Tillhandahållande av information och underlättande av övervakning som genomförs av leverantörer av flygtrafiktjänster

1. När det är nödvändigt för de nationella tillsynsmyndigheternas utförande av uppgifter med anknytning till prestationssystemets närmare funktion, ska leverantörerna av flygtrafiktjänster på begäran och utan dröjsmål förse dessa myndigheter med följande:

a) Information om lokala förhållanden som är relevanta för fastställandet av nationella prestationsmål eller prestationsmål som fastställs på nivån för funktionella luftrumsblock.

b) Uppgifter för fastställande av avkastningen på eget kapital för flygtrafikavgifter.

c) Information om planerade investeringar under fem år efter dagen för begäran, som visar planerade utgiftsprofiler i fråga om nya och befintliga investeringar under och efter referensperioden och hur större investeringar bidrar till genomförandet inom varje nyckelområde.

d) Deras verksamhetsplan som avses i punkt ATM/ANS.OR.D.005 i bilaga III till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 ([10]).

e) Information som behövs för tillämpningen av artikel 28.3.

f) Uppgifter om kostnadsbaser och fördelning av kostnader mellan flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster, samt uppgifter om intäkter från kommersiell verksamhet och uppgifter om erhållna offentliga medel.

2. Leverantörer av flygtrafiktjänster ska underlätta den verksamhet som är nödvändig för den övervakning som avses i artikel 37.1 som utförs av eller på uppdrag av den behöriga nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med den nationella lagstiftningen i den berörda myndighetens medlemsstat, i synnerhet genom att tillhandahålla relevanta handlingar, uppgifter, information och muntliga förklaringar på begäran och, om den nationella lagstiftningen i denna medlemsstat tillåter det och i enlighet med den nationella lagstiftningen, genom att ge tillträde till relevanta lokaler, mark eller transportmedel.

Artikel 5

Stöd från nätverksförvaltaren

Nätverksförvaltaren ska utföra följande uppgifter med anknytning till prestationssystemets närmare funktion:

a) Bistå kommissionen genom att tillhandahålla relevanta synpunkter vid fastställandet av unionstäckande prestationsmål före en referensperiods början och för övervakning av uppnåendet av målen under referensperioden, exempelvis genom att utan onödigt dröjsmål uppmärksamma kommissionen på alla omständigheter där prestationsmålen inte uppfylls eller riskerar att inte uppfyllas eller där betydande och ihållande försämringar av operativa resultat har konstaterats

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1.)

b) På begäran av kommissionen stödja de nationella tillsynsmyndigheterna genom att tillhandahålla relevanta synpunkter för utarbetandet av prestationsplanerna och genom att utan onödigt dröjsmål informera den berörda nationella tillsynsmyndigheten om alla omständigheter där de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken inte uppfylls eller riskerar att inte uppfyllas eller där betydande och ihållande försämringar av operativa resultat har konstaterats.

c) Stödja leverantörer av flygtrafiktjänster i deras arbete för att uppnå nationella prestationsmål eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken, vilket framför allt ska ske genom utveckling och genomförande av den operativa planen för nätverket som avses i artikel 9 i genomförandeförordning (EU) 2019/123.

Artikel 6

Samordning med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet

I enlighet med artikel 13a i förordning (EG) nr 549/2004 och i enlighet med artikel 75.2 h och artikel 93 b i förordning (EU) 2018/1139 ska kommissionen och medlemsstaterna samordna sitt arbete med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet för att säkerställa att

a) säkerhetsaspekter hanteras korrekt, inbegripet fastställande, översyn och genomförande av nyckelutförandeindikatorer och unionstäckande prestationsmål på nyckelområdet säkerhet,

b) nyckelutförandeindikatorerna och prestationsmålen inom nyckelområdet säkerhet är förenliga med den europeiska planen för flygsäkerhet som avses i artikel 6 i förordning (EU) 2018/1139.

KAPITEL III

ATT FASTSTÄLLA PRESTATIONSMÅL

Artikel 7

Referensperiodernas längd

1. Den tredje referensperioden ska omfatta kalenderåren 2020–2024.

2. Efterföljande referensperioder ska omfatta fem kalenderår.

3. Längden på de referensperioder som anges i punkterna 1 och 2 ska inte påverka tillämpningen av artikel 10.6.

Artikel 8

Nyckelutförandeindikatorer och indikatorer för övervakning

1. Nyckelutförandeindikatorerna och indikatorerna för övervakningen av flygtrafiktjänsters prestanda på EU-nivå för varje nyckelområde ska vara de som fastställs i avsnitt 1 i bilaga I.

2. Nyckelutförandeindikatorerna och indikatorerna för övervakningen av flygtrafiktjänsters prestanda på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock ska vara de som fastställs i avsnitt 2 i bilaga I.

3. Nyckelutförandeindikatorerna och indikatorerna för övervakningen av nätverksfunktionernas prestanda ska vara de som fastställs i avsnitt 3 i bilaga I.

4. Medlemsstaterna får fastställa nyckelutförandeindikatorer och indikatorer för övervakning utöver dem som avses i punkt 2, särskilt när det gäller civilmilitära eller meteorologiska aspekter.

Artikel 9

Unionstäckande prestationsmål

1. Senast 19 månader före en referensperiods början ska de nationella tillsynsmyndigheterna, som underlag för fastställande av unionstäckande prestationsmål, förse kommissionen med de ursprungliga kostnadsuppgifter och trafikprognoser som avses i artikel 10.2 f som rör den kommande referensperioden.

2. Senast 15 månader före en referensperiods början ska kommissionen offentliggöra vägledande målintervall för de unionstäckande prestationsmålen bestående av de årliga lägsta och högsta värdena inom vilka kommissionen har för avsikt att fastställa de unionstäckande prestationsmålen.

Kommissionen ska samråda med de berörda parter som avses i artikel 10.3 i förordning (EG) nr 549/2004, andra berörda personer och, när det gäller säkerhetsaspekter, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i fråga om dessa vägledande målintervall.

3. Senast sju månader före en referensperiods början ska kommissionen i enlighet med artikel 11.3 a i förordning (EG) nr 549/2004 anta de unionstäckande prestationsmålen för de nyckelutförandeindikatorer som avses i artikel 8.1.

I detta syfte ska kommissionen

a) ta hänsyn till relevanta synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna,

b) använda trafikprognoser underväg uttryckta i IFR-rörelser och i tjänstenheter och baserade på den senast tillgängliga prognosen från Eurocontrols statistiktjänst Statfor (Statistics and Forecast Service),

c) dokumentera varje unionstäckande prestationsmål med en beskrivning av de underliggande antagandena och motiveringarna för det målet, inbegripet den användning av synpunkter som avses i led a i denna punkt, resultatet av det samråd som avses i punkt 2 och andra relevanta faktauppgifter.

4. Förutom antagandet av unionstäckande prestationsmål ska kommissionen fastställa följande:

a) Ett unionstäckande ”utgångsvärde för fastställda kostnader” och ett unionstäckande ”utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden” i syfte att fastställa mål inom nyckelområdet kostnadseffektivitet för den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 i avsnitt 1 i bilaga I. Dessa utgångsvärden ska beräknas för året före referensperiodens början.

   Utgångsvärdet för fastställda kostnader ska uppskattas med hjälp av de faktiska kostnader som är tillgängliga för föregående referensperiod och som anpassats för att ta hänsyn till den senaste tillgängliga kostnadsuppskattningen, trafikvariationerna och deras förhållande till kostnaderna.

   Utgångsvärdet för den fastställda kostnaden per enhet ska beräknas genom att man dividerar utgångsvärdet för de fastställda kostnaderna med trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter för året före referensperiodens början.

b) Tröskelvärden, utöver vilka medlemsstaterna kan begära en översyn av prestationsmålen i prestationsplanerna, i enlighet med artikel 18.1 a i. Dessa tröskelvärden ska baseras på följande parametrar:

   i) Den faktiska trafikens avvikelse från trafikprognosen under ett visst kalenderår, uttryckt som en procentandel av IFR-rörelser.

   ii) Den faktiska trafikens avvikelse från trafikprognosen under ett visst kalenderår, uttryckt som en procentandel av tjänstenheter.

   iii) Variationerna i referensvärdena som en följd av den säsongsmässiga uppdateringen av den operativa planen för nätverket i enlighet med artikel 9.4 a och artikel 9.8 i genomförandeförordning (EU) 2019/123 jämfört med referensvärdena från den senaste versionen av den operativa planen för nätverket tillgängliga vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen. Denna variation ska uttryckas som en procentandel av variationen eller som en andel av antalet minuter ATFM-försening underväg, beroende på referensvärdenas storlek.

c) De jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden, för bedömningen av prestationsmålen inom nyckelområdet kostnadseffektivitet.

Artikel 10

Prestationsplaner

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utarbeta prestationsplaner, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

2. Prestationsplanerna ska utarbetas i enlighet med mallen i bilaga II och innehålla följande:

a) Bindande nationella prestationsmål eller bindande prestationsmål för funktionella luftrumsblock, fastställda på grundval av de nyckelutförandeindikatorer som avses i artikel 8.2, inbegripet ett ”utgångsvärde för fastställda kostnader” och ett ”utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden” för varje avgiftszon för fastställande av mål inom nyckelområdet kostnadseffektivitet. Dessa utgångsvärden ska beräknas för året före referensperiodens början.

Utgångsvärdet för fastställda kostnader ska uppskattas med hjälp av de faktiska kostnaderna för föregående referensperiod och ska anpassas för att ta hänsyn till den senaste tillgängliga kostnadsuppskattningen, trafikvariationerna och deras förhållande till kostnaderna.

Utgångsvärdet för de fastställda kostnaderna per enhet ska beräknas genom att man dividerar utgångsvärdet för de fastställda kostnaderna med den senast tillgängliga trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter för året före referensperiodens början.

b) Fastställda kostnader för flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster som fastställts i enlighet med artikel 15.2 a–b i förordning (EG) nr 550/2004 och med denna förordning.

c) De incitamentssystem som inrättats i enlighet med artikel 11, som anger parametrarna för incitamentssystemen, moduleringsmekanismen för pivotvärden som avses i artikel 11.3 i förekommande fall, samt åtgärder för att uppnå målen i incitamentssystemen.

d) En beskrivning av de viktigaste åtgärderna för att uppnå prestationsmålen.

e) En bekräftelse av att den är förenlig med räckvidden för denna förordning i enlighet med artikel 1 i denna förordning och artikel 7 i förordning (EG) nr 549/2004.

f) Trafikprognoser underväg uttryckta i IFR-rörelser och i tjänstenheter och baserade på prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor.

g) Prognoser över terminaltrafik uttryckta i IFR-rörelser och i tjänstenheter och baserade på prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor.

h) En beskrivning av initiativ till stöd för gränsöverskridande samordning och tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster som är till gagn för operativa resultat eller kostnadseffektivitet, eller bådadera.

i) Information om:

i) Större investeringar.

ii) Förvaltningsplaner för genomförande av större förändringar av luftrummet eller för förbättringar av ATM-system, som syftar till att minimera eventuella negativa följder för nätverkets prestanda.

När det gäller led f och g kan nationella tillsynsmyndigheter besluta att använda andra prognoser för trafik underväg och terminaltrafik än de som baseras på prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor. I sådant fall ska de samråda med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster och ange skälen för att använda andra prognoser i prestationsplanen. Alla skillnader jämfört med prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor ska handla om specifika lokala faktorer som inte tas upp tillräckligt i prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor. Samma prognoser ska användas för alla nyckelområden.

3. Prestationsplaner får innehålla ytterligare prestationsmål som fastställs på grundval av de nyckelutförandeindikatorer som avses i artikel 8.4. Dessa mål ska stödja uppnåendet av de prestationsmål som avses i artikel 9.3 och punkt 2 a i denna artikel.

4. I enlighet med artikel 10.1 och artikel 11.3 b i förordning (EG) nr 549/2004 ska de nationella tillsynsmyndigheterna samråda med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumsanvändare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare om utkastet till prestationsplaner, inklusive prestationsmål och stimulansåtgärder som ingår i dem.

5. Nätverksförvaltaren ska utarbeta prestationsplanen för nätverket. Prestationsplanen för nätverket ska utarbetas i enlighet med mallen i bilaga III och innehålla följande:

a) Mervärdet av nätverksförvaltarens stöd till verksamhet som bedrivs av medlemsstaterna, funktionella luftrumsblock, leverantörer av flygtrafiktjänster, samt civila och militära luftrumsanvändare i fråga om att uppnå kapacitets- och miljömål, och beskrivning av hur nätverksfunktionerna bidrar till att uppnå de unionstäckande prestationsmålen.

b) Prestationsmålen och målen för nätverksförvaltaren och för varje nätverksfunktion och de åtgärder som syftar till att uppnå dessa mål.

6. I de fall kommissionen har sett över de unionstäckande prestationsmålen i enlighet med artikel 11.3 c fjärde stycket i förordning (EG) nr 549/2004 ska medlemsstaterna se över sina prestationsplaner och ange reviderade prestationsmål i enlighet med den här förordningen.

Artikel 11

Incitamentssystem

1. De incitamentssystem som ingår i de prestationsplaner som medlemsstaterna antagit ska

a) fastställa incitament av ekonomisk karaktär för att på ett effektivt och proportionerligt sätt uppnå prestationsmålen inom nyckelområdena kapacitet och kostnadseffektivitet,

b) tillämpas under hela den period som omfattas av planen,

c) vara icke-diskriminerande, öppna och effektiva,

d) tillämpas på flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster,

2. Incitamentssystemen för prestationsmål inom nyckelområdet kostnadseffektivitet ska styras av artiklarna 27 och 28.

3. Incitamentssystemen för prestationsmål inom nyckelområdet kapacitet ska utöver principerna i punkt 1 även uppfylla följande principer:

a) De ska stå i proportion till nivån av ATFM-försening och bestå av ekonomiska fördelar och nackdelar med väsentlig inverkan på intäkter som riskeras.

b) De ska utformas så att den största ekonomiska nackdelen är minst lika stor som den maximala ekonomiska fördelen.

Den nationella tillsynsmyndigheten ska fastställa de maximala fasta procentsatser som avses i andra stycket i punkterna 2.1 a och 2.2 a i bilaga XIII och i andra stycket i punkterna 2.1 b och 2.2 b i bilaga XIII för beräkningen av de ekonomiska för- och nackdelarna, efter samråd med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster.

De maximala fasta procentsatser som avses i andra stycket i punkterna 2.1 a och 2.2 a i bilaga XIII för beräkningen av de ekonomiska fördelarna får inte överstiga 2 %.

c) Vid beräkningen av ekonomiska för- eller nackdelar ska pivotvärden användas.

Den nationella tillsynsmyndigheten ska, innan referensperioden inleds, bestämma om dessa pivotvärden ska grundas på

i) prestationsmålen på nationell nivå, uppdelade på varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster, eller

ii) anpassade prestationsmål på nationell nivå, uppdelade på varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster, som årligen fastställs av den nationella tillsynsmyndigheten för följande år i enlighet med punkt 1 i bilaga XIII efter samråd med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster. Anpassningsmekanismen ska anges i prestationsplanen och ska gälla för varje år av referensperioden och får inte ändras under referensperioden.

Den nationella tillsynsmyndigheten ska en gång per år informera kommissionen om pivotvärdena.

d) Det ska finnas ett symmetriskt intervall runt det pivotvärde som fastställs av den nationella tillsynsmyndigheten, efter samråd med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster, för att säkerställa att mindre variationer i ATFM-försening inte leder till några ekonomiska för- eller nackdelar.

e) Om den faktiska genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning år n är lägre än det pivotvärde som fastställts för år n, och ligger utanför det intervall som anges i punkt d, ska detta leda till en ekonomisk fördel genom en ökning av enhetsavgiften för år n+2 i enlighet med punkt 2 i bilaga XIII.

f) Om den faktiska genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning år n är högre än det pivotvärde som fastställts för år n, och ligger utanför det intervall som anges i led d, ska detta leda till en ekonomisk nackdel genom en minskning av enhetsavgiften för år n+2 i enlighet med punkt 2 i bilaga XIII.

g) För mål underväg inom nyckelområdet kapacitet och om prestationsplanen fastställts på nivån för funktionella luftrumsblock ska följande bestämmelser tillämpas, utöver de principer som avses i leden a–f:

i) De berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska dela upp det prestationsmål på nivån för funktionella luftrumsblock som avses i punkt 3.1 a i avsnitt 2 i bilaga I på nivån för varje enskild berörd leverantör av flygtrafiktjänster, i syfte att införa incitament på nationell nivå. De erhållna värdena ska ligga till grund för de pivotvärden som avses i led c.

ii) De berörda nationella tillsynsmyndigheterna ska tillämpa samma incitament på ett konsekvent sätt när det gäller alla berörda leverantörer av flygtrafiktjänster.

iii) Pivotvärden för det funktionella luftrumsblocket ska också användas utöver pivotvärden för varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster som avses i led i, och ska grundas på antingen

— prestationsmålen på nivån för funktionella luftrumsblock, eller

— anpassade prestationsmål på nivån för funktionella luftrumsblock i enlighet med punkt 1 i bilaga XIII och efter samråd med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster.

iv) Genom undantag från led c ska alla nationella tillsynsmyndigheter gemensamt besluta om huruvida pivotvärden för varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster och på nivån för funktionella luftrumsblock ska anpassas eller inte. Detta beslut ska tillämpas på ett enhetligt sätt på alla pivotvärden för varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster och på nivån för funktionella luftrumsblock för hela referensperioden.

v) Om prestationsmål på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock ska anpassas, ska samma anpassningsmekanism tillämpas på prestationsmålen på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock.

vi) Om den totala ATFM-förseningen underväg per flygning under år n på nivån för funktionella luftrumsblock är högre än pivotvärdet för år n som avses i led iii, och ligger utanför det intervall som anges i punkt 3 d, ska punkt 3 e inte tillämpas, och punkt 3 f ska endast tillämpas på de leverantörer av flygtrafiktjänster vars faktiska ATFM-försening per flygning under år n är högre än det pivotvärde som fastställts för år n, och utanför det intervall som avses i led d.

vii) Om den totala ATFM-förseningen underväg per flygning under år n på nivån för funktionella luftrumsblock är lägre än pivotvärdet för år n som avses i led iii, och ligger utanför det intervall som anges i punkt 3 d, ska punkt 3 e inte tillämpas, och punkt 3 f ska endast tillämpas på de leverantörer av flygtrafiktjänster vars faktiska ATFM-försening per flygning under år n är högre än det pivotvärde som fastställts för år n, och utanför det intervall som avses i led d.

4. De incitamentssystem som ingår i de prestationsplaner som antagits av medlemsstaterna kan även fastställa incitament av ekonomisk karaktär för att uppnå prestationsmålen på nyckelområdet miljö eller för att uppnå de ytterligare prestationsmål som avses i artikel 10.3 i enlighet med punkt 1 b och c, förutsatt att de är effektiva och proportionella. Dessa incitamentssystem bör tillämpas utöver och oberoende av de incitamentssystem som avses i punkterna 2 och 3. De sammanlagda ekonomiska fördelarna eller ekonomiska nackdelar dessa incitamentssystem ger upphov till ska inte överstiga 2 % respektive 4 % av de fastställda kostnaderna för år n.

KAPITEL IV

ANTAGANDE, BEDÖMNING OCH ÖVERSYN AV PRESTATIONSPLANER

Artikel 12

Antagande och inlämnande av utkast till prestationsplaner

Varje medlemsstat ska anta ett utkast till prestationsplan som utarbetats av den eller de nationella tillsynsmyndigheterna eller berörda myndigheter på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, och lämna in den till kommissionen senast tre månader före början av den referensperiod till vilken den hör. Om utkastet till prestationsplan utarbetats på nivån för funktionella luftrumsblock, ska planen lämnas till kommissionen efter det att alla berörda medlemsstater har antagit den.

Artikel 13

Kontroll av att utkast till prestationsplaner är fullständiga

1. Kommissionen ska kontrollera om utkastet till prestationsplaner som har lämnats in av medlemsstaterna i enlighet med artikel 12 innehåller alla de delar som behövs för att bedöma efterlevnaden av de krav som anges i artikel 10.2 och 10.4 och, i tillämpliga fall, i artikel 10.3 och 10.5.

