VERORDNUNG (EG) Nr. 1794/2006 DER KOMMISSION

vom 6. Dezember 2006

zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([2]), insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission ist gehalten, eine gemeinsame Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste in der Gemeinschaft einzuführen. Eine direkt anwendbare Verordnung ist am besten geeignet, um die einheitliche Anwendung der gemeinsamen Gebührenregelung im einheitlichen europäischen Luftraum zu gewährleisten.

(2) Eurocontrol wurde gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Rahmenverordnung beauftragt, die Kommission bei der Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften für eine gemeinsame Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste zu unterstützen. Die vorliegende Verordnung basiert auf dem im Rahmen des Mandats am 29. Oktober 2004 vorgelegten Bericht.

(3) Für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ist die Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für in allen Flugphasen erbrachte Flugsicherungsdienste von größter Wichtigkeit. Die Gebührenregelung sollte zu größerer Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Erhebung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer beitragen. Das System sollte ebenfalls eine sichere, effiziente und wirksame Erbringung von Flugsicherungsdiensten an die Luftraumnutzer, die das System finanzieren, fördern sowie eine integrierte Erbringung von Diensten.

(4) In Übereinstimmung mit dem Gesamtziel, die Kosteneffizienz von Flugsicherungsdiensten zu verbessern, soll die Gebührenregelung die Verbesserung der finanziellen und betrieblichen Effizienz fördern.

(5) Um den Passagieren Zugang zum Luftverkehrsnetz und insbesondere zu den kleineren und mittleren Flughäfen sowie zu den größeren Flughäfen zu annehmbaren Kosten zu verschaffen, sollte es für die Mitgliedstaaten möglich sein, an allen Flughäfen oder an Gruppen von Flughäfen, die von derselben Flugsicherungsorganisation bedient werden, im An- und Abflug denselben Gebührensatz zu erheben, um die Gesamtkosten für An- und Abflugdienste decken zu können.

(6) Die Gebührenregelung sollte mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 in Einklang stehen.

(7) Da die meisten Mitgliedstaaten der mehrseitigen Eurocontrol-Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981 beigetreten sind und die Gemeinschaft das Protokoll über den Beitritt zum revidierten Eurocontrol-Übereinkommen unterzeichnet hat, sollten die Vorschriften dieser Verordnung mit der Eurocontrol-Streckengebührenregelung in Einklang stehen.

(8) Die Gebührenregelung sollte eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung der Verkehrsströme, insbesondere innerhalb funktionaler Luftraumblöcke im Sinne von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ([3]), ermöglichen.

(9) Die Kommission soll entsprechend ihrer Erklärung ([4]) zur Luftraum-Verordnung im Jahr 2008 über die Erfahrungen mit der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke berichten. Bei dieser Gelegenheit soll die Kommission prüfen, welche Schwierigkeiten sich aus der Beibehaltung separater Gebührensätze innerhalb eines funktionalen Luftraumblocks ergeben können.

(10) Es sollten Anforderungen festgelegt werden, wonach den Vertretern der Luftraumnutzer sowie den zuständigen Behörden rechtzeitig vollständige und transparente Informationen über die Kostengrundlage zur Verfügung stehen müssen.

(11) Die insbesondere Leichtflugzeugen auferlegten Gebühren sollten nicht so hoch bemessen sein, dass sie die Inanspruchnahme der für die Sicherheit oder die Einführung neuer Techniken und Verfahren notwendigen Einrichtungen und Dienste erschweren.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
([3]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.
([4]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 25.

(12) Die Gebührenberechnung für Flugsicherungsdienste im An- und Abflug sollte die unterschiedliche Art dieser Dienste im Vergleich zu Flugsicherungsdiensten in der Strecke deutlich machen.

(13) Die Mitgliedstaaten sollten ihre Gebührensätze gemeinsam festsetzen können, insbesondere wenn sich Gebührenzonen über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken oder wenn sie einem gemeinsamen Streckengebührensystem angehören.

(14) Der Effizienz halber und zur Verringerung des Verwaltungs- und Buchhaltungsaufwands sollten die Mitgliedstaaten im Rahmen eines gemeinsamen Streckengebührensystems kollektiv eine einzige Gebühr pro Flug erheben können.

(15) Um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsgebühren von den Nutzern der Flugsicherungsdienste unverzüglich und vollständig entrichtet werden, sollte das hierfür erforderliche rechtliche Instrumentarium verstärkt werden.

(16) Die Gebühren für Luftraumnutzer sollten in fairer und transparenter Weise nach Anhörung der Luftraumnutzer festgesetzt und erhoben werden. Diese Gebühren sollten regelmäßig überprüft werden.

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

(1) In dieser Verordnung werden die Maßnahmen geregelt, die zur Einführung einer Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, die mit der Eurocontrol-Streckengebührenregelung vereinbar ist, notwendig sind.

(2) Diese Verordnung gilt für Flugsicherungsdienste, die von nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 benannten Dienstleistern für Flugverkehrsdienste sowie von nach Artikel 9 Absatz 1 der genannten Verordnung benannten Dienstleistern für Wetterdienste im allgemeinen Luftverkehr innerhalb der ICAO-Regionen Europa und Afrika erbracht werden, in denen die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zuständig sind.