2. Om kommissionen finner, efter att ha utfört de kontroller som avses i punkt 1, att en eller flera delar saknas, ska den inom en månad från dagen för mottagandet av utkast till prestationsplan begära att den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna tillhandahåller ett uppdaterat utkast till prestationsplan, som innehåller den eller de saknade delarna.

I sådana fall ska den eller de berörda medlemsstaterna lämna in det uppdaterade utkastet till prestationsplan till kommissionen utan dröjsmål och i alla händelser inom tre veckor från dagen för kommissionens begäran.

3. Kommissionen ska inleda den bedömning av utkastet till prestationsplan som avses i artikel 14 när den, efter att ha utfört den kontroll som avses i punkt 1 av utkastet till prestationsplan, förvissat sig om att utkastet innehåller alla obligatoriska delar, eller efter att ha mottagit det utkast till uppdaterad prestationsplan som avses i punkt 2, beroende på vad som är tillämpligt.

Artikel 14

Bedömning och översyn av utkast till prestationsplaner och mål

1. Kommissionen ska bedöma överensstämmelsen hos de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken i utkasten till prestationsplanerna jämfört med de unionstäckande prestationsmålen på grundval av de kriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV, och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen kan komplettera bedömningen genom att se över utkastet till prestationsplaner i fråga om de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV.

2. Om kommissionen, på grundval av den bedömning som avses i punkt 1, konstaterar att prestationsmålen i ett utkast till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader efter dagen för mottagandet av utkastet till prestationsplan eller, i förekommande fall, av det uppdaterade utkast till prestationsplan som avses i artikel 13.2, anta ett beslut om att underrätta den eller de berörda medlemsstaterna om detta.

3. Om kommissionen, på grundval av den bedömning som avses i punkt 1, konstaterar att ett eller flera prestationsmål i ett utkast till prestationsplan inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader från dagen för mottagandet av utkastet till prestationsplan eller, i förekommande fall, av det uppdaterade utkast prestationsplan som avses i artikel 13.2, anta ett beslut om de rekommendationer som avses i artikel 11.3 c andra stycket i förordning (EG) nr 549/2004.

I sådant fall ska den eller de berörda medlemsstaterna, inom tre månader från och med dagen för antagandet av kommissionens beslut, se över prestationsmålen och vidta lämpliga åtgärder för att se över utkastet till prestationsplanen med hänsyn tagen till kommissionens rekommendationer, och lämna in det ändrade utkastet till prestationsplan till kommissionen.

Artikel 15

Bedömning av reviderade utkast till prestationsplaner och prestationsmål samt antagande av korrigeringsåtgärder

1. När kommissionen mottagit det reviderade utkastet till prestationsplan som lämnats in i enlighet med artikel 14.3 ska den bedöma det reviderade utkastet och överensstämmelsen hos de reviderade prestationsmålen i utkastet jämfört med de unionstäckande prestationsmålen, på grundval av kriterierna i punkt 1 i bilaga IV, och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen kan komplettera bedömningen genom att se över utkastet till prestationsplaner i fråga om de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV.

2. Om kommissionen, på grundval av den bedömning som avses i punkt 1, konstaterar att de reviderade prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader efter dagen för mottagandet av det reviderade utkastet till prestationsplan anta ett beslut om att underrätta den eller de berörda medlemsstaterna om detta.

3. Om kommissionen, på grundval av den bedömning som avses i punkt 1, tvivlar på att de reviderade prestationsmålen i utkastet till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader efter dagen för mottagandet av det reviderade utkastet till prestationsplan inleda en grundlig bedömning av dessa prestationsmål och relevanta lokala förhållanden, och begära ytterligare information från nationella tillsynsmyndigheter om det är nödvändigt, samt informera den eller de berörda medlemsstaterna om detta.

4. Om kommissionen, efter att genomfört den grundliga bedömning som avses i punkt 3, konstaterar att de reviderade prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader efter dagen för inledandet av den grundliga bedömningen anta ett beslut om att underrätta den eller de berörda medlemsstaterna om detta.

5. Om kommissionen, efter att genomfört den grundliga bedömning som avses i punkt 3, konstaterar att de reviderade prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, ska kommissionen inom fem månader efter dagen för inledandet av den grundliga bedömningen anta ett beslut om korrigerande åtgärder som den eller de berörda medlemsstaterna ska vidta, i enlighet med artikel 11.3 c tredje stycket i förordning (EG) nr 549/2004.

6. När kommissionen har antagit det beslut som avses i punkt 5 ska den eller de berörda medlemsstaterna, inom tre månader från dagen för antagandet av detta beslut, meddela kommissionen de åtgärder som de har vidtagit enligt beslutet, samt information som visar att åtgärderna överensstämmer med beslutet.

7. På grundval av den information som meddelats kommissionen i enlighet med punkt 6 ska kommissionen bedöma huruvida de åtgärder som vidtagits av den eller de berörda medlemsstaterna är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med det beslut som avses i punkt 5, i enlighet med kraven i förordning (EG) nr 549/2004 och i denna förordning.

Om kommissionen anser att dessa åtgärder är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med det beslut som avses i punkt 5, ska den underrätta den eller de berörda medlemsstaterna om detta.

Om kommissionen anser att dessa åtgärder inte är tillräckliga för att säkerställa överensstämmelse med det beslut som avses i punkt 5, ska den underrätta den eller de berörda medlemsstaterna om detta och ska vid behov vidta lämpliga åtgärder för att rätta till den bristande överensstämmelsen, inklusive genom åtgärder som föreskrivs i artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 16

Antagande av prestationsplaner

Varje medlemsstat ska anta och offentliggöra sin prestationsplan i något av följande fall, beroende på vad som är tillämpligt:

a) Efter det att kommissionen antagit ett beslut i enlighet med artikel 14.2, 15.2 eller 15.4.

b) Efter det att kommissionen antagit ett beslut i enlighet med artikel 15.7 andra stycket.

c) Efter det att kommissionen antagit ett beslut efter en begäran av en eller flera berörda medlemsstater om att se över prestationsmålen under referensperioden i enlighet med artikel 18.1, förutsatt att prestationsplanen är justerad av den berörda medlemsstaten med avseende på de reviderade prestationsmålen.

Artikel 17

Prestationsmål eller korrigeringsåtgärder som antagits efter referensperiodens början

1. Om, som ett resultat av den tid som krävts för att slutföra de förfaranden som avses i artiklarna 14 och 15, medlemsstaterna inte har kunnat anta prestationsplaner innan referensperioden inleds i enlighet med artikel 16 ska prestationsmålen i den senaste versionen av utkastet till prestationsplanerna tillämpas provisoriskt tills prestationsplanerna antagits.

2. I den situation som avses i punkt 1, när prestationsplanerna antagits, ska prestationsmålen på nyckelområdet kostnadseffektivitet gälla retroaktivt genom en justering av enhetsavgifterna i enlighet med artikel 29.5.

Artikel 18

Revidering av prestationsmålen under en referensperiod

1. Under referensperioden får medlemsstaterna revidera ett eller flera prestationsmål som ingår i prestationsplanerna och anta prestationsplaner som ändras i enlighet därmed, först när följande två villkor är uppfyllda:

a) Den eller de berörda medlemsstaterna anser att den planerade revisionen är nödvändig och proportionerlig mot bakgrund av en eller flera av följande situationer:

   i) Minst ett av de tröskelvärden som avses i artikel 9.4 b har uppnåtts och den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna har utvärderat situationen och har visat att följderna av att tröskelvärdet eller tröskelvärdena uppnås inte kan kompenseras i tillräcklig utsträckning om inte prestationsmålen ses över.

   ii) De ursprungliga data, antaganden och motiveringar, även i fråga om investeringar, som låg till grund för fastställandet av de berörda prestationsmålen är i betydande utsträckning och på sikt inte längre korrekta på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanen, och den eller de berörda nationella tillsynsmyndigheterna har utvärderat situationen och har visat att följderna inte kan kompenseras i tillräcklig utsträckning om inte prestationsmålen ses över.

b) Kommissionen har, på grundval av en motiverad begäran från den eller de berörda medlemsstaterna, kommit fram till att

   i) den delar uppfattningen att den planerade revisionen är nödvändig och proportionerlig mot bakgrund av en eller flera av de situationer som avses i led a,

   ii) de reviderade prestationsmålen överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, efter det att kommissionen har bedömt dessa mål på grundval av de kriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV.

Kommissionen ska anta det beslut som avses i led b inom sju månader från dagen för inlämnande av den fullständiga begäran som lämnats in av den eller de berörda medlemsstaterna.

2. Eventuella revisioner av prestationsmål som antagits enligt denna artikel ska inte gälla retroaktivt.

Artikel 19

Godkännande av prestationsplanen för nätverket

1. Nätverksförvaltaren ska senast tre månader före referensperiodens början lägga fram utkastet till prestationsplanen för nätverket för kommissionen efter det att utkastet godkänts av den nätverksstyrelse för nätverksfunktionerna som avses i artikel 18.1 o i genomförandeförordning (EU) 2019/123.

2. Kommissionen ska bedöma om utkastet till prestationsplan för nätverket uppfyller kriterierna i bilaga V.

Kommissionen får anmoda nätverksförvaltaren att lägga fram en reviderad version av utkastet till prestationsplan för nätverket, om detta är nödvändigt för att säkerställa överensstämmelse med kriterierna i bilaga V.

3. Om kommissionen anser att utkastet till prestationsplan för nätverket uppfyller kriterierna i bilaga V, ska den anta prestationsplanen för nätverket.

4. Nätverksförvaltaren ska offentliggöra och genomföra prestationsplanen för nätverket efter kommissionens antagande i enlighet med punkt 3.

5. Om tidsåtgången för att slutföra de förfaranden som avses i punkterna 2 och 3 gör att prestationsplanen för nätverket inte har antagits av kommissionen före referensperiodens början, ska den senaste version av utkastet till prestationsplan för nätverket som godkänts av nätverksstyrelsen för nätverksfunktionerna tillämpas provisoriskt tills kommissionen antar prestationsplanen för nätverket.

KAPITEL V

FINANSIERING AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER, INRÄTTANDE AV AVGIFTSZONER, INRÄTTANDE AV KOSTNADSBASER FÖR AVGIFTER SAMT INSYN

Artikel 20

Principer för finansiering av flygtrafiktjänster

1. De fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster underväg ska finansieras genom undervägsavgifter som påförs luftrumsanvändare och, i de fall artikel 25.3 är tillämplig, genom andra intäkter som avses i den artikeln.

2. De fastställda kostnaderna för terminaltjänster ska finansieras genom terminalavgifter som påförs luftrumsanvändare och, när artikel 25.3 är tillämplig, genom andra intäkter som avses i den artikeln.

3. Intäkter som härrör från undervägsavgifter eller terminalavgifter får inte användas för att finansiera kommersiell verksamhet hos leverantörer av flygtrafiktjänster.

Artikel 21

Inrättande av avgiftszoner

1. Medlemsstaterna ska, i det luftrum som faller under deras ansvarsområde där luftrumsanvändare tillhandahålls flygtrafiktjänster, inrätta en eller flera avgiftszoner för undervägsavgifter och en eller flera avgiftszoner för terminalavgifter (nedan kallad *terminalavgiftszon*).

Medlemsstaterna ska samråda med företrädare för luftrumsanvändare innan de inrättar eller ändrar dessa zoner.

Medlemsstaterna ska meddela kommissionen och Eurocontrols undervägsavgiftskontor (Central Route Charges Office, CRCO) i tillämpliga fall om inrättandet eller ändringen av dessa avgiftszoner, vilket ska ske minst sju månader innan referensperioden inleds.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftszonernas geografiska omfattning är tydligt definierad. Avgiftszonerna ska vara förenliga med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, och kan omfatta tjänster som tillhandahålls av en leverantör av flygtrafiktjänster som är etablerad i en annan medlemsstat i samband med gränsöverskridande luftrum.

3. Om flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygs inflygning och start tillhandahålls gemensamt för en grupp av flygplatser, får medlemsstaterna inrätta en specifik terminalavgiftszon inom det berörda terminalområdet.

4. Om en medlemsstat bestämmer sig för att inrätta avgiftszoner för undervägsavgifter eller terminalavgiftszoner som sträcker sig över luftrum som fler än en medlemsstat ansvarar för, eller om medlemsstaterna beslutar att inrätta en gemensam avgiftszon, ska de berörda medlemsstaterna säkerställa en konsekvent och enhetlig tillämpning av denna förordning på tillhandahållande av flygtrafiktjänster i det berörda luftrummet.

Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och Eurocontrols CRCO om alla sådana beslut.

5. Medlemsstaterna får ändra eller inrätta en ny terminalavgiftszon under en referensperiod, under förutsättning att de

a) samråder med företrädare för luftrumsanvändare och leverantörer av flygtrafiktjänster före ändringen,

b) utan onödigt dröjsmål underrättar kommissionen och Eurocontrols CRCO om ändringen,

c) utan onödigt dröjsmål tillhandahåller kommissionen

   i) relevanta kostnads- och trafikuppgifter som på korrekt sätt återspeglar situationen före och efter ändringen,

   ii) synpunkterna från företrädare för luftrumsanvändare och leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med led a,

iii) en bedömning av hur ändringen kan förväntas påverka uppnåendet av de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken inom nyckelområdet kostnadseffektivitet och prestandaövervakningen,

iv) en uppdatering av prestationsplanen med relevanta uppgifter.

6. Medlemsstaterna får inte ändra en avgiftszon för undervägsavgifter under en referensperiod.

Artikel 22

Fastställandet av kostnadsbasen för avgifterna

1. Kostnadsbasen för undervägsavgifter och terminalavgifter ska bestå av de fastställda kostnaderna för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom den berörda avgiftszonen.

Fastställda kostnader till följd av nya ATM-system och omfattande översyner av befintliga ATM-system ska endast inkluderas i kostnadsbasen om dessa system är förenliga med genomförandet av generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten och i synnerhet med de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004.

Medlemsstaterna får besluta att i kostnadsbasen även ta med följande fastställda kostnader som uppkommit i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 15.2 b andra meningen i förordning (EG) nr 550/2004:

a) Fastställda kostnader som uppstått hos behöriga myndigheter.

b) Fastställda kostnader som uppstått hos behöriga organ enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 550/2004.

c) Fastställda kostnader som härrör från den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet av den 13 december 1960 i dess senaste lydelse.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 ska de fastställda kostnader som ingår i kostnadsbaserna för undervägsavgifter och terminalavgifter fastställas före början av varje referensperiod som en del av prestationsplanen i reala termer och specificeras för varje kalenderår av den perioden i reala termer och i nominella termer, med undantag av de fastställda kostnader som avses i punkt 1 tredje stycket och de fastställda kostnader som avses i punkt 4 c–d, vilka ska fastställas i nominella termer om historisk kostnadsredovisning tillämpas.

3. Fastställda kostnader som ingår i kostnadsbaserna för undervägsavgifter och terminalavgifter ska beräknas i nationell valuta. Om en gemensam avgiftszon med en gemensam enhetsavgift har fastställts, ska de berörda medlemsstaterna säkerställa omräkningen av de fastställda kostnaderna till en enda valuta, som kan vara euron eller en annan nationell valuta i någon av de berörda medlemsstaterna, för att säkerställa en transparent beräkning av den gemensamma enhetsavgiften vid tillämpningen av artikel 25.4.

4. De fastställda kostnader som ingår i kostnadsbaserna för undervägsavgifter och terminalavgifter ska bestå av

a) personalkostnader,

b) driftskostnader förutom personalkostnader,

c) avskrivningskostnader,

d) kapitalkostnader,

e) extraordinära kostnader.

När det gäller led a ska personalkostnaderna omfatta bruttoersättning, övertidsersättning, arbetsgivaravgifter till socialförsäkringssystem, pensionskostnader och andra förmåner. Pensionskostnaderna ska beräknas med försiktiga antaganden utifrån det tillämpliga pensionssystemet eller nationell lagstiftning. Dessa antaganden ska beskrivas i prestationsplanen.

När det gäller led b ska driftskostnader förutom personalkostnader omfatta kostnader som uppstått vid inköp av varor och tjänster som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, även utkontrakterade tjänster, material, energi, förnödenheter, hyra av lokaler, utrustning och hjälpmedel, underhåll, försäkringskostnader och resekostnader.

När det gäller led c ska avskrivningskostnader omfatta kostnader kopplade till de sammanlagda anläggningstillgångar som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Värdet på anläggningstillgångar ska avskrivas i förhållande till den förväntade livslängden, med linjär avskrivning av kostnaden för den tillgång som avskrivs. Avskrivningen ska beräknas med hjälp av historisk kostnadsredovisning eller nukostnadsredovisning. Den metod som används för att beräkna

avskrivningarna får inte ändras under avskrivningsperioden och ska vara förenlig med metoden för beräkning av kapitalkostnader, dvs. nominell kapitalkostnad vid historisk kostnadsredovisning och faktisk kapitalkostnad vid nukostnadsredovisning. Om nukostnadsredovisning används ska kapitalkostnaden inte omfatta inflationen och motsvarande historiska kostnadsredovisning ska också lämnas för att möjliggöra jämförelse och bedömning.

Vad gäller led d ska kapitalkostnaden vara lika med produkten av följande delar:

i) Summan av det genomsnittliga bokförda nettovärdet för de anläggningstillgångar som används för drift eller uppbyggnad, med eventuella justeringar av de totala tillgångarna enligt beslut av den nationella tillsynsmyndigheten, som används av leverantören av flygtrafiktjänster, och omsättningstillgångarnas genomsnittliga nettovärde, exklusive räntebärande konton, som krävs för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.

ii) Det viktade genomsnittet av räntesatsen på skulder och av avkastningen på eget kapital. För leverantörer av flygtrafiktjänster utan eget kapital ska det viktade genomsnittet beräknas på grundval av en avkastning som grundas på skillnaden mellan de totala tillgångarna enligt led i och skulderna.

För beräkningen av kapitalkostnaderna ska de faktorer som viktas baseras på finansieringens proportion av antingen skulder eller eget kapital. Räntesatsen på skulder ska vara lika med den viktade genomsnittliga räntesatsen på skulder som leverantören av flygtrafiktjänster har. Avkastningen på eget kapital ska vara den som ingår i prestationsplanen för referensperioden och ska baseras på den finansiella risken för leverantören av flygtrafiktjänster.

Om leverantörer av flygtrafiktjänster ådrar sig kostnader från leasing av fasta tillgångar, ska dessa kostnader inte tas med i beräkningen av kapitalkostnader.

När det gäller led e, ska extraordinära kostnader utgöras av engångskostnader i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive alla icke avdragsgilla skatter och tullar.

5. De fastställda kostnaderna ska fördelas på ett öppet sätt mellan de avgiftszoner där de uppstår. Fastställda kostnader som uppstått i samband med flera olika avgiftszoner ska fördelas proportionellt på grundval av en öppen metod.

För detta ändamål ska de nationella tillsynsmyndigheterna, före början av varje referensperiod, fastställa de kriterier som använts för att fördela fastställda kostnader för avgiftszoner, även i fråga om led b och c i denna punkt, och kriterierna för att fördela de fastställda kostnaderna mellan undervägs- och terminaltjänster, och ska ta med denna information i prestationsplanerna i enlighet med punkt 3.3 d i bilaga II.

De fastställda kostnader som ingår i kostnadsbasen för terminalavgiftszoner ska täcka kostnaderna för följande tjänster:

a) Flygplatskontrolltjänst eller flygplatsens flyginformationstjänst som omfattar flygrådgivningstjänst och alarmeringstjänst.

b) Flygtrafikledningstjänst i samband med luftfartygs inflygning och start inom ett visst avstånd från flygplatsen som ska definieras på grundval av operativa krav.

c) Den proportionella delen av flygtrafiktjänster som är gemensam för tjänster underväg och terminaltjänster.

6. De fastställda kostnaderna för flygningar som undantas i enlighet med artikel 31.3–5 ska bestå av följande:

a) De fastställda kostnaderna för undantagna VFR-flygningar, beräknade genom en marginalkostnadsmetod.

b) De fastställda kostnaderna för undantagna IFR-flygningar, beräknade som produkten av följande delar:

   i) De fastställda kostnaderna för IFR-flygningar som ska bestå av de totala fastställda kostnaderna minus de fastställda kostnaderna för VFR-flygningar.

   ii) Förhållandet mellan antalet undantagna tjänstenheter och det totala antalet tjänstenheter som ska bestå av tjänstenheterna i fråga om IFR-flygningar och, när de inte är undantagna, i fråga om VFR-flygningar.

De fastställda kostnaderna för undantagna VFR-flygningar ska separeras från de fastställda kostnaderna för IFR-flygningar vid beräkning av enhetsavgiften.

7. De nationella tillsynsmyndigheterna ska kontrollera, i fråga om varje avgiftszon, att kostnadsbasen för undervägsavgifter och terminalavgifter uppfyller kraven i artikel 15.2 i förordning (EG) nr 550/2004 och i denna artikel. För detta ändamål ska de nationella tillsynsmyndigheterna undersöka relevanta räkenskapshandlingar, inklusive bokföring och annat material som är relevant för fastställandet av kostnadsbasen för avgifterna.

Artikel 23

Faktiska kostnader

Bestämmelserna i artikel 22 ska gälla i tillämpliga delar för fastställandet av de faktiska kostnaderna.

Artikel 24

Insyn i kostnaderna

1. Medlemsstaterna ska fastställa kostnadsbaser för avgifter för varje avgiftszon på ett sådant sätt att insyn medges.

2. Senast fyra månader före referensperioden ska medlemsstaterna, på ett samordnat sätt, samråda med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumsanvändare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare om det planerade fastställandet av de fastställda kostnader som ingår i kostnadsbasen för undervägavgifter och terminalavgifter, nya och befintliga investeringar, prognoser för tjänstenheter och avgiftspolicy för den aktuella referensperioden.

Medlemsstaterna ska också göra detta under en referensperiod, om de har för avsikt att begära en revidering av prestationsmålen inom nyckelområdet kostnadseffektivitet i enlighet med artikel 18.1.

Medlemsstaterna ska tillhandahålla de rapporteringstabeller och den information som krävs i bilagorna VII och IX till de enheter som kallas till samråd. Detta ska ske minst tre veckor före samrådet.

3. Under referensperioden ska medlemsstaterna, varje år och på ett samordnat sätt, samt i enlighet med punkt 1 i bilaga XII, samråda med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumsanvändare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare om de faktiska kostnader som uppstått under det föregående året och skillnaden mellan de faktiska kostnaderna och de fastställda kostnaderna i prestationsplanen.

Medlemsstaterna ska tillhandahålla den rapporteringstabell och den information som krävs i bilaga VII till de enheter som kallas till samråd. Detta ska ske minst tre veckor före samrådet.

4. Medlemsstaterna ska lämna den information som avses i sista stycket i punkterna 2 och 3 till kommissionen samma dag som den lämnas till parterna i samrådet. Medlemsstaterna ska också informera kommissionen om resultatet av samrådet.

KAPITEL VI

BERÄKNING AV ENHETSAVGIFTER OCH AVGIFTER

Artikel 25

Beräkning av enhetsavgifter

1. Medlemsstaterna ska beräkna enhetsavgifterna för undervägstjänster och terminaltjänster före starten av varje nytt år av referensperioden.

2. Dessa avgifter ska beräknas genom att det prognostiserade antalet sammanlagda undervägstjänst- eller terminaltjänstenheter för året i fråga, beräknat i enlighet med punkterna 1 respektive 2 i bilaga VIII, delas med den algebraiska summan av följande:

a) De fastställda kostnaderna, uttryckta i nominella termer för året i fråga, enligt prestationsplanen.

b) Inflationsjusteringarna i enlighet med artikel 26.

c) De justeringar som följer av tillämpningen av mekanismen för trafikriskdelning i enlighet med artikel 27.2–5.

d) De justeringar som följer av tillämpningen av mekanismen för riskdelning i enlighet med artikel 28.4–6.

e) De justeringar som följer av tillämpningen av ekonomiska incitamentssystem i enlighet med artikel 11.3 och 11.4.

f) De justeringar som följer av anpassningen av flygtrafikavgifterna i enlighet med artikel 32.

g) De justeringar som följer av trafikvariationer i enlighet med artikel 27.8.

h) De justeringar som följer av trafikvariationer i enlighet med artikel 27.9.

i) Ett avdrag för övriga intäkter i enlighet med punkt 3 i denna artikel.

j) Korsfinansiering mellan avgiftszoner för undervägsavgifter, eller mellan terminalavgiftszoner i enlighet med artikel 15.2 e i förordning 550/2004.

k) Justeringar för skillnader i intäkter till följd av den tillfälliga tillämpningen av enhetsavgiften i enlighet med artikel 29.5.

l) Justeringar som avser tidigare referensperioder.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 i ska följande intäkter för leverantörer av flygtrafiktjänster under år n dras av från de fastställda kostnaderna som ”övriga intäkter”:

a) Offentliga medel som erhållits från myndigheter, inklusive ekonomiskt stöd från unionens stödprogram.

b) Intäkter från kommersiell verksamhet, om den eller de berörda medlemsstaterna har beslutat att dessa intäkter ska dras av.

c) När det gäller terminaltjänster, intäkter som härrör från kontrakt eller avtal mellan leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer, och om den eller de berörda medlemsstaterna har beslutat att dessa intäkter ska dras av.

I fråga om led a ska offentliga medel som täcker personalkostnader och andra driftskostnader dras av från de fastställda kostnaderna senast under år n+2. Offentliga medel som täcker avskrivningskostnaderna ska dras av från de fastställda kostnaderna i enlighet med avskrivningar av finansierade tillgångar (varaktighet och annuitet). En medlemsstat får besluta att från de fastställda kostnaderna inte dra av ett belopp avseende administrativa kostnader för rapportering om finansieringsavtalet om dessa administrativa kostnader inte ingår i kostnadsbasen för avgifterna. På samma sätt får en medlemsstat besluta att från de fastställda kostnaderna inte dra av offentliga medel som erhållits för att täcka kostnader som inte var kända vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen och som därför inte ingår i kostnadsbasen för avgifterna. Luftrumsanvändare ska inte betala kostnader som täckts av offentliga medel.

När det gäller led b och c, ska de intäkter som avses i dem dras av från de fastställda kostnaderna senast under år n+2.

4. Enhetsavgifterna ska fastställas i nationell valuta.

Om medlemsstaterna beslutar att inrätta en gemensam avgiftszon i enlighet med artikel 21.4, ska enhetsavgiften fastställas i en enda valuta, som kan vara euron eller en annan nationell valuta i en av de berörda medlemsstaterna. De berörda medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och Eurocontrols CRCO om vilken valuta som gäller.

Artikel 26

Inflationsjustering

För varje år av referensperioden ska de fastställda kostnaderna som ingår i kostnadsbasen för avgifter underväg och terminalavgifter år n uttryckt i nominella termer justeras på grundval av skillnaden i procentenheter mellan faktiskt inflationsindex och det prognostiserade inflationsindexindexet för år n och ingå som en justering för beräkning av enhetsavgiften för år n+2.

De fastställda kostnader som avses i artikel 22.1 tredje stycket och de fastställda kostnader som avses i artikel 22.4 leden c och d, när historisk kostnadsredovisning tillämpas, ska inte omfattas av någon inflationsjustering.

Artikel 27

Mekanism för trafikriskdelning

1. I fråga om de incitamentssystem som avses i artikel 11.2 ska en mekanism för trafikriskdelning tillämpas. Genom den mekanismen ska risken för intäktsförändringar till följd av avvikelser från prognosen över tjänstenheter enligt prestationsplanen delas mellan leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändare, i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

2. Om det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år n avviker från prognosen i prestationsplanen för det året n med mer än 2 %, ska de resulterande ytterligare intäkterna eller de resulterande intäktsförlusterna i sin helhet bäras av den eller de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster.

3. Om det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år n överskrider prognosen för tjänstenheter i prestationsplanen för det året n med mer än 2 %, ska 70 % av de resulterande ytterligare intäkter som erhålls av den eller de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster som överstiger 2 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och den prognosen komma luftrumsanvändare till godo genom justeringar av enhetsavgifterna under år n+2.

Om det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år n underskrider prognosen för tjänstenheter i prestationsplanen för det året n med mer än 2 %, ska 70 % av de resulterande intäktsförlusterna för den eller de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster som överstiger 2 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och den prognosen återkrävas från luftrumsanvändare genom justeringar av enhetsavgifterna under år n+2.

4. Om det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år n är lägre än 90 % av prognosen för tjänstenheter i prestationsplanen för det året n, ska summan av intäktsförlusten för den eller de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster som överstiger 10 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och den prognosen återkrävas helt och hållet från luftrumsanvändare genom justeringar av enhetsavgifterna under år n+2.

Om det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år n är högre än 110 % av prognosen för tjänstenheter i prestationsplanen för det året n, ska de ytterligare intäkterna för den eller de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster som överstiger 10 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och den prognosen helt och hållet komma luftrumsanvändare till godo genom justeringar av enhetsavgifterna under år n+2.

5. Nationella tillsynsmyndigheter får anpassa värdena på de parametrar för mekanismen för trafikriskdelning som anges i punkterna 2 och 3. När tillsynsmyndigheterna anpassar dessa värden ska de

a) samråda om de planerade värdena med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster,

b) säkerställa att den resulterande riskexponeringen för leverantörer av flygtrafiktjänster inte är lägre än den maximala riskerade intäkten enligt mekanismen i punkterna 2 och 3,

c) beakta variationen av kostnaderna för tillhandahållande av kapacitet från den berörda leverantören av flygtrafiktjänster på grund av trafikvariationer.

6. Följande fastställda kostnader ska inte omfattas av bestämmelserna i punkterna 2–5:

a) De fastställda kostnader som bestämts i enlighet med artikel 22.1 tredje stycket.

b) De fastställda kostnaderna för flygvädertjänster.

7. Medlemsstaterna får från tillämpningen av punkterna 2–5 undanta de fastställda kostnaderna för leverantörer av flygtrafiktjänster som har fått tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, i enlighet med artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

8. I fråga om de fastställda kostnader som avses i punkt 6 och, i tillämpliga fall, i punkt 7, ska eventuella ytterligare intäkter år n till följd av skillnader mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över tjänstenheter i prestationsplanen för det året komma luftrumsanvändare till godo, och alla eventuella intäktsförluster ska återkrävas från luftrummets användare, genom en justering av enhetsavgiften för år n+2.

9. De justeringar av enhetsavgifter som avses i artikel 25.2 leden b, c, d, e, f, g, h, i, j, k och l ska inte omfattas av bestämmelserna i punkterna 2–5. I fråga om de justeringar som avses i artikel 25.2 leden b, c, d, e, f, g, i, j och k, ska eventuella ytterligare intäkter år n till följd av skillnader mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över tjänstenheter i prestationsplanen för det året komma luftrummets användare till godo, och alla eventuella intäktsförluster ska återkrävas från luftrumsanvändare genom en justering av enhetsavgiften för år n+2.

Artikel 28

Mekanismen för kostnadsriskdelning

1. I fråga om de incitamentssystem som avses i artikel 11.2 ska en mekanism för kostnadsriskdelning tillämpas. Enligt denna mekanism ska skillnaderna mellan fastställda kostnader i prestationsplanen och de faktiska kostnaderna delas mellan leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändare, i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

2. De skillnader som avses i punkt 1 ska delas på följande sätt:

a) Om de faktiska kostnaderna under hela referensperioden understiger de fastställda kostnaderna, ska leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten erhålla hela den resulterande skillnaden.

b) Om de faktiska kostnaderna under hela referensperioden överstiger de fastställda kostnaderna, ska leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten täcka hela den resulterande skillnaden.

3. Punkt 2 ska inte tillämpas om skillnaden mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader uppstår till följd av minst en av följande förändringar:

a) Oförutsedda förändringar av kostnader för nya och befintliga investeringar.

b) Oförutsedda förändringar av kostnader som avses i artikel 22.1 tredje stycket.

c) Oförutsedda och betydande förändringar av pensionskostnader som fastställts i enlighet med artikel 22.4 på grund av oförutsedda ändringar av nationell pensionslagstiftning, redovisningslag om pensioner eller oförutsedda förändringar i förhållandena på finansmarknaden, på villkor att leverantören av flygtrafiktjänster inte har inflytande över sådana förändringar av pensionskostnaderna och, när det gäller kostnadsökningar, under förutsättning att leverantören av flygtrafiktjänster har vidtagit rimliga åtgärder för att hantera kostnadsökningar under referensperioden.

d) Oförutsedda och betydande förändringar av kostnader på grund av oförutsedda ränteändringar för lån som finansierar kostnader som uppkommer från tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, på villkor att leverantören av flygtrafiktjänster inte har inflytande över sådana förändringar av kostnaderna och, när det gäller kostnadsökningar, under förutsättning att leverantören av flygtrafiktjänster har vidtagit rimliga åtgärder för att hantera kostnadsökningar under referensperioden.

e) Oförutsedda och betydande förändringar av kostnader till följd av oförutsedda ändringar av nationell skattelagstiftning eller andra oförutsedda nya kostnader, som inte omfattas av prestationsplanen, men som krävs enligt lag.

De fastställda kostnader som rör de kostnader som avses i denna punkt ska identifieras och kategoriseras i prestationsplanen, i enlighet med punkt 3.3 h i bilaga II.

Skillnaderna mellan de faktiska och fastställda kostnader som avses i denna punkt ska identifieras och förklaras årligen i enlighet med bilaga VII och bilaga IX.

4. När det gäller oförutsedda förändringar av kostnader som avses i punkt 3 a, ska skillnaderna mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader delas enligt följande:

a) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår eller hela referensperioden understiger de fastställda kostnaderna, ska leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten återbetala den resulterande skillnaden till luftrumsanvändare genom en sänkning av enhetsavgiften under år n+2 eller under den följande referensperioden, om inte, på grundval av en utförlig motivering från leverantören av flygtrafiktjänster, den nationella tillsynsmyndigheten beslutar, efter samråd med företrädare för luftrummets användare, att leverantören av flygtrafiktjänster inte ska ersätta en del av den uppkomna skillnaden.

b) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår eller hela referensperioden överskrider de fastställda kostnaderna med högst 5 %, får medlemsstaterna besluta att den resulterande skillnaden ska återkrävas från luftrumsanvändare av leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten, genom en ökning av enhetsavgiften under år n+2 eller under den följande referensperioden, under förutsättning att den nationella tillsynsmyndigheten godkänner en detaljerad motivering från leverantören av flygtrafiktjänster, i synnerhet när det gäller behovet av att öka kapaciteten och efter samråd med företrädare för luftrummets användare.

Om leverantörer av flygtrafiktjänster har för avsikt att under referensperioden lägga till, avbryta eller ersätta stora investeringar med avseende på uppgifter om stora investeringar som anges i prestationsplanen i enlighet med punkt 2.2 b i bilaga II, ska dessa ändringar godkännas av den nationella tillsynsmyndigheten, efter samråd med företrädare för luftrumsanvändare.

5. När det gäller oförutsedda förändringar av kostnader som avses i punkt 3 b, ska skillnaderna mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader delas enligt följande:

a) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår är lägre än de fastställda kostnaderna för det kalenderåret ska medlemsstaterna återbetala den resulterande skillnaden till luftrumsanvändare genom en sänkning av enhetsavgiften för år n+2.

b) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår är högre än de fastställda kostnaderna för det kalenderåret ska medlemsstaterna återkräva den resulterande skillnaden från luftrumsanvändare genom en ökning av enhetsavgiften för år n+2.

6. När det gäller oförutsedda förändringar av kostnader som avses i punkterna 3 c, d och e, ska skillnaderna mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader delas enligt följande:

a) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår eller under hela referensperioden understiger de fastställda kostnaderna, ska leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten återbetala den resulterande skillnaden till luftrumsanvändare genom en sänkning av enhetsavgiften under år n+2 under den följande referensperioden eller under de följande två referensperioderna om beloppen som ska återkrävas påverkar enhetsavgiften på ett oproportionerligt sätt.

b) Om de faktiska kostnaderna under ett kalenderår eller under hela referensperioden överstiger de faktiska kostnaderna, får medlemsstaterna bestämma att den resulterande skillnaden ska återkrävas från luftrumsanvändare av leverantören av flygtrafiktjänster eller den berörda medlemsstaten genom en höjning av enhetsavgiften under år n+2 under den följande referensperioden eller under de följande två referensperioderna om beloppen som ska återkrävas påverkar enhetsavgiften på ett oproportionerligt sätt.

7. Nationella tillsynsmyndigheter ska årligen kontrollera att leverantörer av flygtrafiktjänster på ett korrekt sätt tillämpar bestämmelserna i denna artikel. De nationella tillsynsmyndigheterna ska utarbeta en rapport senast den 1 september år n+1 om de förändringar av kostnader som avses i punkt 3 och som uppstod under år n. Rapporten ska bli föremål för samråd med företrädare för luftrumsanvändare.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska i rapporten som ska läggas fram senast den 1 september året efter det sista året i referensperioden också inkludera slutresultatet för hela referensperioden i fråga om de oförutsedda förändringar av kostnader som avses i punkt 3 a, c, d och e.

Artikel 29

Fastställande av enhetsavgifter för avgiftszoner

1. Medlemsstaterna ska fastställa en enhetsavgift för varje avgiftszon på årsbasis i enlighet med artikel 25. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska enhetsavgifterna inte ändras under ett år.

2. Medlemsstaterna ska fastställa en enhetsavgift för år n för varje avgiftszon i enlighet med följande krav:

a) De nationella tillsynsmyndigheterna ska lämna in, på uppdrag av sina respektive medlemsstater, den beräknade enhetsavgiften till kommissionen och till Eurocontrols CRCO senast den 1 juni år n-1. Informationen från medlemsstaterna ska omfatta rapporteringstabellerna och ytterligare uppgifter som anges i bilaga VII och bilaga IX.

b) Före den 1 november år n-1, om så behövs, ska nationella tillsynsmyndigheter uppdatera den beräknade enhetsavgift som avses i led a, efter samråd med luftrumsanvändare. De ska överlämna denna beräknade uppdaterade enhetsavgift, på uppdrag av respektive medlemsstat, till kommissionen och Eurocontrols CRCO senast den 1 november år n-1.

c) Medlemsstaterna ska fastställa enhetsavgiften för år n senast den 20 december år n-1 och underrätta kommissionen och Eurocontrols CRCO om avgiften.

3. Kommissionen ska kontrollera att de enhetsavgifter som avses i punkt 2 beräknas i enlighet med kraven i artikel 25.2.

Om kommissionen upptäcker att en enhetsavgift inte uppfyller kraven i artikel 25.2, ska den underrätta den berörda medlemsstaten och uppmana den att lämna in en reviderad enhetsavgift.

Om kommissionen upptäcker att den reviderade enhetsavgiften beräknas i enlighet med kraven i artikel 25.2, ska den underrätta den berörda medlemsstaten om detta.

4. Om tidsåtgången för att slutföra det förfarande som avses i punkt 3 gör att en enhetsavgift för år n revideras efter början av det år till vilket den hänför sig och en sådan revidering leder till en skillnad i intäkter, ska enhetsavgiften anpassas enligt följande:

a) En första justering av enhetsavgiften för året efter revideringen av enhetsavgiften och

b) en slutlig justering av enhetsavgiften två år efter det året.

5. Om medlemsstaterna inte har antagit en prestationsplan innan referensperioden inleds, eller om prestationsplanen revideras i enlighet med artikel 18 under referensperioden, ska enhetsavgifterna om nödvändigt räknas om och så snart som möjligt tillämpas på grundval av den antagna prestationsplanen eller den antagna reviderade prestationsplanen.

Om en prestationsplan antas efter referensperiodens början ska eventuella skillnader i intäkter till följd av tillämpningen av den eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av utkastet till prestationsplanen, i stället för den enhetsavgift eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av den antagna prestationsplanen, resultera i en första justering av enhetsavgiften under året efter antagandet av prestationsplanen och en slutlig justering av enhetsavgiften två år efter det året. Bestämmelserna i artiklarna 27 och 28 ska tillämpas på grundval av den antagna prestationsplanen och ska gälla retroaktivt från och med referensperiodens första dag.

Om en prestationsplan revideras under referensperioden i enlighet med artikel 18, ska eventuella skillnader i intäkter till följd av tillämpningen av den enhetsavgift eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av den antagna prestationsplanen, i stället för den enhetsavgift eller de enhetsavgifter som beräknas på grundval av den antagna reviderade prestationsplanen, resultera i en första justering av enhetsavgiften under året efter antagandet av den reviderade prestationsplanen och en slutlig justering av enhetsavgiften två år efter det året. Bestämmelserna i artiklarna 27 och 28 ska tillämpas på grundval av den antagna reviderade prestationsplanen och ska gälla retroaktivt från och med första dagen i det år då den reviderade prestationsplanen ska tillämpas.