(3) Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf Flugsicherungsdienste anwenden, die in einem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum in anderen ICAO-Regionen erbracht werden, sofern sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten hiervon in Kenntnis setzen.

(4) Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, denen nach Artikel 7 Absatz 5 der Flugsicherungsdienste-Verordnung erlaubt ist, Flugsicherungsdienste ohne Zertifizierung zu erbringen.

(5) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Flugsicherungsdienste anzuwenden, die auf Flughäfen mit jährlich weniger als 50 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr erbracht werden, wobei die Zahl der Flugbewegungen ungeachtet des zulässigen Höchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze als Durchschnitt der in den drei Vorjahren erfolgten Starts und Landungen berechnet wird.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission hiervon in Kenntnis. Die Kommission veröffentlicht regelmäßig eine aktualisierte Liste der freigestellten Flughäfen.

(6) Unbeschadet der Anwendung der Grundsätze in Artikel 14 und 15 der Flugsicherungsdienste-Verordnung können die Mitgliedstaaten darauf verzichten, für Flugsicherungsdienste, die in Flughäfen mit jährlich weniger als 150 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr erbracht werden, wobei die Zahl der Flugbewegungen ungeachtet des zulässigen Höchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze als Durchschnitt der in den drei Vorjahren erfolgten Starts und Landungen berechnet wird, An- und Abfluggebühren nach Maßgabe von Artikel 11 der vorliegenden Verordnung zu berechnen und die betreffenden Gebührensätze nach Artikel 13 der vorliegenden Verordnung festzusetzen.

Bevor die Mitgliedstaaten dies beschließen, prüfen sie, inwieweit die Kriterien von Anhang I erfüllt sind, und hören hierzu die Vertreter der Luftraumnutzer.

Das Ergebnis der Prüfung und der Beschluss der Mitgliedstaaten werden veröffentlicht und der Kommission mit einer ausführlichen Begründung und dem Ergebnis der Anhörung der Nutzer mitgeteilt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für diese Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Rahmenverordnung.

Zusätzlich gelten folgende Definitionen:

a) „Nutzer von Flugsicherungsdiensten“ bezeichnet den Halter des Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges, oder wenn der Luftfahrzeughalter nicht bekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs so lange bis er nachweist, wer der Halter war.

b) „Vertreter der Luftraumnutzer“ bezeichnet eine juristische Person oder Organisation, die die Interessen einer oder mehrerer Kategorien von Flugsicherungsdienst-Nutzern vertritt.

c) „IFR“ bezeichnet „Instrument Flight Rules“ (Instrumentenflugregeln) im Sinne von Anhang 2 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (zehnte Ausgabe — Juli 2005).

d) „VFR“ bezeichnet „Visual Flight Rules“ (Sichtflugregeln) im Sinne von Anhang 2 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (zehnte Ausgabe — Juli 2005).

e) „Streckengebührenzone“ bezeichnet einen Luftraum, für den eine einzige Gebührenerhebungsgrundlage und ein einziger Gebührensatz gelten.

f) „An- und Abfluggebührenzone“ bezeichnet einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen, für die eine einzige Gebührenerhebungsgrundlage und ein einziger Gebührensatz gelten.

g) „Gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet Flugbetrieb, der die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post umfasst.

Artikel 3

Grundsätze der Gebührenregelung

(1) Die Gebührenregelung spiegelt die Kosten wider, die direkt oder indirekt bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen.

(2) Die Kosten für Streckendienste werden aus Streckengebühren finanziert, die bei den Nutzern von Flugsicherungsdiensten erhoben werden.

(3) Die Kosten für An- und Abflugdienste werden aus den An- und Abfluggebühren finanziert, die bei den Nutzern von Flugsicherungsdiensten erhoben werden, und/oder aus anderen Einnahmen einschließlich einer gemeinschaftsrechtskonformen Quersubventionierung.

(4) Die Absätze 2 und 3 lassen die Finanzierung der Freistellung bestimmter Nutzer von Flugsicherungsdiensten aus anderen Einnahmequellen gemäß Artikel 9 unberührt.

(5) Die Gebührenregelung gewährleistet Transparenz und Konsultation in Bezug auf die Erhebungsgrundlage und die Zuordnung der Kosten zu den verschiedenen Diensten.

Artikel 4

Festlegung von Gebührenzonen

(1) Die Mitgliedstaaten legen in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum, in dem Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer erbracht werden, Gebührenzonen fest.

(2) Die Gebührenzonen werden nach Anhörung der Vertreter der Luftraumnutzer entsprechend den Flugverkehrskontrollvorgängen und -diensten festgelegt.

(3) Eine Streckengebührenzone reicht vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, nach Anhörung der Vertreter der Luftraumnutzer eine besondere Zone für komplexe An- und Abflugbereiche einzurichten.

(4) Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, treffen diese Mitgliedstaaten geeignete Vereinbarungen, um zu gewährleisten, dass die Verordnung in dem betreffenden Luftraum kohärent und einheitlich angewandt wird. Sie setzen die Kommission und Eurocontrol hiervon in Kenntnis.

KAPITEL II

KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

Artikel 5

Kostenrelevante Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten

(1) Die Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 1 Absätze 2 und 4 geben die Kosten an, die bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Bezug auf die Einrichtungen und Dienste anfallen, die gemäß dem regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region, in den ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzonen bereitgestellt und betrieben werden.