6. Genom undantag från artikel 25.2 får medlemsstaterna besluta att fastställa den enhetsavgift som avses i punkt 1 på en lägre nivå än den enhetsavgift som beräknats i enlighet med artikel 25.2. I sådant fall ska medlemsstaterna införa den lägre enhetsavgiften i rapporteringstabellerna om beräkning av enhetsavgifter i enlighet med mallen i tabell 2 i bilaga IX. Den skillnad i intäkter som blir resultatet av detta ska inte återkrävas från luftrumsanvändare.

Artikel 30

Insyn i enhetsavgifterna

1. Medlemsstaterna ska senast den 1 augusti varje år på ett samordnat sätt samråda med leverantörer av flygtrafiktjänster, företrädare för luftrumsanvändare och, vid behov, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare om väsentliga delar som rör genomförandet av denna förordning enligt punkt 2 i bilaga XII. Detta samråd får genomföras tillsammans med det samråd som avses i artikel 24.3.

Medlemsstaterna ska tillhandahålla de rapporteringstabeller och den information som krävs i bilaga IX till de enheter med vilka samråd sker. Detta ska ske minst tre veckor före samrådet.

2. Medlemsstaterna ska lämna den information som avses i punkt 1 andra stycket till kommissionen samma dag som den lämnas till parterna i samrådet. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om resultatet av samrådet.

Artikel 31

Beräkning av avgifter

1. Undervägsavgifter för en viss flygning i en given avgiftszon för undervägsavgifter ska vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för den avgiftszonen för undervägsavgifter och antalet undervägstjänstenheter för den flygningen.

2. Terminalavgiften för en given flygning i en given terminalavgiftszon ska vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för den terminalavgiftszonen och antalet terminaltjänstenheter för den flygningen.

Vid beräkningen av terminalavgiften ska en ankommande och avgående flygning betraktas som en enda flygning. Den enhet som ska räknas ska vara antingen den ankommande eller den avgående flygningen.

3. Medlemsstaterna ska undanta följande flygningar från undervägsavgifter:

a) Flygningar med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är mindre än två ton.

b) Blandade VFR/IFR-flygningar i avgiftszoner där de uteslutande genomförs enligt VFR och där en undervägsavgift inte tas ut för VFR-flygningar.

c) Flygningar som genomförs enbart för transport av regerande monark och monarkens närmaste anhöriga, stats- och regeringschefer och ministrar, när dessa är på officiellt uppdrag, och detta styrks med vederbörlig statusbeteckning eller anmärkning i färdplanen om att flygningen utförs endast för detta ändamål.

d) Flygräddningsflygningar som har godkänts av den behöriga myndigheten.

4. Medlemsstaterna kan undanta följande flygningar från undervägsavgifter:

a) Militära flygningar som utförs med luftfartyg från en medlemsstat eller ett tredjeland.

b) Skolflygningar som uteslutande genomförs inom den berörda medlemsstatens luftrum och enbart för att erhålla ett certifikat, eller behörighet när det gäller flygbesättning, och detta styrks genom vederbörlig anteckning i färdplanen.

c) Flygningar som genomförs enbart för att kontrollera eller testa utrustning som används eller är avsedd att användas som markbaserade hjälpmedel för luftfart, med undantag för positioneringsflygningar med det berörda luftfartyget.

d) Flygningar som avslutas vid samma flygplats som luftfartyget startade ifrån, utan mellanlandningar.

e) VFR-flygningar.

f) Humanitära flygningar som har godkänts av den behöriga myndigheten.

g) Flygningar i tull- eller polistjänst.

5. Medlemsstaterna får undanta de flygningar som avses i punkterna 3 och 4 från terminalavgifter.

6. Medlemsstaterna ska stå för kostnaderna för de tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänster har tillhandahållit för flygningar som är undantagna från undervägsavgifter eller terminalavgifter i enlighet med punkt 3, 4 eller 5.

Artikel 32

Anpassning av flygtrafikavgifter

1. Medlemsstaterna får, på ett icke-diskriminerande och öppet sätt, anpassa flygtrafikavgifter för luftrumsanvändare i syfte att

a) använda flygtrafiktjänsterna på ett optimalt sätt,

b) minska luftfartens miljöpåverkan,

c) minska överbelastningen i nätverket i ett visst område eller på en viss flygväg under vissa tider,

d) påskynda införandet av ATM-kapacitet inom ramen för Sesar i avvaktan på den tidsperiod som fastställs i de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004, framför allt i syfte att skapa incitament för att utrusta luftfartyg med system som ingår i de gemensamma projekten.

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftsanpassning i fråga om leden a–c i denna punkt inte resulterar i någon generell förändring av de årliga intäkterna för leverantören av flygtrafiktjänster jämfört med situationen när avgifter inte anpassades. Över- eller underskott ska leda till en justering av enhetsavgiften för år n+2.

2. Anpassning av flygtrafikavgifterna ska tillämpas i fråga om undervägsavgiften och/eller terminalavgiften.

Innan avgifterna anpassas ska medlemsstaterna samråda med företrädare för luftrumsanvändare och berörda leverantörer av flygtrafiktjänster om sådan planerad anpassning.

3. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka det korrekta genomförandet av anpassningen av flygtrafikavgifterna som leverantörerna av flygtrafiktjänster genomför, och rapportera i enlighet med artikel 37.1.

Artikel 33

Inkassering av avgifter

1. Medlemsstaterna får inkassera avgifterna i form av en enda avgift per flygning. När avgifter faktureras och inkasseras regionalt får faktureringsvalutan vara euro, och en administrativ enhetsavgift för fakturerings- och inkasseringskostnader får läggas till enhetsavgiften i fråga.

2. Medlemsstaterna ska se till att de belopp som inkasserats för deras räkning används för finansiering av de fastställda kostnaderna i enlighet med denna förordning.

3. Luftrumsanvändare ska omedelbart och till fullo betala alla flygtrafikavgifter som uppstår i enlighet med denna förordning.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att effektiva och proportionella efterlevnadsåtgärder för inkassering av flygtrafikavgifter tillämpas när så behövs. Dessa åtgärder får omfatta nekande av tjänster, kvarhållande av luftfartyg eller andra efterlevnadsåtgärder i enlighet med lagstiftningen i den berörda medlemsstaten.

KAPITEL VII

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

Artikel 34

Förenklade avgiftssystem

1. Med förbehåll för villkoren i punkt 2 får medlemsstaterna besluta att fastställa och tillämpa ett förenklat avgiftssystem för en hel referensperiod i fråga om följande:

a) En eller flera avgiftszoner för undervägsavgifter och en eller flera terminalavgiftszoner.

b) En eller flera leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster i avgiftszonen eller -zonerna som avses i led a.

2. Medlemsstaterna får besluta att fastställa och tillämpa ett förenklat avgiftssystem som avses i punkt 1 endast om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Kommissionen har antagit ett beslut i enlighet med artikel 14.2, artikel 15.2 eller artikel 15.4 som bekräftar att de prestationsmål som fastställs av medlemsstaten i utkastet till den prestationsplan som avses i artikel 12 är förenliga med de unionstäckande prestationsmålen.

b) Prestationsmålen inom nyckelområdena säkerhet, kapacitet och miljö har uppfyllts under de tre år som föregår antagandet av det utkast till prestationsplan som avses i artikel 12.

c) Prestationsplanen innehåller ett incitamentssystem för kapacitetsmål så som krävs i artikel 11.

d) Det har skett samråd med de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster och berörda luftrumsanvändare om det planerade beslutet, och luftrumsanvändare som representerar minst 65 % av IFR-flygningarna i luftrummet där den eller de berörda medlemsstaterna ansvarar för tillhandahållande av flygtrafiktjänster stödjer det planerade beslutet.

3. Om medlemsstaterna beslutar att fastställa och tillämpa ett förenklat avgiftssystem i enlighet med punkt 2, ska de inte tillämpas på följande:

a) Den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 11.2 och artikel 27. Genom att mekanismen för trafikriskdelning inte tillämpas, bärs trafikrisken därför helt och hållet av leverantören av flygtrafiktjänster.

b) Bestämmelserna i artikel 28.4–6 i fråga om mekanismen för kostnadsriskdelning.

c) Över- eller underskott till följd av anpassningen av flygtrafikavgifterna i enlighet med artikel 32.

Eventuell överföring från åren före den referensperiod då det förenklade avgiftssystemet tillämpas ska fortfarande beaktas vid beräkningen av enhetsavgifter.

4. Om medlemsstaterna beslutar att införa och tillämpa ett förenklat avgiftssystem enligt punkt 2 ska de specificera och motivera sitt beslut i prestationsplanen, i enlighet med punkt 1.7 i bilaga II.

Artikel 35

Terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster och ATM-datatjänster som omfattas av marknadsvillkor

1. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel får medlemsstaterna besluta, antingen före eller under en referensperiod, att bestämmelserna för några eller samtliga terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster eller ATM-datatjänster som tillhandahålls i deras avgiftszoner som inrättats i enlighet med artikel 21 ska omfattas av marknadsvillkor.

2. Om en eller flera medlemsstater beslutar att tillämpa punkt 1 för den kommande referensperioden eller, i förekommande fall, för den tid som återstår av referensperioden och i fråga om de berörda tjänsterna får de inte

a) tillämpa kostnadseffektivitetsmål, inklusive bestämmandet av fastställda kostnader, för de nyckelutförandeindikatorer som avses i punkt 4.1 i avsnitt 2 i bilaga I,

b) tillämpa mekanismer för trafikriskdelning och kostnadsdelning i enlighet med artiklarna 27 och 28,

c) fastställa ekonomiska incitament inom nyckelområdena kapacitet och miljö i enlighet med artikel 11,

d) beräkna terminalavgifter i enlighet med artikel 31.2,

e) fastställa enhetsavgifter för terminaltjänster i enlighet med artikel 29,

f) omfattas av de krav på samråd som anges i artikel 24.3.

Leden d–f gäller endast för terminaltjänster.

Om en medlemsstat under en referensperiod beslutar att tillämpa punkt 1, ska den också se över sin prestationsplan i enlighet med artikel 18.1 i fråga om de berörda tjänsterna.

3. En medlemsstat får besluta att tillämpa punkt 1 först efter att ha fullgjort alla följande steg:

a) Medlemsstatens nationella tillsynsmyndighet har på grundval av en detaljerad bedömning i enlighet med de villkor som fastställs i bilaga X konstaterat att tillhandahållandet av de berörda tjänsterna omfattas av marknadsvillkor.

b) Medlemsstaten har samrått med berörda företrädare för luftrumsanvändare om det planerade beslutet och bedömningen, och har tagit hänsyn till deras synpunkter i tillämpliga fall.

c) Medlemsstaten har offentliggjort sitt planerade beslut och bedömningen.

d) Medlemsstaten har lämnat in sitt planerade beslut och bedömningen till kommissionen och fått kommissionens godkännande.

När det gäller led d ska medlemsstaten lämna in bedömningen senast 12 månader före en referensperiods början eller, om det rör sig om en bedömning under referensperioden, utan onödigt dröjsmål efter att ha slutfört bedömningen. Kommissionen ska underrätta den berörda medlemsstaten om den godtar att bedömningen har gjorts i enlighet med villkoren i bilaga X. Kommissionen ska göra så utan onödigt dröjsmål. Vid behov ska kommissionen begära ytterligare information från den berörda medlemsstaten, som medlemsstaten ska inkomma med utan onödigt dröjsmål.

4. Om en medlemsstat beslutar att tillämpa punkt 1 ska dess nationella tillsynsmyndighet regelbundet bedöma om de villkor som anges i bilaga X är uppfyllda.

Om den nationella tillsynsmyndigheten anser att dessa villkor inte längre är uppfyllda, ska medlemsstaten utan onödigt dröjsmål återkalla sitt beslut efter att ha genomfört de steg som anges i punkt 3 b–d.

Efter detta återkallande ska medlemsstaten, för den kommande referensperioden eller, i förekommande fall, för den tid som återstår av referensperioden, inte tillämpa de undantag som anges i punkt 2 första stycket avseende de berörda tjänsterna. Om återkallandet sker under referensperioden ska den berörda medlemsstaten också se över sin prestationsplan i enlighet med artikel 18.1.

5. Om de tjänster som omfattas av tillämpningen av punkt 1 tillhandahålls i en gemensam avgiftszon som upprättats i enlighet med artikel 21.4, får de berörda medlemsstaterna besluta att tillhandahållandet av samtliga eller vissa av dessa tjänster ska omfattas av marknadsvillkor endast gemensamt. De ska i så fall gemensamt säkerställa att kraven i denna artikel är uppfyllda.

6. Om en medlemsstat beslutar att tillämpa punkt 1, ska den till kommissionen lämna in den information som anges i bilaga XI under det första året av varje referensperiod. Kommissionen ska inte offentliggöra denna information.

KAPITEL VIII

TILLHANDAHÅLLANDE AV INFORMATION, ÖVERVAKNING OCH OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION

Artikel 36

Tillhandahållande av information

1. I fråga om övervakningen i enlighet med artikel 37 ska nationella tillsynsmyndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare, luftrumsanvändare och nätverksförvaltaren förse kommissionen med de uppgifter som anges i bilaga VI i enlighet med de särskilda krav som gäller för varje part som anges i den bilagan. Uppgifterna ska tillhandahållas kostnadsfritt i elektroniskt format.

När det gäller luftrumsanvändare ska denna artikel endast gälla för de användare som utför mer än 35 000 flygningar per år inom det europeiska luftrummet, beräknat som ett genomsnitt för de föregående tre åren.

2. Om de parter som avses i punkt 1 redan lämnat in vissa av eller alla dessa uppgifter till Eurocontrol eller Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, ska de inte vara skyldiga att lämna uppgifterna i fråga till kommissionen, förutsatt att de underrättar kommissionen om de redan inlämnade uppgifterna, om när de lämnade in dem och om de lämnades till Eurocontrol eller till Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

3. De parter som avses i punkt 1 ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa kvaliteten på, valideringen av och överföring i rätt tid av de uppgifter som de ska lämna i enlighet med punkt 1. De ska på begäran av kommissionen lämna information om sina kvalitetskontroller och valideringsförfaranden i fråga om dessa uppgifter.

Artikel 37

Övervakning och rapportering

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka prestanda i fråga om de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det luftrum de ansvarar för, för att bedöma om prestationsmålen i prestationsplanerna är uppfyllda.

Om en nationell tillsynsmyndighet finner att dessa mål inte uppfylls eller riskerar att inte uppfyllas, ska den omedelbart underrätta kommissionen om detta. I syfte att avhjälpa situationen och uppnå målen i prestationsplanen ska medlemsstaten eller den berörda nationella tillsynsmyndigheten vidta de lämpliga åtgärder som de har utarbetat, med beaktande av de korrigerande åtgärder som avses i artikel 10.2 i genomförandeförordning (EU) 2019/123. De ska informera kommissionen om dessa åtgärder utan onödigt dröjsmål.

Senast den 1 juni varje år ska de nationella tillsynsmyndigheterna rapportera till kommissionen om resultaten av den övervakning som avses i första stycket för det föregående året.

2. Kommissionen ska övervaka nätverksfunktionernas prestanda och bedöma om prestationsmålen i prestationsplanen för nätverket är uppfyllda.

Om kommissionen konstaterar att de prestationsmål som ingår i prestationsplanen för nätverket inte uppfylls eller riskerar att inte uppfyllas, ska den begära att nätverksförvaltaren fastställer lämpliga åtgärder för att rätta till situationen och uppnå dessa mål. Nätverksförvaltaren ska informera kommissionen om dessa åtgärder utan onödigt dröjsmål.

3. På grundval av de rapporter som avses i punkt 1 sista stycket, kommissionens egen övervakning som avses i punkt 2, och analys av uppgifter som mottagits i enlighet med artikel 36.1, ska kommissionen övervaka prestanda i fråga om tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och göra regelbundna bedömningar av i vilken utsträckning prestationsmålen uppnås. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om sin övervakning minst en gång om året.

Artikel 38

Offentliggörande

1. Medlemsstaterna ska offentliggöra, särskilt i elektronisk form, följande information:

a) Alla beslut som de har fattat i enlighet med artikel 1.4 och 1.5.

b) Alla beslut som de har fattat i enlighet med artikel 35.3 c.

c) Sina utkast till prestationsplaner som avses i artikel 12.

d) Sina antagna prestationsplaner som avses i artikel 16.

e) Sina rapporteringstabeller som avses i artiklarna 24, 29 och 30.

2. Nätverksförvaltaren ska offentliggöra, särskilt i elektronisk form, följande information:

a) Det utkast till prestationsplan för nätverket som avses i artikel 19.1.

b) Den antagna prestationsplanen för nätverket som avses i artikel 19.3.

3. Kommissionen ska offentliggöra, särskilt i elektronisk form, de rapporter och underlag som organet för prestationsgranskning tagit fram i fråga om bistånd från organets sida i enlighet med artikel 3.

KAPITEL IX

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 39

Motivering för och överklagande av nationella beslut

Medlemsstaterna ska säkerställa att beslut som fattas av deras behöriga nationella myndigheter i enlighet med denna förordning är vederbörligen motiverade och kan överklagas i enlighet med nationell lagstiftning.

Artikel 40

Upphävande

Genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ska upphöra att gälla från och med den 1 januari 2020. Dessa förordningar ska dock fortsätta att tillämpas för genomförandet av prestations- och avgiftssystemen för den andra referensperioden.

Artikel 41

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 11 februari 2019.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA I

NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER FÖR FASTSTÄLLANDE AV MÅL OCH INDIKATORER FÖR ÖVERVAKNING

AVSNITT 1

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av unionstäckande mål och indikatorer för övervakning på unionsnivå

1. SÄKERHET

1.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den miniminivå av effektivitet hos säkerhetsledningen som ska uppnås av leverantörer av flygtrafiktjänster som är godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster. Denna nyckelutförandeindikator mäter i hur grad målen för säkerhetsledning har genomförts:

a) Säkerhetspolicy och säkerhetsmål.

b) Hantering av säkerhetsrisker.

c) Säkerhetssäkring.

d) Främjande av säkerhet.

e) Säkerhetskultur.

1.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Antal intrång på bana på unionsnivå med konsekvenser för säkerheten beräknat i enlighet med punkt 1.2 a i avsnitt 2.

b) Antalet separationsunderskridanden på unionsnivå med konsekvenser för säkerheten beräknat i enlighet med punkt 1.2 b i avsnitt 2.

2. MILJÖ

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Denna nyckelutförandeindikator mäter den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan och beräknas enligt följande:

a) Indikatorn är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella flygbanan härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom luftrummet enligt definitionen i artikel 1, nedan kallat *europeiskt luftrum*.

b) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

c) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

d) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom europeiskt luftrum och passerar genom icke-europeiskt luftrum används endast delen inom europeiskt luftrum för beräkning av denna indikator.

e) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från varje del av luftrummet för alla delar av flygbanan. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

f) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, beräknat enligt följande:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum.

ii) Med undervägdelen avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det europeiska luftrummet och korsar ett icke-europeiskt luftrum används endast delen inom det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator.

v) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den kortaste begränsade flygbanan, beräknat enligt följande:

i) Indikatorn är skillnaden mellan längden på undervägdelen av den kortaste begränsade flygbanan tillgänglig för färdplanering, beräknat av algoritmerna för planering av flygbanor och nätverksförvaltarens valideringssystem för färdplaner, mätt mellan inflygnings- och utflygningspunkterna hos två terminalmanöverområden, och motsvarande del av storcirkelavståndet sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum.

ii) Denna indikator beaktar luftrumsrestriktioner under dagar med och utan militär verksamhet som offentliggörs i det dokument som anger tillgängliga flygvägar (*Route Availability Document*) som utfärdats av nätverksförvaltaren och de villkorade flygvägarnas faktiska status vid tiden för den senast registrerade färdplanen.

iii) Med undervägdelen avses delen utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

v) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom europeiskt luftrum och passerar genom icke-europeiskt luftrum används endast delen inom europeiskt luftrum för beräkning av denna indikator.

vi) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

c) Den faktiska användningen av reserverat eller separerat luftrum som beräknas som förhållandet mellan den ursprungliga begärda fördelningen av tid för reservation eller separering från allmän flygtrafik, och den slutliga fördelningen av tid som används för verksamhet som kräver sådan separering eller reservation. Indikatorn beräknas för samtliga de fördelningar av luftrum som anmäls till nätverksförvaltaren.

d) Graden av planering via tillgängliga luftrumsstrukturer, inklusive reserverade eller separerade luftrum och villkorade flygvägar, för allmän flygtrafik beräknat som förhållandet mellan antalet luftfartyg som lämnar in färdplaner via sådana luftrumsstrukturer och antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat via de luftrumsstrukturerna.

e) Graden av användning av tillgängliga luftrumsstrukturer, inklusive reserverade eller separerade luftrum, villkorade flygvägar, för allmän flygtrafik beräknat som förhållandet mellan de luftfartyg som flyger via sådana luftrumsstrukturer och antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat via dessa luftrumsstrukturer.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-förseningen underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, beräknat enligt följande:

a) ATFM-förseningen underväg är den försening som beräknas av nätverksförvaltaren, uttryckt som skillnaden mellan den uppskattade starttiden och den beräknade starttid som tilldelas av nätverksförvaltaren.

b) För denna indikator gäller följande definitioner:

uppskattad starttid: den uppskattade tidpunkt då luftfartyget kommer att bli luftburet beräknad av nätverksförvaltaren och baserad på den senast beräknade avgångstiden (off-block), eller målavgångstiden (target off-block) för de flygplatser som omfattas av beslutsfattande i samarbete mellan flygplatser, plus den uppskattade uttaxningstiden beräknad av nätverksförvaltaren.

beräknad starttid: den tid som tilldelas av nätverksförvaltaren på dagen för flygningen, till följd av taktisk fördelning av ankomst- och avgångstider, vid vilken ett luftfartyg förväntas bli luftburet.

uppskattad uttaxningstid: den uppskattade tiden mellan avgångstid (off-block) och starttid. Denna uppskattning omfattar alla bufferttider för förseningar vid väntpunkten eller avisning vid en annan plats före start.

c) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

d) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

3.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga ATFM-förseningen, uttryckt i minuter, vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminal- och flygtrafiktjänster och som orsakas av landningsbegränsningar på destinationsflygplatsen, beräknat enligt följande:

i) Denna indikator är den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.

ii) Denna indikator innefattar alla IFR-flygningar som landar på destinationsflygplatsen och omfattar alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Procentandelen flygningar med ATFM-försening underväg som överstiger 15 minuter, beräknat enligt följande:

i) ATFM-försening underväg beräknat i enlighet med punkt 3.1 a.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga förseningen, uttryckt i minuter, oavsett orsak före avgång per flygning, beräknat enligt följande:

i) Denna indikator är den genomsnittliga försening som kan tillskrivas följande:

— Förseningar till följd av flygbolagens verksamhet.

— ATFM-försening underväg som rapporteras av luftrummets användare.

— Reaktiva förseningar.

— Försening på grund av flygplatsens verksamhet, inbegripet sådan ATFM-försening på grund av flygplatsens verksamhet som rapporteras av luftrummets användare och orsakas av en reglering baserad på trafikvolym som har en referensplacering som klassificeras som en flygplatszon eller flygplats.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar och beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den årliga förändringen av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden (*Determined Unit Cost*, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, beräknad enligt följande:

a) Denna indikator uttrycks som en procentandel och återspeglar den årliga variationen i de genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaderna för undervägsflygtrafiktjänster, med början i det utgångsvärde som avses i artikel 9.4 a.

b) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster är förhållandet mellan de fastställda kostnaderna underväg och den undervägtrafik, uttryckt i antal undervägstjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på unionsnivå, som ingår i kommissionens antaganden för fastställande av unionstäckande prestationsmål i enlighet med artikel 9.3.

d) Den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster beräknas i euro och i reala termer.

4.2 **Indikatorer för övervakning**

Den faktiska enhetskostnad som användarna uppbär separat för undervägsflygtrafiktjänster och terminaltjänster på unionsnivå, beräknad enligt följande:

a) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden som det viktade genomsnittet av summan av den fastställda enhetskostnaden för varje medlemsstat för flygtrafiktjänster och av justeringarna i enlighet med artikel 25.2 som härrör från det året.

b) Denna indikator uttrycks i euro och i nominella termer.

AVSNITT 2

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av lokala mål och indikatorer för övervakning på lokal nivå

1. SÄKERHET

1.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Graden av effektivitet hos säkerhetsledningen i enlighet med punkt 1.1 i avsnitt 1.

För tillämpningen av denna indikator avses med *lokal* nivån för leverantörer av flygtrafiktjänster.

1.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Antalet intrång på bana på flygplatser belägna i en medlemsstat, beräknat som det totala antalet intrång på bana med konsekvenser för säkerheten som skedde vid de flygplatserna dividerat med det totala antalet IFR- och VFR-rörelser vid de flygplatserna.

b) Antalet separationsunderskridanden inom luftrummet tillhörande samtliga flygkontrollenheter i en medlemsstat, beräknat som det totala antal separationsunderskridanden med konsekvenser för säkerheten som skedde i det luftrummet dividerat med det totala antalet kontrollerade flygtimmar inom det luftrummet.

c) Antalet intrång på bana på en flygplats beräknat som det totala antalet intrång på bana med bidrag från flygtrafikledningstjänster eller CNS-tjänster med konsekvenser för säkerheten som uppstod vid den flygplatsen dividerat med det totala antalet IFR- och VFR-rörelser på den flygplatsen.

d) Antalet separationsunderskridanden inom det luftrum där leverantören av flygtrafiktjänster tillhandahåller flygtrafikledningstjänster, beräknat som det totala antalet separationsunderskridanden med bidrag från flygtrafikledningstjänster, eller CNS-tjänster med konsekvenser för säkerheten, dividerat med det totala antalet kontrollerade flygtimmar inom det luftrummet.

e) Om automatiska system för registrering av säkerhetsdata tillämpas, användning av dessa system av leverantörer av flygtrafiktjänster som en del av deras ram för hantering av säkerhetsrisker, för insamling, lagring och analys i nära realtid av data avseende åtminstone separationsunderskridanden och intrång på bana.

De indikatorer för övervakning som avses i denna punkt ska beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden a och c avses med *lokal* flygplatsnivå. För tillämpningen av den indikator som anges i led b avses med *lokal* nationell nivå. För tillämpningen av den indikator som anges i led d avses med *lokal* nivån för leverantörer av flygtrafiktjänster.

2. MILJÖ

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, beräknad enligt följande:

a) Denna indikator är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella flygbanan härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

b) Med *undervägdelen* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring ursprungs- och destinationsflygplatserna.

c) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

d) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

e) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

f) För tillämpningen av denna indikator avser *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, alltefter vilken nivå prestationsplanen har fastställts på.

g) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, beräknat på lokal nivå enligt följande:

   i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

   ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

   iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

   iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

   v) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den kortaste begränsade flygbanan, beräknat på lokal nivå enligt följande:

   i) Indikatorn är skillnaden mellan längden på undervägdelen av den kortaste begränsade flygbanan tillgänglig för färdplanering, beräknat med hjälp av algoritmer för planering av flygbanor och nätverksförvaltarens valideringssystem för färdplaner, och den tillryggalagda distansen sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

   ii) Denna indikator beaktar luftrumsrestriktioner som offentliggörs i det dokument som anger tillgängliga flygvägar (*Route Availability Document*) som utfärdats av nätverksförvaltaren och de villkorade färdvägarnas faktiska status vid tiden för den senast registrerade färdplanen.

   iii) Med *undervägdelen* avses delen utanför en cirkel på 40 NM kring ursprungs- och destinationsflygplatserna.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

v) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

vi) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

vii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

c) Tilläggstiden i uttaxningsfasen, beräknat på lokal nivå enligt följande:

i) Denna indikator är skillnaden mellan den faktiska uttaxningstiden och uttaxningstiden utan hinder.

ii) Uttaxningstiden utan hinder är uttaxningstiden under lågt belastade perioder med låg trafik på en flygplats.

iii) Denna indikator uttrycks i minuter per avgång, beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

d) Tilläggstiden i terminala luftrum, beräknat på lokal nivå enligt följande:

i) Denna indikator är skillnaden mellan ASMA-transiteringstiden (*Arrival Sequencing and Metering Area*, ASMA) och tiden utan hinder baserat på ASMA-transiteringstiderna.

ii) Tiden utan hinder baserat på ASMA-transiteringstiderna bestäms för varje grupp av flygningar med samma parametrar, nämligen luftfartygsklass, inflygningssektor och landningsbana, och utgör transiteringstiden under icke-överbelastade perioder med lågtrafik.

iii) Denna indikator uttrycks i minuter per ankomst, beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) ASMA definieras som en cylinder med en radie på 40 NM kring ankomstflygplatsen.

e) Andelen ankomster som tillämpar inflygning med kontinuerlig plané (*Continuous Descent Operation*, CDO), beräknat på lokal nivå enligt följande:

i) Denna indikator är förhållandet mellan det totala antalet ankomster som utför CDO från en referenspunkt på en höjd över marken som fastställs av den nationella tillsynsmyndigheten, och det totala antalet ankommande flygningar.

ii) Denna indikator uttrycks som en procentandel och beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

f) En effektiv användning av reserverat eller separerat lokalt luftrum, beräknat i enlighet med punkt 2.2 c i avsnitt 1.

g) Graden av planering via tillgängliga lokala luftrumsstrukturer, beräknat i enlighet med punkt 2.2 d i avsnitt 1.

h) Graden av användning av tillgängliga lokala luftrumsstrukturer, beräknat i enlighet med punkt 2.2 e i avsnitt 1.

i) För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden a och b avser *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock beroende på vilken nivå prestationsplanen är fastställd, inbegripet fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang. För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden c och d avser *lokal* på flygplatsnivå med minst 80 000 IFR-rörelser per år. För tillämpning av den indikator som anges i led e avser *lokal* på flygplatsnivå. För tillämpning av de indikatorer som anges i punkterna f och h avser *lokal* på nationell nivå med en uppdelning på nivån för områdeskontrollcentralernas ansvarsområde, bland annat fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-förseningen underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, beräknat enligt följande:

i) ATFM-försening underväg, beräknat i enlighet med punkt 3.1 a. i avsnitt 1.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar som passerar genom lokalt luftrum och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser. Den omfattar även IFR-flygningar som passerar genom andra luftrum, när förseningskorrigeringar tillämpas som en följd av förfarandet för förseningsjustering efter det att flygningen genomförts, vilket samordnas av nätverksförvaltaren, och genom vilket operativa intressenter underrättar nätverksförvaltaren i frågor som rör mätning, klassificering och tilldelning av ATFM-förseningar.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) För tillämpningen av denna indikator avser *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock alltefter vilken nivå prestationsplanen har fastställts på.

v) I övervakningssyfte delas de värden som beräknas för denna indikator upp på nationell nivå, om prestationsplanen upprättas på nivån för funktionella luftrumsblock, inbegripet fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang.

b) Den genomsnittliga ATFM-förseningen, uttryckt i minuter, vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminaltjänster och flygtrafiktjänster, beräknat på lokal nivå enligt följande:

i) Denna indikator är den genomsnittliga förseningen vid ankomst till destinationsflygplatsen orsakad av ATFM-regleringar per inkommande IFR-flygning.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) För tillämpningen av denna indikator avses med *lokal* på nationell nivå.

v) I övervakningssyfte delas de värden som beräknas för denna indikator upp på flygplatsnivå.

3.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Procentandelen IFR-flygningar som iakttar sina ATFM-avgångstider på lokal nivå beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Det genomsnittliga antalet minuter försening före avgång per flygning som orsakas av starttidsbegränsningar vid avgångsflygplatsen, beräknat på lokal nivå enligt följande:

i) Denna indikator är den genomsnittliga förseningen före avgång som beror på flygkontrolltjänsten per avgående IFR-flygning.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar som startar vid avgångsflygplatsen och omfattar starter som försenats på grund av flygkontrolltjänstbegränsningar när luftfartyget är färdigt för att lämna uppställningsplatsen för avgång.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga förseningen, uttryckt i minuter, av alla orsaker per flygning, beräknat på lokal nivå i enlighet med punkt 3.2 c i avsnitt 1.

d) För tillämpningen av de indikatorer som anges i punkterna a och b avser *lokal* på nationell nivå med uppdelning på flygplatsnivå. Vid tillämpning av den indikator som anges i punkterna b och c avser *lokal* på flygplatsnivå för flygplatser med 80 000 eller fler IFR-rörelser per år.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster, beräknad enligt följande:

i) Denna indikator är förhållandet mellan de fastställda kostnaderna underväg och den prognostiserade trafiken i avgiftszonen, uttryckt i undervägstjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på lokal nivå, som ingår i prestationsplanerna.

ii) Denna indikator uttrycks i reala termer och i nationell valuta.

iii) Denna indikator är beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster, beräknad enligt följande:

i) Denna indikator är förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt i terminaltjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på lokal nivå, som ingår i prestationsplanerna.

ii) Denna indikator uttrycks i reala termer och i nationell valuta.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) För tillämpningen av de indikatorer som anges i punkterna a och b avser *lokal* på avgiftszonsnivå.

4.2 **Indikator för övervakning**

Den faktiska enhetskostnad som användarna uppbär separat för undervägsflygtrafiktjänster och terminaltjänster, beräknad enligt följande:

a) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden som summan av den fastställda enhetskostnaden för flygtrafiktjänster och av justeringarna i enlighet med artikel 25.2 som härrör från det året.

b) Denna indikator uttrycks i nominella termer och i nationell valuta.

AVSNITT 3

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av mål och indikatorer för övervakning av nätverksfunktioner

1. Alla indikatorer som anges i detta avsnitt ska gälla det geografiska område som omfattas av denna förordning.

2. SÄKERHET

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Graden av effektivitet hos nätverksförvaltarens säkerhetsledning i enlighet med punkt 1.1 i avsnitt 1.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

ATFM-överbelastningar över de kapacitetsgränser för en sektor som anmälts av leverantören av flygtrafiktjänster där ATFM-regleringar tillämpas, beräknat enligt följande:

a) Förhållandet mellan den tid då antalet flygningar med mer än 10 % överstiger de kapacitetsgränser för en sektor som anmälts av leverantören av flygtrafiktjänster där ATFM-regleringar tillämpas, och den totala tid då ATFM-regleringar tillämpas, beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Vid tillämpning av denna indikator är den tid då ATFM-regleringar tillämpas uppdelad i överlappande entimmesstrimlor vid varje 20-minutersintervall.

3. MILJÖ

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den förbättring av flygningseffektiviteten underväg som genereras av funktionen för utformning av det europeiska flygvägsnätet i samband med den senaste färdplansplanerade flygbanan, uttryckt som en procentandel av den årliga variationen av flygningseffektivitet underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan och beräknat i enlighet med punkt 2.2 a i avsnitt 1.

4. KAPACITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Procentandelen besparingar när det gäller ATFM-förseningar underväg som uppkommer genom nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter, i procent av de totala årliga besparingarna när det gäller ATFM-förseningar underväg, där ATFM-förseningar underväg beräknas i enlighet med punkt 3.1 i avsnitt 1.

b) Procentandelen besparingar när det gäller ATFM-förseningar vid ankomst som görs genom nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter, i procent av de totala besparingarna när det gäller ATFM-förseningar vid ankomst, där ATFM-förseningar vid ankomst beräknas i enlighet med punkt 3.2 a i avsnitt 1.

4.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Årlig procentandel IFR-flygningar med ATFM-förseningar som överstiger 15 minuter.

b) Genomsnittligt, under ett kalenderår, antal ATFM-regleringar per dag som vart och ett ger upphov till mindre än 200 minuters försening.

c) Genomsnittligt, under ett kalenderår, antal ATFM-förseningar underväg på helgerna, uttryckt i minuter försening per flygning.

d) Årlig procentandel förseningar vid en första rotation på grund av kapacitet och personal för ett första urval av de områdeskontrollcentraler/flygplatser som enligt nätverksförvaltarens årliga bedömning har störst potential för förseningsminskning.

e) En effektiv användning av reserverat eller separerat luftrum, beräknat i enlighet med punkt 2.2 c i avsnitt 1.

f) Graden av planering via tillgängliga luftrumsstrukturer, beräknat i enlighet med punkt 2.2 d i avsnitt 1.

g) Graden av användning av tillgängliga luftrumsstrukturer, beräknat i enlighet med punkt 2.2 e i avsnitt 1.

5. KOSTNADSEFFEKTIVITET

5.1 **Indikatorer för övervakning**

Enhetskostnaden för verkställandet av nätverksförvaltarens uppgifter, beräknat enligt följande:

a) Denna indikator är förhållandet mellan de faktiska kostnaderna för verkställandet av nätverksförvaltarens uppgifter och flygtrafiken underväg, uttryckt i tjänstenheter underväg, under referensperioden, på nivån för det geografiska område där nätverksförvaltaren utför de uppgifter som är nödvändiga för verkställandet av nätverksfunktionerna.

b) Denna indikator uttrycks i euro och i reala termer.

c) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

BILAGA II

MALL FÖR DE PRESTATIONSPLANER PÅ NIVÅN FÖR NATIONELLA ELLER FUNKTIONELLA LUFTRUMSBLOCK SOM ANGES I ARTIKEL 10.1

1. INLEDNING

1.1 Beskrivning av situationen, inklusive planens räckvidd i fråga om geografisk täckning och tjänster, förteckning över de leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas samt annan allmän information av relevans för prestationsplanen.

1.2 Trafikprognoser som anges i artikel 10.2 f och 10.2 g uttryckta i IFR-rörelser och tjänstenheter och som ligger till grund för prestationsplanen och är baserade på basprognoser från Eurocontrols statistiktjänst Statfor (*Statistics and Forecast Service*). Om prognoserna avviker från Statfors basprognoser, ska de skäl som motiverar användningen av en annan prognos än den som avses i artikel 10.2 f och 10.2 g och en motivering till användningen av dessa prognoser styrkas med dokumentation.

1.3 En beskrivning av resultaten av samrådet med intressenterna om utkastet till prestationsplan, inklusive de punkter där det råder enighet och oenighet samt skälen till oenigheten.

1.4 Förteckning över de flygplatser som omfattas av prestations- och avgiftssystemen, samt deras genomsnittliga antal IFR-rörelser per år.

1.5 I tillämpliga fall, en förteckning över tjänster, varvid det har fastställts att tillhandahållandet av dem ska omfattas av marknadsvillkor i enlighet med artikel 35.

1.6 När det gäller prestationsplaner som har antagits på nivån för funktionella luftrumsblock, en beskrivning av processen för att utarbeta och anta prestationsplanen.

1.7 Uppgift om huruvida de förenklade avgiftssystem som avses i artikel 34 är tillämpliga, och om så är fallet, belägg för att de villkor som anges i den artikeln är uppfyllda samt en beskrivning av tillämpningen av det förenklade avgiftssystemet och av dess räckvidd i termer av avgiftszoner som omfattas.

2. INVESTERINGAR

2.1 En beskrivning och motivering av de nya och befintliga investeringar i fasta tillgångar som planeras under referensperioden: kostnad, typ och fördelar.

2.2 Den information som avses i punkt 2.1 ska särskilt omfatta följande:

a) De fastställda kostnaderna för nya och befintliga investeringar med avseende på avskrivningar, kostnader för kapital och kostnader för leasing under hela referensperioden och för varje kalenderår, enligt kraven i bilaga VII.

b) En beskrivning och motivering av stora investeringar, bland annat följande:

i) Det totala värdet av varje stor investering.

ii) Den eller de tillgångar som förvärvats eller utvecklats.

iii) Information om investeringarnas nytta för luftrummets användare och om resultaten av samrådet med företrädarna för luftrummets användare.

iv) Följande i fråga om stora investeringar i ATM-system:

— Åtskillnad mellan investeringar i nya system, översyner av befintliga system och ersättningsinvesteringar.

— Motivering av varje investerings relevans med hänvisning till den europeiska ATM-generalplanen och de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004.

c) Redogörelse för de synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock eller genom andra gränsöverskridande samarbetsinitiativ beroende på vad som är lämpligt, i synnerhet när det gäller gemensam infrastruktur och gemensam upphandling.