Diese Kosten umfassen Ausgaben für Verwaltung, Ausbildung, Studien, Tests und Versuche sowie für Forschung und Entwicklung im Bereich dieser Dienste.

(2) Die Mitgliedstaaten können folgende Kosten angeben, wenn sie bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstanden sind:

a) den nationalen Behörden entstandene Kosten,

b) anerkannten Organisationen im Sinne von Artikel 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung entstandene Kosten,

c) Kosten aus internationalen Übereinkünften.

(3) Im Interesse eines hohes Sicherheits-, Leistungs- und Kosteneffizienzniveaus können die Gebühren unbeschadet anderer Finanzierungsquellen zur Finanzierung von Vorhaben verwendet werden, mit denen bestimmte Kategorien von Luftraumnutzern und/oder Flugsicherungsorganisationen unterstützt werden sollen, um so die kollektive Infrastruktur für die Flugsicherung, die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die Luftraumnutzung im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu verbessern.

Artikel 6

Berechnung der Kosten

(1) Die Kosten für Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten nach Artikel 5 werden für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in solcher Weise festgestellt, dass sie im Einklang mit den Rechnungslegungsvorschriften gemäß Artikel 12 der Flugsicherungsdienste-Verordnung stehen. Die aus der Einführung der internationalen Rechnungslegungsstandards resultierenden einmaligen Effekte können jedoch über einen Zeitraum bis zu 15 Jahren verteilt werden.

(2) Die Kosten nach Absatz 1 werden aufgeschlüsselt nach Personalkosten, andere Betriebskosten, Abschreibungskosten, Kapitalkosten und außerordentliche Posten, einschließlich nicht erstattungsfähiger Steuern und Zölle sowie aller anderen damit zusammenhängenden Kosten.

Die Personalkosten umfassen die Bruttovergütung, die Überstundenvergütung, den Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung sowie Kosten der Altersversorgung und sonstige Vergütungen.

Andere Betriebskosten umfassen Kosten, die durch den Bezug von Waren und Dienstleistungen entstanden sind, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzt werden. Hierzu zählen insbesondere Ausgaben für ausgelagerte Dienstleistungen wie Kommunikation, für externes Personal z. B. Berater, Material-, Energie-, Versorgungskosten, Mietkosten, Ausgaben für Ausrüstungen und Einrichtungen, Instandhaltungs-, Versicherungs- und Reisekosten. Erwirbt ein Dienstleister für Flugverkehrsdienste andere Flugsicherungsdienste, so führt der Dienstleister die tatsächlichen Ausgaben für diese Dienste unter seinen anderen Betriebskosten auf.

Die Abschreibungskosten beziehen sich auf das gesamte Anlagevermögen, das für Flugsicherungsdienste eingesetzt wird. Das Anlagevermögen wird entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Anschaffungskosten linear abgeschrieben. Gehört das Anlagevermögen einer Flugsicherungsorganisation, für die ein System von Anreizen nach Artikel 12 Absatz 2 gilt, kann die Abschreibung auf der Grundlage der Wiederbeschaffungs- statt der Anschaffungskosten vorgenommen werden. Die Methode bleibt während des Abschreibungszeitraums gleich.

Die Kapitalkosten entsprechen dem Produkt aus

a) der Summe aus dem durchschnittlichen Nettobuchwert des von der Flugsicherungsorganisation eingesetzten Anlagevermögens, das bereits in Betrieb ist oder das sich im Bau befindet, und dem durchschnittlichen Nettoumlaufvermögen, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich ist, und

b) dem gewichteten Durchschnitt aus dem Zinssatz für Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalverzinsung.

Außerordentliche Posten sind einmalige Kosten, die im Laufe des Jahres bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten angefallen sind.

(3) Für die Zwecke von Absatz 2 Unterabsatz 5 hängt die Gewichtung von dem anteilmäßigen Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenfinanzierung ab. Der Zinssatz für Verbindlichkeiten entspricht dem durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten der Flugsicherungsorganisation. Die Eigenkapitalverzinsung berücksichtigt das finanzielle Risiko der Flugsicherungsorganisation, das sich nach dem Zinssatz für Staatsanleihen richtet. Gilt für die Flugsicherungsorganisation ein System von Anreizen nach Artikel 12 Absatz 2, kann ein Zuschlag berücksichtigt werden, um dem besonderen finanziellen Risiko, das dieser Dienstleister trägt, angemessen Rechnung zu tragen.

Fließen Vermögensgegenstände in die Berechnung der Kapitalkosten ein, obwohl sie nicht der Flugsicherungsorganisation gehören, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Kosten dieser Vermögensgegenstände nicht zweimal in Ansatz gebracht werden.

Artikel 7

Kostenzuweisung

(1) Die Kosten für Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten im Sinne von Artikel 5 werden den Gebührenzonen, in denen sie tatsächlich entstanden sind, in nachvollziehbarer Weise zugewiesen.

Sind Kosten in verschiedenen Gebührenzonen angefallen, werden sie anteilmäßig in einem transparenten Verfahren gemäß Artikel 8 zugewiesen.