3. NATIONELLA PRESTATIONSMÅL ELLER PRESTATIONSMÅL FÖR DE FUNKTIONELLA LUFTRUMSBLOCKEN SAMT ÅTGÄRDER FÖR ATT NÅ DEM

3.1 Nationella prestationsmål eller prestationsmål för de funktionella luftrumsblocken för varje nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje nyckelutförandeindikator som anges i avsnitt 2 i bilaga I, för varje kalenderår av referensperioden.

3.2 För samtliga nyckelområden, beskrivning av de viktigaste åtgärder som vidtagits på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock för att nå prestationsmålen.

3.3 Ytterligare information till stöd för de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken inom nyckelområdet kostnadseffektivitet:

a) Fastställda kostnader för flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster som fastställts i enlighet med artikel 15.2 a–b i förordning (EG) nr 550/2004 och med denna förordning, för varje år av referensperioden.

b) Prognos för tjänstenheter underväg och vid terminal varje år av referensperioden.

c) Utgångsvärden för kostnadseffektivitetsmålen underväg och avseende terminaltjänster som avses i artikel 10.2 a, och en beskrivning och motivering av den metod som används för att uppskatta de värdena för varje avgiftszon.

d) Beskrivning och motivering av de kriterier och metoder som används för fördelning av kostnaderna på avgiftszoner och för fördelning av kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster i enlighet med artikel 22.5.

e) Beskrivning och motivering av avkastningen på eget kapital för berörda leverantörer av flygtrafiktjänster, samt av skuldsättningen och nivån på och sammansättningen av den tillgångsbas som används för att beräkna de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

f) Beskrivning och motivering av ekonomiska antaganden, däribland följande:

— De antaganden som ligger till grund för beräkning av de pensionskostnader som ingår i de fastställda kostnaderna, inbegripet en beskrivning av de relevanta nationella pensionsregler och regler för pensionsredovisning som de antagandena bygger på, samt information om huruvida ändringar av de reglerna kan förväntas.

— Antaganden om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, bland annat belopp, löptid och annan relevant information om lånen, och förklaring av den viktade genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

— Endast i informationssyfte, inflationsprognos baserad på Internationella valutafondens (IMF) konsumentprisindex (KPI).

— Eventuella justeringar som går utöver den IFRS-standard som antagits av unionen i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1126/2008 ([1]).

g) Beskrivning och förklaring av de justeringar som gjorts från åren före referensperioden.

h) Identifiering och klassificering av de fastställda kostnaderna för de kostnadsposter som anges i artikel 28.3.

i) I tillämpliga fall, en beskrivning av betydande omstruktureringar som planeras under referensperioden.

j) I tillämpliga fall, de omstruktureringskostnader som godkänts för tidigare referensperioder och som ska återkrävas.

k) De rapporteringstabeller och ytterligare uppgifter som krävs enligt bilagorna VII, IX och XI, som ska bifogas prestationsplanen.

3.4 En uppdelning av de prestationsmål som fastställts i enlighet med punkterna 2.1 och 3.1 a i avsnitt 2 i bilaga I för varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster som omfattas av prestationsplanen och, för prestationsplaner på nivån av funktionella luftrumsblock, som avspeglar varje berörd leverantörs bidrag till prestationsmålen på nivån för funktionella luftrumsblock.

3.5 Om det inte finns några unionstäckande prestationsmål, beskrivning och förklaring av hur de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken bidrar till att förbättra det europeiska ATM-nätets prestanda.

3.6 Beskrivning och förklaring av det ömsesidiga beroendet och avvägningarna mellan nyckelområdena, inklusive de antaganden som gjorts för att bedöma de avvägningarna.

4. GRÄNSÖVERSKRIDANDE INITIATIV OCH GENOMFÖRANDE AV SESAR

4.1 Beskrivning av de gränsöverskridande samarbetsinitiativ som har genomförts, eller planeras, på nivån för leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Identifiering av de prestandavinster som möjliggörs genom dessa initiativ inom de olika nyckelområdena.

([1]) Kommissionens förordning (EG) nr 1126/2008 av den 3 november 2008 om antagande av vissa internationella redovisningsstandarder i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 (EUT L 320, 29.11.2008, s. 1).

4.2 Beskrivning av aktuella och förväntade framsteg i fråga om införandet av de gemensamma Sesar-projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 samt av förfaranden för förändringshantering i samband med övergångsplaner för att minimera eventuell negativ inverkan på nätets prestanda.

5. ARRANGEMANG FÖR TRAFIKRISKDELNING OCH INCITAMENTSSYSTEM

5.1 För varje berörd avgiftszon, beskrivning av de fastställda värdena för de tillämpliga parametrarna för trafikriskdelning i enlighet med artikel 27.

a) Identifiering av det tillämpliga intervall som anges i artikel 27.2 och av de trafikriskdelningsnycklar som avses i artikel 27.3.

b) Om den nationella tillsynsmyndigheten anpassar värdena för de parametrar för mekanismen för trafikriskdelning som avses i led a i enlighet med artikel 27.5:

i) Motivering av de fastställda värdena på parametrarna för trafikriskdelning.

ii) Beskrivning av processen för samråd med luftrummets användare och leverantörerna av flygtrafiktjänster om fastställandet av värdena för parametrarna för trafikriskdelning och resultatet av samrådet.

5.2 När det gäller incitamentssystem som är tillämpliga under referensperioden i enlighet med artikel 11:

a) Beskrivning och motivering av de parametrar för incitamentssystemet som fastställs i enlighet med artikel 11.3, inbegripet pivotvärdena, och mekanismen för anpassning av pivotvärden i förekommande fall.

b) Identifiering av de leverantörer av flygtrafiktjänster och de avgiftszoner som omfattas av incitamentssystemen.

c) I tillämpliga fall en beskrivning av de ytterligare incitamentssystem som anges i artikel 11.4.

6. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

Beskrivning av de förfaranden som de nationella tillsynsmyndigheterna kommer att införa för att

a) övervaka genomförandet av prestationsplanen,

b) hantera situationen om målen inte nås under referensperioden.

BILAGA III

MALL FÖR DEN PRESTATIONSPLAN FÖR NÄTVERKET SOM ANGES I ARTIKEL 10.5

1. INLEDNING

1.1 Beskrivning av situationen, inbegripet omfattningen av prestationsplanen för nätverket, de nätverksfunktioner som omfattas, roller och ansvarsområden samt annan allmän information av betydelse för planen.

1.2 Beskrivning av trafikprognosen och det makroekonomiska scenariot bakom prestationsplanen för nätverket.

1.3 Beskrivning av hur prestationsplanen för nätverket överensstämmer med den strategiska planen för nätverket.

1.4 Beskrivning av resultatet av samrådet med intressenterna om utkastet till prestationsplanen för nätverket, inklusive de punkter där det råder enighet och oenighet samt skälen för sådan oenighet, och en beskrivning av resultatet av samrådet med nätverksstyrelsen.

2. NÄTVERKSFÖRVALTARENS MERVÄRDE

Samarbetsområden för stöd till medlemsstaternas uppgifter och verksamhet, funktionella luftrumsblock, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatser samt civila och militära användare av luftrummet.

Beskrivning av nätverksförvaltaren arbete med följande:

a) Utarbetande och harmonisering av nätverk och regionala operativa koncept.

b) Utveckling och harmonisering av luftrumsprojekt baserade på nätverksprioriteringar, inklusive gränsöverskridande initiativ när det gäller luftrummets utformning.

c) Minska ineffektiv användning av flygvägsnätet och tillgängligt luftrum.

d) Utveckling av förbättrad luftrumsplanering och flödes- och kapacitetsplanering.

e) Harmoniserad kapacitetsplanering och mätning av driftsprestanda.

f) Stöd till avhjälpande av bristen på flygledare i hela nätverket.

g) Stärkt samordning på det tekniska området, även på nivån för funktionella luftrumsblock, och åtgärder för teknisk interoperabilitet mellan flygtrafiktjänstleverantörers system och i synnerhet med nätverksförvaltarens system.

h) Stöd till nätverkssäkerhet och genomförande, övervakning och förbättring av lokala säkerhetsprestanda.

3. PRESTATIONSMÅL, ÖVRIGA MÅL SAMT ÅTGÄRDER

3.1 Nätverksförvaltarens säkerhetsprestanda.

a) Prestationsmål för nätverksförvaltaren om säkerhetsledningens effektivitet.

b) Beskrivning av de åtgärder som nätverksförvaltaren inför för att nå detta mål.

c) Beskrivning av de åtgärder som nätverksförvaltaren inför för att ta itu med ATFM-överbelastningar.

3.2 Nätverksförvaltarens prestanda i fråga om kostnadseffektivitet.

a) Beskrivning av de åtgärder som nätverksförvaltaren inför för att förbättra sin kostnadseffektivitet.

3.3 Resultatmål och särskilda mål för varje nätverksfunktion

a) Funktionen för utformning av det europeiska flygvägsnätet (*European Route Network Design*, ERND):

i) Prestationsmål för den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 3.1 i avsnitt 3 i bilaga I.

ii) Beskrivning och förklaring av de åtgärder som syftar till att nå prestationsmålen för ERND-funktionen:

— Åtgärder med anknytning till utformningen av en effektiv luftrumsstruktur.

— Åtgärder med anknytning till bättre användning av luftrummet av operativa intressenter.

— Åtgärder med anknytning till optimering av flygningar.

iii) Övriga initiativ för effektiva flygningar.

b) Flödesplaneringsfunktionen:

i) Prestationsmål för varje relevant nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 i avsnitt 3 i bilaga I.

ii) Beskrivning och förklaring av de åtgärder som syftar till att nå resultatmålen för flödesplaneringsfunktionen:

— Initiativ och åtgärder för att minska ATFM-förseningar, inklusive förseningar på helgerna, förseningar på grund av väder, för att minimera sanktioner mot enskilda flygningar, ATFM-effektivitet, reaktiva förseningar och överbelastningar.

— Planens militära dimension.

iii) Andra initiativ rörande kapacitet.

c) Samordning av funktioner för knappa resurser:

i) Samordning av radiofrekvensfunktioner:

— Beskrivning av kapaciteten för stöd till nätverk.

— Beskrivning av särskilda mål.

ii) Samordning av radartransponderkodfunktionen:

— Beskrivning av stödet till nätverkssäkerhet.

— Beskrivning av särskilda mål.

4. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN FÖR NÄTVERKET

Beskrivning av de åtgärder som nätverksförvaltaren inför i syfte att

a) bistå vid övervakning och rapportering av genomförandet av prestationsplanen för nätverket,

b) åtgärda situationen om målen inte nås under referensperioden,

c) kommunicera med de nationella tillsynsmyndigheterna.

BILAGA IV

KRITERIER FÖR BEDÖMNING AV PRESTATIONSPLANER OCH PRESTATIONSMÅL NATIONELLT ELLER PÅ NIVÅN FÖR FUNKTIONELLA LUFTRUMSBLOCK

1. BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSEN HOS DE NATIONELLA PRESTATIONSMÅLEN ELLER PRESTATIONSMÅLEN FÖR DE FUNKTIONELLA LUFTRUMSBLOCKEN

1.1 *SÄKERHET*

Säkerhetsledningens effektivitet

Överensstämmelse hos de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken, på nivån för säkerhetsledningens effektivitet, med de unionstäckande prestationsmålen enligt vilka säkerhetsledningens effektivitet är lika hög som eller högre än motsvarande unionstäckande prestationsmål för varje kalenderår i referensperioden.

1.2 *MILJÖ*

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

Överensstämmelse hos de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken med de unionstäckande prestationsmålen för varje kalenderår under referensperioden, genom jämförelse av de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken med de referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som anges i senaste versionen av förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagandet av de unionstäckande prestationsmålen.

Vid tillämpningen av denna punkt avses med *referensvärde för horisontell flygningseffektivitet underväg* det av nätverksförvaltaren uppskattade värdet av flygningseffektivitet hos den aktuella flygbanan på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för att säkerställa att det unionstäckande målet om horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan är uppfyllt.

1.3 *KAPACITET*

Genomsnittlig ATFM-försening underväg per flygning

Överensstämmelse hos de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken med unionstäckande prestationsmål för varje kalenderår under referensperioden, genom jämförelse av de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken med de referensvärden som anges i den senaste versionen av den operativa planen för nätverket som finns tillgänglig vid tidpunkten för antagandet av de unionstäckande prestationsmålen.

1.4 *KOSTNADSEFFEKTIVITET*

Fastställda enhetskostnader underväg

a) Överensstämmelse hos trenden för fastställda enhetskostnader: på avgiftszonsnivå under referensperioden med den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under samma period, där trenderna uttrycks som en procentandel.

   Vid beräkningen av dessa trender ska tillämpliga värden för unionstäckande och lokala prestationsmål och de utgångsvärden för de fastställda enhetskostnaderna som anges i artikel 9.4 a och artikel 10.2 a användas.

b) Överensstämmelse hos trenden för fastställda enhetskostnader: på avgiftszonsnivå över en tidsperiod som omfattar både den referensperiod som omfattas av prestationsplanen och den föregående referensperioden (kallad *långsiktig trend för fastställda enhetskostnader*) med den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under samma period, där trenderna uttrycks som en procentandel.

   Den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå ska beräknas med hjälp av den faktiska enhetskostnad på avgiftszonsnivå som gällde året innan den föregående referensperioden i fråga inleddes.

c) Överensstämmelse hos nivån på fastställda enhetskostnader: jämförelse av det utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden som anges i artikel 10.2 a på avgiftszonsnivå med motsvarande genomsnittliga värdet av de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operationell och ekonomisk miljö enligt definitionen i enlighet med artikel 9.4 c.

d) En avvikelse från de kriterier som avses i leden a–c får anses vara nödvändig och proportionerlig för att

i) göra det möjligt att nå de prestationsmål på nyckelområdet kapacitet som fastställts på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, förutsatt att avvikelsen från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen på nyckelområdet kapacitet, eller

ii) genomföra omstruktureringsåtgärder som leder till de omstruktureringskostnader som anges i artikel 2.18, förutsatt att avvikelsen uteslutande beror på de omstruktureringskostnaderna och att det visas i prestationsplanen att omstruktureringsåtgärderna kommer att ge en ekonomisk nettovinst för luftrummets användare senast under efterföljande referensperiod.

2. ÖVERSYN AV UTKAST TILL PRESTATIONSPLANER

2.1 Delar som är föremål för översyn:

a) Åtgärder för att nå nationella prestationsmål eller prestationsmål på nivån för funktionella luftrumsblock för varje nyckelområde såsom anges i punkt 3.2 i bilaga II.

b) Nationella prestationsmål eller prestationsmål på nivån för funktionella luftrumsblock för genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst per flygning:

i) Jämförelse med nivån på och trenden hos faktiska resultat under den referensperiod som föregår den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

ii) På flygplatsnivå, jämförelse av prestanda med liknande flygplatser.

c) Nationella prestationsmål eller prestationsmål på nivån för funktionella luftrumsblock för den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster.

i) Jämförelse med trenden för den fastställda enhetskostnaden underväg på lokal nivå.

ii) Jämförelse med nivån på och trenden hos faktiska resultat under den referensperiod som föregår den referensperiod som omfattas av prestationsplanen.

iii) På flygplatsnivå, jämförelse av prestanda med liknande flygplatser.

d) De viktigaste faktorer och parametrar som ligger till grund för de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen på nivån för funktionella luftrumsblock eller prestation i nyckelområdet kostnadseffektivitet:

i) Utgångsvärden och antaganden som ligger till grund för fastställandet av fastställda kostnader för referensperiodens första år i jämförelse med de senast tillgängliga faktiska kostnaderna.

ii) Trafikprognoser som används i prestationsplanen och, om prognoserna skiljer sig från Statfors basprognoser, inlämnade motiveringar.

iii) Planerad kapitalkostnad med beaktande av nivån på och sammansättningen av den reglerade tillgångsbasen, samt den planerade kapitalkostnad före skatt, inklusive räntesatsen på skulder och avkastningen på eget kapital.

iv) Fastställda kostnader för nya och befintliga investeringar och inlämnade motiveringar för stora investeringar.

v) Fastställda pensionskostnader och antagandena till grund för deras beräkning.

vi) Antaganden om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, bland annat belopp, löptid och annan relevant information om lånen, avstämning med den viktade genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

vii) Metod för fördelning av kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster och motiveringarna för varje förändring av metoden jämfört med föregående referensperiod.

e) Värdena på de parametrar för trafikriskdelning som anges i artikel 27.2 och 27.3 och, om den nationella tillsynsmyndigheten har anpassat värdena för dessa parametrar i enlighet med artikel 27.5, inlämnade motiveringar för de värdena.

f) Det eller de incitamentssystem som avses i artikel 11.

g) Prestationsfördelar och prestationssynergier som möjliggörs genom gränsöverskridande samarbete, inklusive samarbete på nivån för funktionella luftrumsblock eller genom allianser.

h) I fråga om tillämpning av ett förenklat avgiftssystem som anges i artikel 34, kontroll av att kriterierna i artikel 34.2 är uppfyllda.

BILAGA V

KRITERIER FÖR BEDÖMNING AV UTKASTET TILL PRESTATIONSPLANEN FÖR NÄTVERKET

a) Fullständigheten hos utkastet till prestationsplanen för nätverket i fråga om de delar som behövs för att bedöma efterlevnaden av de krav som anges i artikel 10.5 och bilaga III.

b) Omfattningen av de åtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren för att bidra till nätoptimering som omfattar de åtgärder som anges i punkt 2 i bilaga III.

c) Överensstämmelse av det mål som satts upp för nivån på effektiviteten hos nätverksförvaltarens säkerhetsledning med de unionstäckande prestationsmålen, enligt vilka säkerhetsledningens effektivitet är lika hög som eller högre än motsvarande unionstäckande prestationsmål för varje kalenderår i referensperioden.

d) Åtgärder för förbättring av flygningseffektiviteten som genererats av det europeiska flygvägsnätets funktion.

e) Besparingar när det gäller ATFM-förseningar underväg som görs genom nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter.

f) Besparingar när det gäller ATFM-förseningar vid ankomst som görs genom nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter.

g) Lämpligheten hos de åtgärder som syftar till att nå prestationsmålen för nätverksfunktionerna inklusive investeringars och kapitalutgifters relevans för den europeiska ATM-generalplanen, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och förordning (EU) nr 409/2013, och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket.

BILAGA VI

FÖRTECKNING ÖVER PRESTATIONSRELATERADE DATA SOM SKA LÄMNAS TILL KOMMISSIONEN FÖR ÖVERVAKNING AV PRESTATIONEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 36.1 OCH ARTIKEL 37

1. UPPGIFTER SOM SKA LÄMNAS AV DE NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETERNA

1.1 De nationella tillsynsmyndigheterna ska säkerställa att följande uppgifter lämnas varje månad:

a) Data som använts och beräknats av nätverksförvaltaren enligt definitionen i bilagorna I och II till genomförandeförordning (EU) 2019/123, inklusive färdplaner för allmän flygtrafik enligt IFR-reglerna, faktiska flygvägar, övervakningsdata baserade på 30 sekunders rapporteringsintervall, ATFM-förseningar underväg och vid ankomst, undantag från ATFM-regleringar, respekt för ankomst- och avgångstider från flygledningstjänsten och frekvens för användning av villkorliga flygvägar.

1.2 De nationella tillsynsmyndigheterna ska säkerställa att följande uppgifter lämnas varje år:

a) ATM-relaterade säkerhetshändelser.

b) Information om säkerhetsrekommendationer och korrigeringsåtgärder som vidtagits på grund av ATM-relaterad analys eller undersökning av händelser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 ([1]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 ([2]).

c) Information som insamlats av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och lufttrafikföretag genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns, avseende åtminstone separationsunderskridanden och intrång på bana.

d) Trender för åtminstone separationsunderskridande och intrång på bana vid alla flygtrafikledningsenheter.

2. DATA SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS AV LEVERANTÖRERNA AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

2.1 Leverantörerna av flygtrafiktjänster ska tillhandahålla följande varje år:

a) De data som avses i Eurocontrols specifikation *Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure*, utgåva 2.6 av den 31 december 2008 med referens EUROCONTROL-SPEC-0117 för inlämning av data fram till och med 2013, och utgåva 3.0 av den 4 december 2012 för inlämning av data från och med 2014.

Dessa data ska lämnas in varje år före den 15 juli år n +1, utom för prognosdata som ska lämnas in senast den 1 november år n + 1.

b) Information som krävs för övervakning av nyckelutförandeindikatorerna och indikatorerna för övervakning som anges i punkterna 1.1 och 1.2 i avsnitt 2 i bilaga I.