(2) Die Kosten für An- und Abflugdienste beziehen sich auf folgende Dienste:

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

b) Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug eines Luftfahrzeugs innerhalb einer bestimmten Entfernung zu einem Flughafen auf der Basis der operationellen Erfordernisse;

c) eine angemessene Zuweisung aller anderen Bestandteile der Flugsicherungsdienste unter Berücksichtigung einer verhältnismäßigen Aufteilung zwischen Strecken- bzw. An- und Abflugdiensten.

(3) Die Kosten für Streckendienste beziehen sich auf die Kosten in Absatz 1 mit Ausnahme der Kosten in Absatz 2.

(4) Sofern für VFR-Flüge gemäß Artikel 9 eine Freistellung gewährt wird, weist die Flugsicherungsorganisation die Kosten der für solche Flüge erbrachten Flugsicherungsdienste getrennt von den Kosten für Flugsicherungsdienste aus, die für IFR-Flüge erbracht wurden. Diese Kosten können im Wege einer Grenzkostenrechnung ermittelt werden, bei der die Vorteile für IFR-Flüge berücksichtigt werden, die aus den für VFR-Flüge erbrachten Diensten resultieren.

Artikel 8

Transparenz der Gebührenerhebungsgrundlage

(1) Unbeschadet von Artikel 18 der Flugsicherungsdienste-Verordnung richten die Mitgliedstaaten und/oder die Flugsicherungsorganisationen auf Antrag der Vertreter der Luftraumnutzer einen Informationsaustausch zur Erhebungsgrundlage, zu Investitionsvorhaben und zum erwarteten Verkehrsaufkommen ein. Sie gewähren den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission und gegebenenfalls Eurocontrol mindestens einmal jährlich in einer transparenten Weise Einblick in ihre nach Maßgabe von Artikel 5 festgestellten Kosten.

(2) Der Informationsaustausch nach Absatz 1 erfolgt auf der Grundlage der Berichtstabellen und der Modalitäten in Anhang II oder, falls ein Mitgliedstaat einen Beschluss im Sinne von Artikel 1 Absatz 6 gefasst oder die Kommission von einer solchen Absicht unterrichtet hat, auf der Grundlage von Anhang III Teil 1.

KAPITEL III

FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNGSDIENSTE DURCH FLUGSICHERUNGSGEBÜHREN

Artikel 9

Freistellung von Flugsicherungsgebühren

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

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

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

c) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von in offizieller Mission befindlichen herrschenden Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen, sowie Staatschefs, Regierungschefs und von zur Regierung gehörenden Ministern durchgeführt werden. Dies ist in jedem Fall durch Angabe des entsprechenden Status im Flugplan zu vermerken;

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

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

a) Flüge von Militärflugzeugen eines beliebigen Staates;

b) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nur im Luftraum des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden; sie dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;

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

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

e) VFR-Flüge;

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

g) Flüge des Zolls und der Polizei.

(3) Die Mitgliedstaaten können die in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Flüge von den An- und Abfluggebühren freistellen.

(4) Die Kosten für gebührenfreie Flüge fließen nicht in die Berechnung der Gebührensätze ein.

Diese Kosten setzen sich zusammen aus:

a) den Kosten für gebührenfreie VFR-Flüge gemäß Artikel 7 Absatz 4 und

b) aus den Kosten für gebührenfreie IFR-Flüge, die als Produkt aus den für IFR-Flüge anfallenden Kosten und dem Verhältnis zwischen der Anzahl der gebührenfreien Dienstleistungseinheiten und der Gesamtzahl aller Dienstleistungseinheiten berechnet werden; die für IFR-Flüge anfallenden Kosten entsprechen den Gesamtkosten abzüglich der Kosten für VFR-Flüge.

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass den Flugsicherungsorganisationen die von ihnen für gebührenfreie Flüge erbrachten Dienstleistungen vergütet werden.

Artikel 10

Berechnung der Streckengebühren

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

(2) Der Gebührensatz für die Streckengebührenzone entspricht der Anzahl der für das betreffende Jahr geschätzten gebührenpflichtigen Streckendienstleistungseinheiten, geteilt durch die voraussichtlichen Flugsicherungskosten; Anreizmaßnahmen der Mitgliedstaaten für Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 12 Absatz 2 bleiben hiervon unberührt. Die geschätzten Kosten enthalten den Saldo aus der Über- oder Unterzahlung der Vorjahre.

(3) Die Streckendienstleistungseinheiten werden nach Maßgabe von Anhang IV berechnet.

Artikel 11

Berechnung der An- und Abfluggebühren

(1) Die An- und Abfluggebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese Zone festgesetzten Gebührensatz und den An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten für diesen Flug; die Möglichkeit in Artikel 3, An- und Abflugdienste aus anderer Quelle zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt.

(2) Der Gebührensatz für die An- und Abfluggebührenzone entspricht der Anzahl der für das betreffende Jahr geschätzten gebührenpflichtigen An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten, geteilt durch die voraussichtlichen Flugsicherungskosten; Anreizmaßnahmen der Mitgliedstaaten zugunsten von Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 12 Absatz 2 bleiben hiervon unberührt. Die geschätzten Kosten enthalten den Saldo aus der Über- oder Unterzahlung der Vorjahre.

(3) Die An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten werden nach Maßgabe von Anhang V berechnet.