Denna information ska lämnas före den 1 februari varje år.

c) Information om säkerhetshändelser som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

d) Trender för åtminstone separationsunderskridande, och intrång på bana vid alla flygtrafikledningsenheter från både frivilliga rapporter och automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

2.2 Leverantörer av flygtrafiktjänster ska på begäran tillhandahålla de data som anges i artikel 4.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18).

3. DATA SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS AV FLYGPLATSOPERATÖRER FÖR FLYGPLATSER MED 80 000 ELLER FLER IFR-RÖRELSER PER ÅR

Flygplatsoperatörer ska lämna in följande:

a) De data som avses i Eurocontrols specifikation *Airport Operator Data Flow – Data Specification*, version 1.0, 2018.

Dessa data ska lämnas månadsvis.

b) Information om säkerhetshändelser som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

Denna information ska lämnas årsvis.

4. DATA SOM SKA LÄMNAS AV FLYGPLATSSAMORDNARE

Flygplatssamordnare ska lämna de data som anges i artikel 4.8 c-d i förordning (EEG) nr 95/93 två gånger per år, i enlighet med de tidsintervall som anges i artikel 6 i den förordningen.

5. DATA SOM SKA LÄMNAS AV LUFTRUMMETS ANVÄNDARE

Luftrummets användare ska lämna följande:

a) De data som avses i Eurocontrols specifikation *Air Transport Operator Data Flow – Data Specification*, version 1.0, 2018.

Dessa data ska lämnas månadsvis.

b) Information om säkerhetshändelser som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

Denna information ska lämnas årsvis.

6. DATA SOM SKA LÄMNAS AV NÄTVERKSFÖRVALTAREN

Nätverksförvaltaren ska månadsvis lämna de data som krävs för övervakning av nyckelutförandeindikatorerna och indikatorerna för övervakning som anges i punkterna 2 och 3 i avsnitt 1 i bilaga I, punkterna 2 och 3 i avsnitt 2 i bilaga I och avsnitt 3 i bilaga I.

BILAGA VII

FASTSTÄLLDA OCH FAKTISKA KOSTNADER

1. RAPPORTERINGSTABELL ÖVER TOTALA KOSTNADER OCH ENHETSKOSTNADER

1.1 En rapporteringstabell för totala kostnader och enhetskostnader ska fyllas i separat för varje relevant enhet som ådrar sig kostnader i en avgiftszon, med användande av mallen i tabell 1. Dessutom ska en konsoliderad rapporteringstabell fyllas i med användande av mallen i tabell 1 där en sammanslagning görs av data från relevanta enheter för avgiftszonen.

När det gäller terminaltjänster ska en ytterligare rapporteringstabell för totala kostnader och enhetskostnader fyllas i för varje flygplats som omfattas av denna förordning, med användande av mallen i tabell 1. Om medlemsstaterna beslutar att tillämpa bestämmelserna i denna förordning på andra flygplatser som avses i artikel 1.4, får kostnaderna för dessa flygplatser läggas fram i en konsoliderad tabell med användande av mallen i tabell 1, med undantag för de totala kostnader som avses i rad 4.2 i mallen i tabell 1 och som ska lämnas separat för varje flygplats.

Om en avgiftszon sträcker sig över mer än en medlemsstats luftrum, ska en gemensam rapporteringstabell fyllas i, med användande av mallen i tabell 1, i enlighet med de krav på konsekvens och enhetlighet som anges i artikel 21.4.

1.2 De rapporteringstabeller om totala kostnader och enhetskostnader som anges i punkt 1.1 ska fyllas i som en del av prestationsplanen för varje kalenderår under referensperioden och ska också fyllas i årligen för att rapportera om faktiska kostnader och faktiska tjänstenheter. Faktiska tjänstenheter ska fastställas på grundval av de uppgifter som lämnats av den enhet som fakturerar och inkasserar avgifter. Avvikelser från dessa siffror ska motiveras på vederbörligt sätt i den ytterligare informationen.

Tabell 1 - Totala kostnader och enhetskostnader

Avgiftszonens namn	
Valuta	
Enhetens namn	

	Fastställda kostnader - Prestationsplan - Referensperiod					Faktiska kostnader - Referensperiod				
Kostnadsspecifikation	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Kostnad per typ (i nominella termer)										
1.1. Personal										
varav pensionskostnader										
1.2 Andra driftkostnader										
1.3 Avskrivning										
1.4 Kapitalkostnad										
1.5 Extraordinära poster										
1.6 Totala kostnader										
Totalt % n/n-1										
2. Kostnad per tjänst (i nominella termer)										
2.1 Flygledningstjänst										
2.2 Kommunikation										
2.3 Navigation										
2.4 Övervakning										
2.5 Sök och rädda										
2.6 Flygbriefingtjänst										
2.7 Meteorologiska tjänster										
2.8 Tillsynskostnader										
2.9 Andra statliga kostnader										
2.10 Totala kostnader										
Totalt % n/n-1										
3. Kompletterande information (i nominella termer)										
Genomsnittlig tillgångsbas										
3.1 Anl.tillg. bokförda nettov.										
3.2 Justering totala tillgångar										
3.3 Oms.tillgångarnas nettov.										
3.4 Total tillgångsbas										
Kapitalkostnad %										
3.5 Kapitalkostnad före skatt										
3.6 Avkastning på eget kapital										
3.7 Genomsnittlig skuldränta										
3.8 Andel av finansieringen genom eget kapital										
Kostnader gemensamma projekt										
3.9 Gemensamma projekt										
Kostnader för nya och befintliga investeringar										
3.10 Avskrivning										
3.11 Kapitalkostnad										
3.12 Kostnad för leasing										
Kostnader – Eurocontrol										
3.13 Kostnader – Eurocontrol (euro)										
3.14 Växelkurs (om tillämpligt)										
3.15 Kostnader – Eurocontrol (nationell valuta)										
4. Totala kostnader efter avdrag för kostnader för tjänster för undantagna flygningar (i nominella termer)										
4.1 Kostnader för undantagna VFR-										
4.2 Totala fastställda/faktiska kostnader										
5. Nyckelutförandeindikator för kostnadseffektivitet - fastställd/faktisk enhetskostnad (i reala termer)										
5.1 Inflation %										
5.2 Inflationsindex (1)										
5.3 Totala kostnader (reala) (2)										
Totalt % n/n-1										
5.4 Totalt tjänstenheter										
Totalt % n/n-1										
5.5 Enhetskostnad (real) (3)										
Totalt % n/n-1										

Kostnader samt poster för tillgångsbasen i '000 - tjänsteenheter i '000.

1) Inflationsindex - Bas 100 år N-3.

2) Fastställda kostnader (prestationsplan) och faktiska kostnader (reala)

3) Fastställda enhetskostnader (prestationsplan) och faktiska enhetskostnader (reala)

2. YTTERLIGARE INFORMATION TILL RAPPORTERINGSTABELLERNA OM TOTALA KOSTNADER OCH ENHETSKOSTNADER

2.1 Följande ytterligare information ska lämnas, tillsammans med den information som ska anges i de rapporteringstabeller om totala kostnader och enhetskostnader som anges i punkt 1.1, före början av en referensperiod, som en del av prestationsplanen:

a) Beskrivning av metoden för fördelning av kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av förteckningen över hjälpmedel och tjänster i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen (Dok. 7754) i dess senaste lydelse, och en beskrivning av metoden för fördelning av dessa kostnader mellan olika avgiftszoner.

b) Beskrivning av metoden och antagandena för fastställande av kostnaderna för flygtrafiktjänster som tillhandahålls för VFR-flygningar, när undantag beviljats för VFR-flygningar i enlighet med artikel 31.3, 31.4 och 31.5.

c) Kriterierna för fördelning av kostnaderna mellan terminaltjänster och undervägstjänster, i enlighet med artikel 22.5.

d) Uppdelning av vädertjänstkostnader mellan direkta kostnader och kostnaderna för att underhålla meteorologiska hjälpmedel och tjänster som också tjänar allmänna meteorologiska behov (flygmeteorologiska kärnkostnader). I de flygmeteorologiska kärnkostnaderna ingår allmän analys och prognostisering, nätverk för observation av mark och övre luftrum, kommunikationssystem för flygvädertjänst, databehandlingscentraler och stöd till central forskning, utbildning och administration.

e) Beskrivning av metoden för fördelning av de totala meteorologiska kostnaderna och av de flygmeteorologiska kärnkostnader som anges i led d till den civila luftfarten och mellan avgiftszoner.

f) För varje enhet, en beskrivning av sammansättningen av varje post av de fastställda kostnaderna per typ och per tjänst (punkterna 1 och 2 i tabell 1), inklusive en beskrivning av de viktigaste faktorerna bakom de planerade variationerna under referensperioden.

g) För varje enhet, en beskrivning och motivering av den metod som används för beräkning av avskrivningskostnaderna (punkt 1.3 i tabell 1): historiska kostnader eller nuvarande kostnader som anges i artikel 22.4 fjärde stycket, och, om redovisning av aktuella kostnader används, tillhandahållande av jämförbara historiska uppgifter.

h) För varje enhet, en beskrivning av och antaganden till grund för varje kompletterande information (punkt 3 i tabell 1), inklusive en beskrivning av de viktigaste faktorerna bakom variationerna under referensperioden.

i) För varje enhet, en beskrivning av de antaganden som används för att beräkna kapitalkostnaden (punkt 1.4 i tabell 1), inklusive sammansättningen av tillgångsbasen, avkastningen på eget kapital, genomsnittlig skuldränta och andelarna av finansieringen av tillgångsbasen genom skuldbevis och eget kapital.

j) Beskrivning av de fastställda kostnaderna för gemensamma projekt (punkt 3.9 i tabell 1).

Alla ändringar av punkterna a till j under referensperioden ska rapporteras tillsammans med den information som lämnas i enlighet med punkt 2.2.

2.2 Följande ytterligare information ska lämnas årligen, tillsammans med den information som ska anges i rapporteringstabellerna om totala kostnader och enhetskostnader som anges i punkt 1.1:

a) För varje enhet och för varje kostnadspost, en beskrivning av de rapporterade faktiska kostnaderna och skillnaden mellan de kostnaderna och de fastställda kostnaderna, för varje år under referensperioden.

b) En beskrivning av de rapporterade faktiska tjänstenheterna och en beskrivning av eventuella skillnader mellan dessa enheter och de uppgifter som lämnats av den enhet som fakturerar och inkasserar avgifter samt eventuella skillnader mellan dessa enheter och prognosen i prestationsplanen, för varje år av referensperioden.

c) Uppdelning av de faktiska kostnaderna för gemensamma projekt per enskilt projekt.

d) Motivering av skillnaden mellan de fastställda och de faktiska kostnaderna för nya och befintliga investeringar av leverantörer av flygtrafiktjänster, samt skillnaden mellan det planerade och det faktiska datumet för idrifttagandet av de fasta tillgångar som finansieras genom de investeringarna för varje år av referensperioden.

e) Beskrivning av de investeringsprojekt som läggs till, tas bort eller ersätts under referensperioden när det gäller stora investeringsprojekt som anges i prestationsplanen och som godkänns av den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med artikel 28.4.

BILAGA VIII

KRAV FÖR BERÄKNING AV UNDERVÄGSTJÄNSTENHETER OCH TERMINALTJÄNSTENHETER SOM ANGES I ARTIKEL 25

1. **Beräkning av undervägstjänstenheter**

1.1 Undervägstjänstenheter ska beräknas som produkten av det berörda luftfartygets avståndsfaktor och viktfaktor. De totala undervägstjänstenheterna ska bestå av de totala tjänstenheterna för IFR-flygningar samt tjänstenheterna för VFR-flygningar, om VFR-flygningar inte är undantagna i enlighet med artikel 31.3, 31.4 och 31.5.

1.2 Avståndsfaktorn i en given avgiftszon ska beräknas genom att med ett hundra dividera antalet kilometer som flugits med storcirkelavstånd mellan avgångsflygplatsen inom, eller inflygningspunkten in i, avgiftszonen och ankomstflygplatsen inom, eller utflygningspunkten från, avgiftszonen, enligt den faktiskt flugna vägen såsom den registrerats av nätverksförvaltaren.

Det avstånd som ska beaktas ska minskas med 20 kilometer för varje start och landning i avgiftszonen.

1.3 Viktfaktorn, uttryckt med två decimaler, ska motsvara kvadratroten ur den kvot som erhålls genom att dividera med femtio den certifierade maximala startvikten hos flygplanet enligt Flyghandboken i ton uttryckt med en decimal.

1.4 Om ett luftfartyg har flera certifierade maximala startvikter ska den högsta av dessa användas.

1.5 Luftfartygsoperatörer ska, vid ändring och minst en gång per år, uppge sammansättningen av sin flygplansflotta och certifierad maximal startvikt på vart och ett av sina luftfartyg till det organ som ansvarar för inkasseringen av avgiften.

Om viktfaktorn inte är känd, ska viktfaktorn beräknas på grundval av vikten på det tyngsta kända luftfartyget av samma typ.

1.6 När avgifter faktureras regionalt får medlemsstaterna anta gemensamma tillämpningsföreskrifter.

2. **Beräkning av terminaltjänstenheter**

2.1 Terminaltjänstenheten ska vara lika med det berörda luftfartygets viktfaktor.

2.2 Viktfaktorn ska uttryckas med två decimaler och motsvara kvoten av luftfartygets maximala certifierade startvikt i ton enligt punkt 1.3–1.5 i bilaga VIII upphöjt till 0,7.

BILAGA IX

ENHETSAVGIFTER

1. RAPPORTERINGSTABELLER FÖR BERÄKNING AV ENHETSAVGIFTER

En rapporteringstabell för beräkning av enhetsavgifter ska fyllas i årligen och separat för varje relevant enhet som ådrar sig kostnader i en avgiftszon, med användande av mallen i tabell 2. Dessutom ska en konsoliderad rapporteringstabell fyllas i årligen med användande av mallen i tabell 2 där en sammanslagning görs av data från relevanta enheter för avgiftszonen.

2. RAPPORTERINGSTABELLER FÖR KOMPLETTERANDE INFORMATION OM JUSTERINGAR

En konsoliderad rapporteringstabell för varje avgiftszon för kompletterande information om justeringar ska fyllas i årligen med användande av mallen i tabell 3.

3. RAPPORTERINGSTABELLER FÖR KOMPLETTERANDE INFORMATION OM GEMENSAMMA PROJEKT OCH OM INTÄKTER FRÅN UNIONENS STÖDPROGRAM

En konsoliderad rapporteringstabell för varje avgiftszon för kompletterande information om gemensamma projekt och om intäkter från unionens stödprogram ska fyllas i årligen med användande av mallen i tabell 4.

Tabell 2 - Beräkning av enhetsavgift

Avgiftszonens namn	
Valuta	
Enhetens namn	

Tabell 2 A - justeringar som avser år n	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
A. Kostnadsdelning					
Fastställda kostnader					
1.1 Fastställda kostnader i nominella termer - exkl. VFR - Tabell 1 ***(Art. 22)***					
Beräkning av inflationsjustering					
2.1 Fastställda kostnader förknippade med inflationsjustering					
2.2 Prognostiserat inflationsindex - Tabell 1					
2.3 Index faktisk inflation - Tabell 1					
2.4 Faktiskt/prognostiserat totalt inflationsindex (i %)					
2.5 Inflationsjustering som avser år n*(Art. 26)*					
Skillnader mellan de fastställda och faktiska kostnader som anges i artikel 28.4–28.6					
3.1 Nya och befintliga investeringar *(Art. 28.4)*					
3.3 Behöriga myndigheter eller behöriga organ kostnader *(Art. 28.5)*					
3.4 Eurocontrol kostnader *(Art. 28.5)*					
3.5 Pensionskostnader *(Art. 28.6)*					
3.6 Ränta på lån *(Art. 28.6)*					
3.7 Ändringar av lagstiftning *(Art. 28.6)*					
3.8 Skillnader mellan fastställda och faktiska kostnader avseende år n ***(Art. 28.4–28.6)***					
B. Trafikriskdelning					
Trafikriskdelning justering					
4.1 Fastställda kostnader förknippade med trafikriskdelning					
4.2 Den avvikelse i % som anges i artikel 27.2 och 27.5					
4.3 De ytterligare intäkter i % att återbet till användare som anges i art 27.3 och 27.5					
4.4 De intäktsförluster i % att bäras av luftrummets anv som anges i art. 27.3 och 27.5					
4.5 Den avvikelse i % som anges i artikel 27.4					
4.6 Prognostiserat antal tjänstenheter totalt (prestationsplan)					
4.7 Faktiskt antal tjänstenheter totalt					
4.8 Faktiskt/prognostiserat antal tjänstenheter totalt (i %)					
4.9 Trafikriskdelning justering som avser år n*(Art. 27.2–27.5)*					
Trafikjusteringar					
5.1 För fastställda kostnader ej förknippade med trafikriskdelning *(Art. 27.8)*					
5.2 Justeringar av enhetsavgiften för år n ej förknippade med trafikriskdelning *(Art. 27.9)*					
5.3 Trafikjusteringar som avser år n*(Art. 27.8–27.9)*					
C. Ekonomiska incitamentssystem om kapacitet och miljö					
Justeringar som avser ekonomiska incitament					
6.1 Finansiella incitament som avser kapacitet *(Art. 11.3)*					
6.2 Finansiella incitament som avser miljö *(Art. 11.4)*					
6.3 Ytterligare finansiella incitament som avser kapacitet *(Art. 11.4)*					
6.4 Finansiella incitament som avser år n*(Art. 11.3 och 11.4)*					
D. Andra justeringar					
Anpassningen av avgifter					
7.1 Justering för att säkerställa neutral skatteintäkt för modulering av avgifter år n ***(Art. 32.1)***					
Översyn av enhetsavgiften					
8.1 Tillfällig enhetsavgift som tillämpas år n					
8.2 Skillnad i intäkter till följd av en tillfällig tillämpning av enhetsavgift år n*(Art. 29.5)*					
Korsfinansiering mellan avgiftszoner					
9.1 Korsfinansiering till (-) / från (+) annan avgiftszon(er) avseende år n					
Andra intäkter					
10.1 Unionens stödprogram *(Art. 25.3 a)*					
10.2 Nationell offentlig finansiering *(Art. 25.3 a)*					
10.3 Kommersiell verksamhet (*Art. 25.3 b)*					
10.4 Intäkter som härrör från kontrakt med flygplatsoperatörer *(Art. 25.3 c)*					
10.5 Andra intäkter totalt som avser år n*(Art. 25.3)*					
Tillämpning av en lägre enhetsavgift					
11.1 Intäktsförlust som avser tillämpning av en lägre enhetsavgift år n ***(Art. 29.6)***					
12 Totala justeringar som avser år n					

Table 2 B - Beräkning av enhetstaxan för år n (1)	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1 Fastställda kostnader i nominella termer - exkl. VFR *(Art. 25.2 a)*					
13.2 Inflationsjusteringar: belopp som förts över till år n *(Art. 25.2 b)*					
13.3 Trafikriskdelning justering: belopp som förts över till år n *(Art. 25.2 c)*					
13.4 Kostnadsskillnader enligt art. 28.4–28.6: belopp som förts över till år n *(Art. 25.2 d)*					
13.5 Ekonomiska incitament: belopp som förts över till år n *(Art. 25.2 e)*					
13.6 Anpassningen av avgifter: belopp som förts över till år n *(Art. 25.2 f)*					
13.7 Trafikjusteringar: belopp som förts över till år n (Art. 25.2 g och h)					
13.8 Andra intäkter *(Art. 25.2 i)*					
13.9 Korsfinansiering mellan avgiftszoner *(Art. 25.2 j)*					
13.10 Skillnad i intäkter till följd av en tillfällig tillämpning av enhetsavgift år n*(Art. 29.5 k)*					
13.11 Totalbelopp för beräkningen av enhetsavgiften för år n					
13.12 Prognostiserat antal tjänstenheter totalt för år n (prestationsplan)					
13.13 Enhetstaxa för år n enligt art. 25.2 (i nationell valuta)					
13.14 Minskning enligt art. 29.6, i tillämpliga fall (i nationella valuta)					
14 Tillämplig enhetstaxa år n					

Kostnader, intäkter och andra belopp i 1000-tal - Tjänstenheter i 1000-tal.