Artikel 12

Anreizmaßnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können transparente, diskriminierungsfreie Anreizmaßnahmen einführen oder genehmigen, die als finanzielle Vor- oder Nachteile ausgestaltet sind mit dem Ziel, die Verbesserung der Flugsicherungsdienste zu fördern, und die eine andere Berechnung der Gebühren nach den Absätzen 2 und 3 zur Folge haben. Die Anreize können sich an Flugsicherungsorganisationen und/oder Luftraumnutzer richten.

(2) Beschließt ein Mitgliedstaat, Anreizmaßnahmen für Flugsicherungsorganisationen einzuführen, so legt er im Anschluss an die Anhörung gemäß Artikel 15 zuvor die Vorgaben fest, nach denen jedes Jahr über einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren die Obergrenze des Gebührensatzes oder der Einnahmen bestimmt wird. Diese Vorgaben werden in Bezug auf die voraussichtlichen Kosten (einschließlich der Kapitalkosten) für den betreffenden Zeitraum festgelegt und können einen gewissen finanziellen Spielraum (ober- oder unterhalb der erwarteten Kosten) vorsehen, der von bestimmten Leistungsaspekten der Flugsicherungsorganisation abhängen kann wie Effizienz, Qualität der Dienste, Durchführung bestimmter Projekte, Nachweis herausragender Leistungen oder Fähigkeiten oder Kooperation mit anderen Flugsicherungsorganisationen im Hinblick auf die Nutzung von Netzeffekten.

(3) Beschließt ein Mitgliedstaat Anreizmaßnahmen einschließlich flexibler Nachttarife für die Nutzer von Flugsicherungsdiensten, um den Bemühungen der Nutzer zur Optimierung des Einsatzes von Flugsicherungsdiensten, zur Reduzierung der Gesamtkosten dieser Dienste und zur Steigerung ihrer Effizienz Rechnung zu tragen, nimmt er im Anschluss an die Anhörung gemäß Artikel 15 eine Differenzierung bei den Gebühren dergestalt vor, dass die Gebühren gesenkt werden, wenn bordgestützte Ausrüstungen eingesetzt werden, die der Kapazitätserhöhung dienen, oder um Nachteile bei der Wahl weniger vorteilhafter Streckenführungen auszugleichen.

Diese Anreizmaßnahmen sind zeitlich, in ihrem Anwendungsbereich und in der Höhe begrenzt. Mit den geschätzten Einsparungen, die durch die Verbesserung der operationellen Leistungsfähigkeit erzielt werden, sollten zumindest die Kosten der Anreizmaßnahmen innerhalb einer angemessenen Zeitspanne ausgeglichen werden. Die Anreizmaßnahmen werden unter Einbeziehung von Vertretern der Luftraumnutzer regelmäßig überprüft.

(4) Die Mitgliedstaaten, die Anreizmaßnahmen eingeführt oder genehmigt haben, achten darauf, dass die Flugsicherungsorganisationen diese Maßnahmen ordnungsgemäß anwenden.

Artikel 13

Festsetzung der Gebührensätze für die einzelnen Gebührenzonen

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jede Gebührenzone jährlich Gebührensätze festgesetzt werden. Gebührensätze können auch im Voraus für jedes Jahr eines fünf Jahre nicht übersteigenden Zeitraums festgesetzt werden.

(2) Die Gebührensätze können geändert werden, wenn sich das Verkehrsaufkommen oder die Kosten im Laufe des Jahres in unerwartet großem Umfang ändern.

(3) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission und gegebenenfalls Eurocontrol von diesen Gebührensätzen für jede Gebührenzone in Kenntnis.

Artikel 14

Erhebung der Gebühren

(1) Die Mitgliedstaaten können die Gebühren kollektiv im Wege einer einzigen Gebühr pro Flug erheben.

(2) Alle Flugsicherungsgebühren werden von den Nutzern der Flugsicherungsdienste unverzüglich und vollständig entrichtet.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Anwendung wirksamer Zwangsmaßnahmen. Hierzu können die Verweigerung von Dienstleistungen, die Zurückhaltung des Luftfahrzeugs oder andere Zwangsmaßnahmen nach Maßgabe des geltenden Rechts zählen.

Artikel 15

Transparenz der Gebührenregelung

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Vertreter der Luftraumnutzer regelmäßig zur Gebührenpolitik gehört werden. Hierzu teilen die Mitgliedstaaten die notwendigen Informationen über die Gebührenregelung nach Anhang VI oder, falls ein Mitgliedstaat einen Beschluss nach Artikel 1 Absatz 6 erlassen hat, nach Anhang III Teil 2 mit und veranstalten eine effektive, transparente Anhörung, auf der diese Informationen sowie die Informationen nach Artikel 8 in Gegenwart der betreffenden Flugsicherungsorganisationen präsentiert werden.

(2) Unbeschadet von Artikel 18 der Flugsicherungsdienste-Verordnung werden die einschlägigen Unterlagen den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission, Eurocontrol und den nationalen Aufsichtsbehörden drei Wochen vor der Anhörung zur Verfügung gestellt.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16

Rechtsbehelf

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf der Grundlage dieser Verordnung ergangene Beschlüsse hinreichend begründet werden und dass gegen sie ein wirksames Überprüfungs- und/oder Beschwerdeverfahren eingeleitet werden kann.

Artikel 17

Erleichterung der Aufsicht

Die Flugsicherungsorganisationen erleichtern den nationalen Aufsichtsbehörden oder den in ihrem Namen tätigen anerkannten Organisationen Inspektionen und Kontrollen einschließlich Ortsbesichtigungen. Die durch diese Stellen berechtigten Personen sind befugt,

a) Rechnungslegungsunterlagen, Vermögensaufstellungen, Inventare und anderes für die Festlegung der Flugsicherungsgebühren relevantes Material zu prüfen,

b) Kopien oder Auszüge aus diesen Unterlagen anzufertigen,

c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle zu fordern,

d) Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

Die Inspektionen und Kontrollen erfolgen im Einklang mit den geltenden Verfahren des Mitgliedstaats, in denen sie durchzuführen sind.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am siebten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Diese Verordnung gilt ab 1. Januar 2007.

Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Artikel 9, 10, 12, 13 und 14 auf Streckengebühren bis 1. Januar 2008 aussetzen.

Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des Artikels 9 und der Artikel 11 bis 15 auf An- und Abfluggebühren bis 1. Januar 2010 aussetzen.

Wenn die Mitgliedstaaten beschließen die Anwendung gemäß Unterabsätzen 2 und 3 auszusetzen, setzen sie die Kommission hiervon in Kenntnis.

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

Brüssel, den 6. Dezember 2006

Für die Kommission
Jacques BARROT
Vizepräsident

ANHANG I

PRÜFUNG DER FLUGHÄFEN NACH ARTIKEL 1 ABSATZ 6

Bevor die Mitgliedstaaten einen Beschluss nach Artikel 1 Absatz 6 fassen, prüfen sie,

1. inwieweit es Flugsicherungsorganisationen freisteht, Flugsicherungsdienste an Flughäfen anzubieten oder die Erbringung solcher Dienste einzustellen:

   — Gibt es beträchtliche wirtschaftliche Hindernisse, die es einer Flugsicherungsorganisation nicht erlauben würden, Flugsicherungsdienste anzubieten oder die Erbringung solcher Dienste einzustellen?

   — Gibt es beträchtliche rechtliche Hindernisse, die es einer Flugsicherungsorganisation nicht erlauben würden, Flugsicherungsdienste anzubieten oder die Erbringung solcher Dienste einzustellen?

   — Die Länge der Vertragsdauer.

   — Gibt es ein Verfahren, das den Transfer von Vermögensgegenständen und Personal von einer Flugsicherungsorganisation auf eine andere ermöglicht?

2. inwieweit Flughäfen frei entscheiden können, von wem sie Flugsicherungsdienste beziehen, einschließlich der Möglichkeit, diese Dienste selbst zu erbringen:

   — Können die Flughäfen, Flugsicherungsdienste selbst erbringen?

   — Gibt es Hindernisse rechtlicher, vertraglicher oder praktischer Art, die einem Flughafen den Wechsel zu einer anderen Flugsicherungsorganisation erschweren?

   — Welche Rolle spielen die Vertreter der Luftraumnutzer bei der Auswahl der Flugsicherungsorganisation?

3. inwieweit mehrere Flugsicherungsorganisationen zur Verfügung stehen, unter denen die Flughäfen auswählen können:

   — Gibt es starre Strukturen, die die Auswahl der Flugsicherungsdienste für die Flughäfen konkret einschränken?

   — Gibt es alternative Anbieter von Flugsicherungsdiensten und/oder besteht die Möglichkeit, solche Dienste selbst zu erbringen, so dass die Flughäfen mehr Wahlmöglichkeiten haben?

4. inwieweit Flughäfen wirtschaftlichem Kostendruck oder anreizgestützten Regulierungsmaßnahmen unterliegen:

   — Werben die Flughäfen aktiv um Fluggesellschaften?

   — In welchem Umfang tragen die Flughäfen die Gebühren für Flugsicherungsdienste selbst?

   — Arbeiten die Flughäfen unter Wettbewerbsbedingungen oder wirtschaftlichen Anreizen, die auf eine Preisbegrenzung oder anderweitige Kostenreduzierung abzielen?

ANHANG II

TRANSPARENZ DER GEBÜHRENERHEBUNGSGRUNDLAGE

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen füllen die nachstehende Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzone aus.

Bei den Zahlen handelt es sich um die Istzahlen für das Jahr n – 3 bis zum Jahr n – 1 sowie um die Planzahlen ab dem Jahr n. Die Istkosten werden anhand der geprüften Abschlüsse festgestellt. Die Plankosten werden anhand des Geschäftsplans, der eine Voraussetzung für die in Artikel 7 der Flugsicherungsdienste-Verordnung genannten Zertifizierung des Dienstleisters ist, festgestellt.

Die Kosten werden in der Landeswährung angegeben.