1) Inklusive justeringar som avser tidigare referensperioder (Art. 25.2 l)

Tabell 3 - Kompletterande information om justeringar

Avgiftszonens namn	

Kompletterande information om justeringar	Belopp	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Efter
Inflationsjustering år n							
Inflationsjustering år n+1							
Inflationsjustering år n+2							
Inflationsjustering år n+3							
Inflationsjustering år n+4							
Totalt inflationsjustering (art. 26)							
Trafikriskdelning år n							
Trafikriskdelning år n+1							
Trafikriskdelning år n+2							
Trafikriskdelning år n+3							
Trafikriskdelning år n+4							
Totalt trafikriskdelning justering (Art. 27.2–27.5)							
Skillnad i kostnad för investeringar år n							
Skillnad i kostnad för investeringar år n+1							
Skillnad i kostnad för investeringar år n+2							
Skillnad i kostnad för investeringar år n+3							
Skillnad i kostnad för investeringar år n+4							
Totalt justering som rör kostnader för investeringar (art.28.4)							
Skillnad i kostn för behöriga myndigh och kvalif enh år n							
Skillnad i kostn för behöriga myndigh och kvalif enh år n+1							
Skillnad i kostn för behöriga myndigh och kvalif enh år n+2							
Skillnad i kostn för behöriga myndigh och kvalif enh år n+3							
Skillnad i kostn för behöriga myndigh och kvalif enh år n+4							
Totalt just som rör kostn för behöriga myndigh och kvalif enh (art.28.5)							
Skillnad i kostnader för Eurocontrol år n							
Skillnad i kostnader för Eurocontrol år n+1							
Skillnad i kostnader för Eurocontrol år n+2							
Skillnad i kostnader för Eurocontrol år n+3							
Skillnad i kostnader för Eurocontrol år n+4							
Totalt justering som rör kostnader för Eurocontrol (art.28.5)							
Skillnad i kostnader för pensioner år n							
Skillnad i kostnader för pensioner år n+1							
Skillnad i kostnader för pensioner år n+2							
Skillnad i kostnader för pensioner år n+3							
Skillnad i kostnader för pensioner år n+4							
Totalt justering som rör kostnader för pensioner (art.28.6)							
Skillnad i ränta på lån år n							
Skillnad i ränta på lån år n+1							
Skillnad i ränta på lån år n+2							
Skillnad i ränta på lån år n+3							
Skillnad i ränta på lån år n+4							
Totalt justering som rör ränta på lån (art.28.6)							
Kostnader som rör ändringar av lagstiftning år n							
Kostnader som rör ändringar av lagstiftning år n+1							
Kostnader som rör ändringar av lagstiftning år n+2							
Kostnader som rör ändringar av lagstiftning år n+3							
Kostnader som rör ändringar av lagstiftning år n+4							
Totalt justering som rör ändringar av lagstiftning (art.28.6)							
Ekonomiska incitament år n							
Ekonomiska incitament år n+1							
Ekonomiska incitament år n+2							
Ekonomiska incitament år n+3							
Ekonomiska incitament år n+4							
Totalt ekonomiska incitament (Art. 11.3 och 11.4)							
Anpassning av avgifter år n							
Anpassning av avgifter år n+1							
Anpassning av avgifter år n+2							
Anpassning av avgifter år n+3							
Anpassning av avgifter år n+4							
Totalt justering som rör anpassning av avgifter (art.32.1)							
Trafikjustering år n							
Trafikjustering år n+1							
Trafikjustering år n+2							
Trafikjustering år n+3							
Trafikjustering år n+4							
Totalt trafikjustering (art. 27.8–27.9)							

Intäkter från unionens stödprogram år n							
Intäkter från unionens stödprogram år n+1							
Intäkter från unionens stödprogram år n+2							
Intäkter från unionens stödprogram år n+3							
Intäkter från unionens stödprogram år n+4							
Totalt intäkter från unionens stödprogram (art. 25.3 a)							
Intäkter från nationell offentlig finansiering år n							
Intäkter från nationell offentlig finansiering år n+1							
Intäkter från nationell offentlig finansiering år n+2							
Intäkter från nationell offentlig finansiering år n+3							
Intäkter från nationell offentlig finansiering år n+4							
Totalt intäkter från nationell offentlig finansiering (art. 25.3 a)							
Intäkter från kommersiell verksamhet år n							
Intäkter från kommersiell verksamhet år n+1							
Intäkter från kommersiell verksamhet år n+2							
Intäkter från kommersiell verksamhet år n+3							
Intäkter från kommersiell verksamhet år n+4							
Totalt inkomster från kommersiell verksamhet (Art. 25.3 b)							
Intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer år n							
Intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer år n+1							
Intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer år n+2							
Intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer år n+3							
Intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer år n+4							
Totalt intäkter från kontrakt med flygplatsoperatörer (Art. 25.3 c)							
Skillnad i intäkter - översyn av enhetsavgifter år n							
Skillnad i intäkter - översyn av enhetsavgifter år n+1							
Skillnad i intäkter - översyn av enhetsavgifter år n+2							
Skillnad i intäkter - översyn av enhetsavgifter år n+3							
Skillnad i intäkter - översyn av enhetsavgifter år n+4							
Totalt skilln i intäkter från temporär tillämpning av enhetsavg (art. 29.5)							

Belopp i 1000-tal (nationell valuta)

Tabell 4 - Kompletterande information om gemensamma projekt och om intäkter från unionens stödprogram som tilldelats avgiftszonen

Avgiftszonens namn

Mottaget belopp

Projektets referens (per bidragsavtal)	Projektets titel	Värde på det projekt som stöds i 1000-tal euro		Belopp som beviljats (enligt bidragsavtalet) i 1000 tal euro		Gemen-samma projekt j/n	Faktiska belopp som mottagits (avgiftszon) i 1000-tal euro					
		Totalt	För avgiftszonen	Totalt	För avgiftszonen		Föregående referens-perioder	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Totalt i 1000-tal euro												
Totalt i 1000-tal nationell valuta												

Belopp som återbetalas till luftrummets användare genom via intäkter

Projektets referens (per bidragsavtal)	Projektets titel	Belopp som hålls inne avseende administrativa kostnader för avgiftszonen i 1000-tal euro	Totalt belopp som ska återbetalas för avgiftszonen i 1000-tal euro	Belopp som återbetalas till användarna (avgiftszon) i 1000-tal nationell valuta						
				Föregående referens-perioder	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Efter referens-period
Totalt i 1000-tal euro										
Totalt i 1000-tal nationell valuta										

4. YTTERLIGARE INFORMATION TILL DE RAPPORTERINGSABELLER SOM ANGES I PUNKTERNA 1, 2 OCH 3

Följande ytterligare information ska lämnas tillsammans med den information som ska ingå i de rapporteringstabeller om beräkning av enhetsavgifter och om kompletterande information om justeringar som anges i punkterna 1 och 2:

a) Beskrivning och motivering av inrättandet av de olika avgiftszonerna, särskilt med avseende på terminalavgiftszoner och potentiell korssubventionering mellan avgiftszoner.

b) Beskrivning av policyn för undantag och beskrivning av metoderna för finansiering av de relaterade kostnaderna.

c) Beskrivning av justeringar som härrör från mekanismen för trafikriskdelning i enlighet med artikel 27.

d) Beskrivning av de skillnader mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader år n till följd av förändringar i kostnader som avses i artikel 28.3 inklusive beskrivning av de förändringar som avses i den artikeln.

e) Beskrivning av justeringar som härrör från oförutsedda förändringar av kostnader i enlighet med artikel 28.3–28.6.

f) Beskrivning av andra intäkter, i förekommande fall, uppdelade mellan de olika kategorier som avses i artikel 25.3.

g) Beskrivning av tillämpningen av de ekonomiska incitamentssystem som anges i artikel 11.3 och 11.4 år n och de resulterande ekonomiska fördelarna och nackdelarna. Beskrivning och förklaring av den anpassning av flygtrafikavgifterna som tillämpas år n enligt artikel 32 i tillämpliga fall, och därav följande justeringar.

h) Beskrivning av de justeringar som är kopplade till en tillfällig tillämpning av en enhetsavgift i enlighet med artikel 29.5.

i) Beskrivning av korsfinansiering m*ellan* avgiftszoner för undervägsavgifter, eller mellan terminalavgiftszoner i enlighet med artikel 15.2 e i förordning 550/2004.

j) Information om tillämpningen av en lägre enhetsavgift enligt artikel 29.6 än den enligt artikel 25.2 beräknade enhetsavgiften och medel för att finansiera skillnaden i intäkter.

k) Information och uppdelningen av de justeringar som avser tidigare referensperioder som påverkar beräkningen av enhetsavgiften.

Följande ytterligare information ska lämnas tillsammans med den information som ska anges i rapporteringstabellerna om kompletterande information om gemensamma projekt och om unionens stödprogram som anges i punkt 3.

l) Information om kostnaderna för gemensamma projekt och andra finansierade projekt uppdelat per enskilt projekt och om de offentliga medel som erhålls från offentliga myndigheter för dessa projekt.

BILAGA X

KRITERIER FÖR BEDÖMNING AV OM DET TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER SOM ANGES I ARTIKEL 35.1 SKA OMFATTAS AV MARKNADSVILLKOR

1. I vilken utsträckning tjänsteleverantörer fritt får välja att tillhandahålla eller dra tillbaka tillhandahållande av dessa tjänster:

   a) Eventuellt förekomst av betydande rättsliga, ekonomiska eller andra hinder som kan stoppa en tjänsteleverantör från att tillhandahålla, eller fortsätta att tillhandahålla, dessa tjänster.

   b) Tillämpningsområdet, varaktigheten och värdet av tjänstekontrakt.

   c) Förekomst av förfaranden som gör det möjligt för materiella och immateriella tillgångar, immateriella rättigheter och personal att överföras eller på annat sätt tillhandahållas av rättsinnehavaren till en annan part.

2. I vilken utsträckning tjänsteleverantören kan väljas fritt, inbegripet, när det gäller flygplatser, möjligheten att själv utföra terminaltjänster:

   a) Om det finns rättsliga, kontraktsmässiga eller praktiska hinder för att byta tjänsteleverantör, eller när det gäller terminaltjänster, att flygplatser själva gradvis börjar utföra flygtrafiktjänster.

   b) Förekomst av en samrådsprocess för att ta hänsyn till luftrummets användares åsikter när arrangemang för tillhandahållande av tjänster ändras.

3. I vilken utsträckning en marknadsstruktur och konkurrens antingen föreligger eller trovärdiga utsikter för konkurrens föreligger:

   a) Förekomsten av anbudsförfaranden (ej tillämpligt om tjänsterna utförs egenhändigt).

   b) Belägg för att det finns trovärdiga alternativa tjänsteleverantörer med förmåga att delta i anbudsförfarandet och som även tidigare tillhandahållit tjänster, inbegripet alternativet att flygplatsen själv utför tjänsterna.

4. I vilken utsträckning flygplatserna, när det gäller terminaltjänster, omfattas av kommersiellt pristryck eller reglering som grundas på stimulansåtgärder:

   a) Huruvida flygplatserna aktivt konkurrerar om flygtrafik.

   b) I vilken omfattning flygplatser bär avgiften för flygtrafiktjänster.

   c) Huruvida flygplatserna bedriver verksamheten under konkurrens eller under ekonomiska stimulansåtgärder avsedda att begränsa priserna eller på annat sätt stimulera till minskning av kostnaderna.

5. I vilken utsträckning en leverantör av terminaltjänster eller CNS-, MET- och AIS-tjänster eller ATM-datatjänster som även tillhandahåller flygtrafiktjänster underväg har separat bokföring och rapportering.

6. För terminaltjänster ska bedömningen i denna bilaga göras på varje enskild flygplats eller i grupper av flygplatser.

BILAGA XI

RAPPORTERINGSTABELLER TILL STÖD FÖR KOSTNADSBASEN OCH ENHETSAVGIFTERNA SOM SKA LÄMNAS TILL KOMMISSIONEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 35.6

1. KOSTNADERNA FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER

1.1 Rapporteringstabeller

Följande instruktioner ska följas för rapportering av data i tabellerna A och B:

a) Tabellerna ska fyllas i för varje avgiftszon. Kostnader och priser ska fastställas i nationell valuta.

b) För tabell A ska uppgifterna vara de faktiska uppgifterna för år (n-5) till och med år (n-1) och de planerade uppgifterna för år (n) och framåt.

c) För tabell B ska det årliga priset återspegla kontraktets värde. Den berörda medlemsstaten ska i tabellen beskriva och rapportera den resultatenhet som anses bestämma kontraktets värde. När det gäller terminaltjänster ska tabell B fyllas i separat för varje flygplats där flygtrafiktjänster tillhandahålls på marknadsvillkor i terminalavgiftszon.

Tabell A

Tabell A - Totala kostnader

Namn på avgiftszonen **Valuta** **Organisation**	**År n**

	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Kostnad per typ (i nominella termer)										
Personal										
Andra driftskostnader										
Avskrivning										
Kapitalkostnad										
Extraordinära poster										
Totala kostnader										

Tabell B

Tabell B - Årligt pris och enhetspris

Namn på avgiftszonen **Valuta** **Organisation**	**År n**

	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Årligt pris (a)										
Producerad enhet (b)										
Enhetspris										

(a) Årligt pris i 1000-tal nationell valuta
(b) Producerad enhet <kommer att anges>

1.2 **Ytterligare information**

Följande ytterligare information ska lämnas tillsammans med den information som ska ingå i tabellerna A och B:

a) Beskrivning av den resultatenhet som används i tabell B.

b) Beskrivning av kriterierna för fördelning av kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av förteckningen över hjälpmedel och tjänster i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen (Dok. 7754).

c) Beskrivning och förklaring av skillnaderna mellan planerade och verkliga uppgifter för år (n-5) till (n-1) för alla uppgifter i tabellerna A och B.

d) Beskrivning och förklaring av fem års planerade kostnader och investeringar i samband med förväntad trafik.

e) Beskrivning och förklaring av metoden för beräkning av avskrivningskostnaderna – anskaffningskostnad eller nukostnad.

f) Verifikationer för kapitalkostnader, inklusive tillgångsbasens beståndsdelar.

g) Beskrivning av källorna till finansiering av de flygtrafiktjänster som berörs i varje avgiftszon där tjänsterna omfattas av marknadsvillkor.

BILAGA XII

DE VÄSENTLIGA DELAR I SAMRÅDEN SOM ANGES I ARTIKEL 24.3 OCH ARTIKEL 30.1

1. Det samråd som anges i artikel 24.3 ska i synnerhet gälla följande väsentliga delar som rör insyn i kostnaderna:

   a) De faktiska kostnader som uppstått under det föregående året och skillnaden mellan de faktiska kostnaderna och de fastställda kostnaderna i prestationsplanen.

   b) Utvecklingen av de kostnader som avses i artikel 28.3.

2. Det samråd som anges i artikel 30.1 ska i synnerhet gälla följande väsentliga delar som rör insyn i enhetsavgifterna:

   a) Avgiftspolicy, bland annat tidsschema för justeringar av enhetsavgifterna och korsfinansiering mellan terminalavgiftszoner.

   b) Utvecklingen av trafiken jämfört med den trafikprognos som anges i prestationsplanen.

   c) Tillämpningen av den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 27 och av de incitament eller stödordningar som genomförs på grundval av artikel 11.

   d) Om tillämpligt, planerade ändringar av terminalavgiftszoner i enlighet med artikel 21.5 a,

   e) Om tillämpligt, tjänster som planeras omfattas av marknadsvillkor i enlighet med artikel 35.3 b.

BILAGA XIII

SÄRSKILDA KRAV PÅ DE INCITAMENTSSYSTEM SOM ANGES I ARTIKEL 11.3

1. ANPASSNING AV PIVOTVÄRDEN

1.1 **För undervägsflygtrafiktjänster**

När en nationell tillsynsmyndighet beslutar att tillämpa en mekanism för anpassning av pivotvärden underväg i enlighet med artikel 11.3 c ii, g iii och v får denna anpassning följa en eller båda nedanstående punkter:

a) Möjliggöra att betydande och oförutsedda ändringar i trafik beaktas, i vilket fall pivotvärdet för år n ska beakta referensvärdet för varje leverantör av flygtrafiktjänster från godkännandeförklaringen för november år n-1 av den operativa planen för nätverket.

b) Begränsa omfattningen hos incitamenten så att de endast omfattar förseningsorsaker förknippade med ATC-kapacitet, ATC-flygvägar, ATC-personal och ATC-utrustning samt luftrumsplanering och särskilda händelser med koderna C, R, S, T, M och P i användarhandboken för ATFCM.

1.2 **För terminaltjänster**

När en nationell tillsynsmyndighet beslutar att tillämpa en mekanism för anpassning av pivotvärden vid terminal i enlighet med artikel 11.3 c ii, g iii och v får denna anpassning följa en eller båda nedanstående punkter:

a) Möjliggöra att betydande och oförutsedda ändringar i trafiken beaktas, i vilket fall pivotvärdet för år n ska anpassas på grundval av objektiva och tydliga principer som anges i prestationsplanen.

b) Begränsa omfattningen hos incitamenten så att de endast omfattar förseningsorsaker förknippade med ATC-kapacitet, ATC-flygvägar, ATC-personal och ATC-utrustning samt luftrumsplanering och särskilda händelser med koderna C, R, S, T, M och P i användarhandboken för ATFCM.

2. BERÄKNING AV EKONOMISKA FÖR- OCH NACKDELAR

2.1 **För undervägsflygtrafiktjänster**

a) Den ekonomiska fördel som anges i artikel 11.3 e ska beräknas som en procentandel av de fastställda kostnaderna för år n och återkrävas från luftrummets användare genom en ökning av enhetsavgiften för år n +2 när avvikelsen från den genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning under år n under pivotvärdet är större i absoluta tal än den nedre gränsen för det symmetriska intervall som anges i artikel 11.3 d.

   Procentandelen av de fastställda kostnaderna ska, från det symmetriska intervallets nedre gräns upp till det tröskelvärde som anges i artikel 9.4 b iii, följa en jämn glidande skala där den maximala fasta procentandelen ska tillämpas när avvikelsen från den genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning under år n under pivotvärdet är lika med eller större i absoluta tal än storleken på tröskelvärdet.

b) Den ekonomiska nackdel som anges i artikel 11.3 f ska beräknas som en procentandel av de fastställda kostnaderna för år n och återbetalas till luftrummets användare genom en minskning av enhetsavgiften för år n+2 när avvikelsen från den genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning under år n över pivotvärdet är större i absoluta tal än den övre gränsen för det symmetriska intervall som anges i artikel 11.3 d.

   Procentandelen av de fastställda kostnaderna ska, från det symmetriska intervallets övre gräns upp till det tröskelvärde som anges i artikel 9.4 b iii, följa en jämn glidande skala där den maximala fasta procentandelen ska tillämpas när avvikelsen från den genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning under år n över pivotvärdet är lika med eller större i absoluta tal än storleken på tröskelvärdet.

2.2 **För terminaltjänster**

a) Den ekonomiska fördel som anges i artikel 11.3 e ska beräknas som en procentandel av de fastställda kostnaderna för år n och återkrävas från luftrummets användare genom en ökning av enhetsavgiften för år n +2 när den faktiska ATFM-förseningen vid ankomst per flygning under år n är mindre än den nedre gränsen för det symmetriska intervall som anges i artikel 11.3 d.

   Procentandelen av de fastställda kostnaderna ska, från det symmetriska intervallets nedre gräns ner till 50 % av pivotvärdet, följa en jämn glidande skala där den maximala fasta procentandelen ska tillämpas när den faktiska ATFM-förseningen vid ankomst per flygning under år n är lika med eller mindre än 50 % av pivotvärdet.

b) Den ekonomiska nackdel som anges i artikel 11.3 e ska beräknas som en procentandel av de fastställda kostnaderna för år n och återbetalas till luftrummets användare genom en minskning av enhetsavgiften för år n+2 när den faktiska ATFM-förseningen vid ankomst per flygning under år n är större än den övre gränsen för det symmetriska intervall som anges i artikel 11.3 d.

Procentandelen av de fastställda kostnaderna ska, från det symmetriska intervallets övre gräns upp till 150 % av pivotvärdet, följa en jämn glidande skala där den maximala fasta procentandelen ska tillämpas när den faktiska ATFM-förseningen vid ankomst per flygning under år n är lika med eller större än 150 % av pivotvärdet.