Tabelle 1

Gesamtkosten

Organisation:

Gebührenzone:

Jahr n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Art der Kosten									
Personal									
Andere Betriebskosten									
Abschreibung									
Kapitalkosten									
Außerordentliche Posten									
Gesamtkosten									
Art des Dienstes									
Flugverkehrsmanagement									
Kommunikation									
Navigation									
Überwachung									
Suche und Rettung									
Flugberatung									
Flugwetterdienste									
Aufsicht									
Andere kostenrelevante Leistungen der Öffentlichen Hand									
Gesamtkosten									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Zusatzinformationen zum Wechselkurs der Landeswährung gegenüber dem Euro.									
Wechselkurs (1 EUR =)									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P

Zusatzinformationen zu den Kapitalkosten

Durchschnittliches Betriebskapital									
davon: durchschnittliches langfristiges Vermögen									
Kapitalkosten vor Steuern (in %)									
Eigenkapitalrendite (in %)									
Durchschnittlicher Zinssatz für Verbindlichkeiten (in %)									

2. WEITERE ANGABEN

Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen mindestens folgende Angaben vor:

— Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste auf die einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754), aufgeteilt werden, und Beschreibung der Methode, nach der diese Kosten den einzelnen Gebührenzonen zugewiesen werden;

— Beschreibung und Erläuterung der Unterschiede zwischen den Plan- und Istzahlen für das Jahr n – 1;

— Beschreibung und Erläuterung der für fünf Jahre angesetzten Plankosten anhand des Geschäftsplans;

— Beschreibung der bei den Mitgliedstaaten anfallenden Kosten („Andere kostenrelevante Leistungen der Öffentlichen Hand“);

— Beschreibung und Erläuterung der Methode zur Berechnung der Abschreibungskosten: Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten; bei Abschreibung auf der Grundlage des Wiederbeschaffungswerts Angabe vergleichbarer Anschaffungskosten;

— Begründung der Kapitalkosten einschließlich der Vermögensbestandteile;

— Beschreibung der Kosten für jeden Flughafen in jeder An- und Abfluggebührenzone; bei Flughäfen mit weniger als 20 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr (berechnet als Durchschnitt der in den drei Vorjahren erfolgten Starts und Landungen) können die Kosten als Gesamtkosten pro Flughafen angegeben werden;

— Aufschlüsselung der Kosten für Wetterdienste nach direkten Kosten und „MET-Basiskosten“, d. h. Kosten für meteorologische Einrichtungen und Dienste, die auch allgemeinen meteorologischen Zwecken dienen. Hierzu zählen allgemeine Wetteranalyse und -vorhersage, Wetterradar- und -satellitenbeobachtung, Boden- und Höhenwetterbeobachtungsnetze, meteorologische Kommunikationssysteme, Datenverarbeitungszentren und unterstützende Forschungs-, Ausbildung- und Verwaltungsleistungen;

— Beschreibung der Methode, nach der die gesamten Kosten für meteorologische Dienste (MET-Kosten) und MET-Basiskosten auf die Zivilluftfahrt und Gebührenzonen aufgeteilt werden.

ANHANG III

BESONDERE TRANSPARENZANFORDERUNGEN AN FLUGHÄFEN IM SINNE VON ARTIKEL 1 ABSATZ 6

1. KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

1.1 **Berichtstabelle**

Die Flugsicherungsorganisationen füllen die nachstehende Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzone aus.

Bei den Zahlen handelt es sich um die Istzahlen für das Jahr n – 3 bis zum Jahr n – 1 sowie um die Planzahlen ab dem Jahr n. Die Istkosten werden anhand der geprüften Abschlüsse festgestellt. Die Plankosten werden anhand des Geschäftsplans, der eine Voraussetzung für die Zertifizierung des Dienstleisters ist, festgestellt.

Die Kosten werden in der Landeswährung angegeben.

Tabelle 1

Gesamtkosten

Organisation:

Gebührenzone:

Jahr n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Art der Kosten									
Personal									
Andere Betriebskosten									
Abschreibung									
Kapitalkosten									
Außerordentliche Posten									
Gesamtkosten									

1.2 **Weitere Angaben**

Darüber hinaus legen die Flugsicherungsorganisationen mindestens folgende Angaben vor:

— Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste auf die einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754), aufgeteilt werden;

— Beschreibung und Erläuterung der Unterschiede zwischen den nicht vertraulichen Plan- und Istzahlen für das Jahr n – 1;

— Beschreibung und Erläuterung der nicht vertraulichen sich über fünf Jahre erstreckenden Plankosten und Investitionen im Verhältnis zum erwarteten Verkehrsaufkommen;

— Beschreibung und Erläuterung der Methode zur Berechnung der Abschreibungskosten: Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten;

— Erläuterung der Kapitalkosten.

2. FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNG

Die Flugsicherungsorganisationen geben für jede An- und Abfluggebührenzone folgende Information an:

— Beschreibung der Finanzierung der Kosten der Flugsicherungsdienste.

ANHANG IV

BERECHNUNG DER STRECKENDIENSTLEISTUNGSEINHEITEN

1. Eine Streckendienstleistungseinheit entspricht dem Produkt aus dem Faktor „Flugstrecke“ und dem Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs.

2. Der Faktor „Flugstrecke“ entspricht dem Hundertstel der in der Großkreisentfernung zwischen dem Einflugpunkt in den Luftraum und dem Ausflugpunkt aus diesem Luftraum zurückgelegten Kilometer, wie sie sich aus dem zuletzt bekannten Flugplan ergeben, der von dem betreffenden Luftfahrzeug für Zwecke der Verkehrsflusssteuerung eingereicht wurde.

3. Sind Einflug- und Ausflugpunkt eines Fluges in einem gebührenpflichtigen Luftraum identisch, entspricht der Faktor „Flugstrecke“ der Großkreisentfernung zwischen diesen Punkten und dem entferntesten Punkt des Flugplans.

4. Für jeden Start und jede Landung im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats werden von der zugrunde gelegten Strecke pauschal 20 Kilometer abgezogen.

5. Der Faktor „Gewicht“ entspricht der auf zwei Dezimalstellen berechneten Quadratwurzel der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte im Lufttüchtigkeitszeugnis oder in einem anderen vom Luftfahrzeughalter vorgelegten gleichwertigen amtlichen Dokument eingetragene zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs angibt. Ist dieses Gewicht unbekannt, so wird der Faktor „Gewicht“ unter Zugrundelegung des Gewichts der schwersten Ausführung berechnet, die von diesem Luftfahrzeugtyp bekannt ist. Sind für ein Luftfahrzeug mehrere zulässige Starthöchstgewichte eingetragen, wird das höchste Gewicht herangezogen. Betreibt ein Luftfahrzeughalter mehrere Luftfahrzeuge, bei denen es sich um verschiedenen Ausführungen desselben Typs handelt, so wird der Faktor „Gewicht“ für jedes Luftfahrzeug dieses Typs auf der Grundlage des Durchschnitts der Starthöchstgewichte aller seiner Luftfahrzeuge dieses Typs bestimmt. Die Berechnung dieses Faktors pro Luftfahrzeugtyp und Luftfahrzeughalter erfolgt mindestens einmal jährlich.

ANHANG V

BERECHNUNG DER AN- UND ABFLUGDIENSTLEISTUNGSEINHEITEN

1. Die An- und Abflugdienstleistungseinheit entspricht dem Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs.

2. Der Faktor „Gewicht“ entspricht dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs gemäß Anhang IV Absatz 5 angibt, potenziert mit 0,7. Während einer Übergangszeit von fünf Jahren nach Berechnung des ersten An- und Abfluggebührensatzes auf der Grundlage dieser Verordnung liegt dieser Exponent jedoch zwischen 0,5 und 0,9.

ANHANG VI

GEBÜHRENREGELUNG

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten füllen die nachstehende Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzone aus. Die Mitgliedstaaten erstellen darüber hinaus eine konsolidierte Tabelle 1 für jede ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzone. Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, füllen sie die Tabelle gemeinsam im Einklang mit den nach Artikel 4 Absatz 4 getroffenen Vereinbarungen aus.

Bei den Zahlen handelt es sich um die Istzahlen für das Jahr n – 3 bis zum Jahr n – 1 sowie um die Planzahlen ab dem Jahr n. Als „Gesamtkosten" gilt die Summe aller in Tabelle 1 ausgewiesenen Gesamtkosten, die der betreffenden Gebührenzone zugewiesen werden.

Tabelle 2

Berechnung des Gebührensatzes

Organisation(en):

Gebührenzone:

Jahr n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Gebührensatz (in EUR)									
Gesamtkosten [1]									
Kosten für gebührenfreie Flüge									
Übertragung in das Jahr n									
Einnahmen aus anderen Quellen									
Zurechenbare Kosten									
Dienstleistungseinheiten insgesamt									
Gebührenpflichtige Dienstleistungseinheiten insgesamt									
Gebührensatz [2]									

[1] Als Summe aller in Tabelle 1 ausgewiesenen Gesamtkosten, die dieser Gebührenzone zugewiesen werden. (Bei Auslagerung bestimmter Flugsicherungsdienste werden die Jahresausgaben als Kosten herangezogen.)
[2] Gebührensatz = Zurechenbare Kosten/Gebührenpflichtige Dienstleistungseinheiten.

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Gebührensatz (in Landeswährung)									
Wechselkurs (1 EUR =)									
Gebührensatz									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Saldovortrag (in Landeswährung)									
Den Nutzern in Rechnung gestellte Gebühren									
Istkosten insgesamt									
Einnahmen aus anderen Quellen									
Istkosten für gebührenfreie Flüge									
Übertragung in das Jahr n									
Saldo von Jahr n									

2. WEITERE ANGABEN

Darüber hinaus legen die betreffenden Mitgliedstaaten mindestens folgende Angaben vor:

— Beschreibung der verschiedenen Gebührenzonen und Begründung ihrer Einrichtung, insbesondere im Hinblick auf An- und Abfluggebührenzonen und potenzielle Quersubventionierung zwischen Flughäfen;

— Beschreibung und Erläuterung der Berechnung der geschätzten gebührenpflichtigen Dienstleistungseinheiten;

— Beschreibung und Erläuterung der Methode zum Ausgleich des Saldos aus der Über- oder Unterzahlung der Vorjahre;

— Beschreibung der Freistellungspolitik und der Finanzierung der diesbezüglichen Kosten;

— Beschreibung der Einnahmen aus anderen Quellen, sofern vorhanden;

— Beschreibung und Erläuterung der Anreizmaßnahmen gegenüber Flugsicherungsorganisationen, insbesondere der Modalitäten, nach denen die Höhe der Gebührensätze gesetzlich festgelegt wird, und Beschreibung und Erläuterung der Leistungsziele sowie der Art und Weise, wie sie bei der Festsetzung der Gebührenhöchstsätze berücksichtigt werden;

— Beschreibung der Vorgehensweise der Flugsicherungsorganisationen, um der prognostizierten Nachfrage und den Leistungszielen zu entsprechen;

— Beschreibung und Erläuterung der Anreizmaßnahmen für die Nutzer von Flugsicherungsdiensten.