KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1794/2006

av den 6 december 2006

om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

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 (förordning om tillhandahållande av tjänster) ([1]), särskilt artikel 15.4,

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) ([2]), särskilt artikel 8.2, och

av följande skäl:

(1) Kommissionen skall inrätta ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster i hela gemenskapen. En direkt tillämplig förordning är det instrument som lämpar sig bäst för detta, för att kunna garantera en enhetlig tillämpning av det gemensamma avgiftssystemet inom det gemensamma europeiska luftrummet.

(2) Eurocontrol har i enlighet med artikel 8.1 i ramförordningen fått i uppdrag att bistå kommissionen vid utvecklingen av genomförandebestämmelser för ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Den här förordningen grundas på den rapport av den 29 oktober 2004 som blev resultatet av detta uppdrag.

(3) Utvecklingen av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster som tillhandahålls under alla flygningens faser är mycket viktigt för förverkligandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Systemet bör bidra till att större insyn uppnås med avseende på fastställande, påförande och indrivande av avgifter från luftrummets användare. Systemet bör också främja ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster till användare av sådana tjänster som finansierar systemet samt främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster.

(4) I enlighet med det övergripande målet att förbättra kostnadseffektiviteten för flygtrafiktjänster bör avgiftssystemet främja kostnads- och driftseffektivitet.

(5) För att kunna ge passagerare tillgång till flygtransportnätet och särskilt till medelstora och mindre flygplatser men också till storflygplatser till en rimlig kostnad, bör medlemsstaterna kunna tillämpa samma enhetsavgift för terminalserviceavgifter vid alla flygplatser som betjänas av samma leverantörer av flygtrafiktjänster, eller vid flera grupper av sådana flygplatser, för att kunna täcka de totala kostnaderna för terminaltjänster.

(6) Det gemensamma avgiftssystemet bör vara förenligt med artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart.

(7) Eftersom de flesta av medlemsstaterna är parter i Eurocontrols multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter av den 12 februari 1981 och gemenskapen har undertecknat protokollet om anslutning till Eurocontrols reviderade konvention, bör de regler som formuleras i denna förordning stämma överens med Eurocontrols system för undervägsavgifter.

(8) Avgiftssystemet bör medge ett optimalt utnyttjande av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödet, särskilt inom de funktionella luftrumsblock som skall inrättas enligt artikel 5 i 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) ([3]).

(9) I enlighet med det uttalande som bifogas förordningen om luftrummet ([4]) kommer kommissionen att 2008 utarbeta en rapport om erfarenheterna från inrättandet av funktionella luftrumsblock. Vid detta tillfälle kommer kommissionen att bedöma vilka svårigheter som kan uppstå om separata enhetsavgifter bibehålls inom ett funktionellt luftrumsblock.

(10) Det är nödvändigt att fastställa krav om att fullständig och tydlig information om kostnadsbasen i god tid görs tillgänglig till företrädarna för luftrummets användare och till de behöriga myndigheterna.

(11) De avgiftsnivåer som fastställs, i synnerhet för lätta flygplan, bör inte avskräcka från utnyttjande av de hjälpmedel och tjänster som krävs för säkerheten, eller från införande av ny teknik och nya förfaranden.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.
([4]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 25.

(12) Avgiftsberäkningen för terminala flygtrafiktjänster bör återspegla skillnaden mellan denna typ av tjänster och flygtrafiktjänster *en route*.

(13) 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.

(14) För att effektivisera avgiftssystemet och minska arbetet med administration och redovisning bör medlemsstaterna ha möjlighet att ta ut undervägsavgifter gemensamt, inom ramen för ett gemensamt system för undervägsavgifter, genom att en enda avgift tas ut per flygning.

(15) Det är viktigt att förstärka de rättsliga medel som krävs för att se till att användare av flygtrafiktjänster snabbt och till fullo betalar avgifter för flygtrafiktjänster.

(16) Avgifter för luftrummets användare bör införas och tillämpas på ett rättvist och öppet sätt, efter konsultation med användarna. Sådana avgifter bör ses över regelbundet.

(17) 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 de åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster som stämmer överens med Eurocontrols system för undervägsavgifter.

2. Förordningen skall tillämpas på flygtrafiktjänster som tillhandahålls av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämns i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 550/2004 och av leverantörer av flygvädertjänster om dessa utses i enlighet med artikel 9.1 i samma förordning, för allmän flygtrafik inom ICAO-regionerna Europa och Afrika där medlemsstaterna har ansvar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster.

3. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det luftrum för vilket de ansvarar inom andra ICAO-regioner på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på leverantörer av flygtrafiktjänster som har fått tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, i enlighet med artikel 7.5 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

5. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa denna förordning på flygtrafiktjänster som tillhandahålls vid flygplatser med mindre än 50 000 kommersiella rörelser per år, oavsett maximal startmassa och antal passagerarsäten, där antalet rörelser skall beräknas som det genomsnittliga antalet starter och landningar per år över de tre föregående åren.

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta. Kommissionen kommer att regelbundet offentliggöra en aktuell förteckning över vilka flygplatser som undantas från tillämpningen.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av de principer som anges i artiklarna 14 och 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster, får medlemsstaterna besluta att inte beräkna terminalavgifter enligt vad som föreskrivs i artikel 11 i den här förordningen och inte fastställa enhetsavgift enligt artikel 13 i den här förordningen för flygtrafiktjänster som tillhandahålls vid flygplatser med mindre än 150 000 kommersiella rörelser per år, oavsett maximal startmassa och antal passagerarsäten, där antalet rörelser skall beräknas som det genomsnittliga antalet starter och landningar per år över de tre föregående åren.

Innan ett sådant beslut fattas skall medlemsstaterna göra en bedömning av i vilken utsträckning de villkor som anges i bilaga I efterlevs, i konsultation med företrädare för luftrummets användare.

Den slutliga bedömningen av huruvida villkoren uppfylls samt medlemsstaternas beslut skall offentliggöras och meddelas kommissionen, med en fullständig motivering av medlemsstatens slutsatser, däribland resultatet av konsultation med användarna.

Artikel 2

Definitioner

Vid tillämpningen av denna förordning skall definitionerna i artikel 2 i ramförordningen gälla.

Därutöver skall följande definitioner gälla:

a) *användare av flygtrafiktjänster*: den som var användare av luftfartyget vid den tidpunkt flygningen utfördes, eller, om användarens identitet är okänd, luftfartygets ägare, om denne inte visar vem som i annat fall var användaren vid denna tidpunkt.

b) *företrädare för luftrummets användare:* varje juridisk person eller enhet som företräder en eller flera kategorier användare av flygtrafiktjänster.

c) *IFR:* instrumentflygregler, enligt definitionen i bilaga 2 till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart (tionde upplagan, juli 2005).

d) *VFR:* visuellflygregler, enligt definitionen i bilaga 2 till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart (tionde upplagan, juli 2005).

e) *undervägsavgiftszon:* en volym i luftrummet för vilken en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift har fastställts.

f) *terminalavgiftszon:* en flygplats eller en grupp flygplatser för vilken en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift har fastställts.

g) *kommersiell flygtransport:* varje flygoperation som inbegriper transport av passagerare, last eller post mot ersättning eller hyra.

Artikel 3

Principer för avgiftssystemet

1. Avgiftssystemet skall återspegla de kostnader som uppstår direkt och indirekt vid tillhandahållandet av flygtrafiktjänster.

2. Kostnaderna för flygtrafiktjänster *en route* skall finansieras genom undervägsavgifter som påförs användarna av flygtrafiktjänster.

3. Kostnaderna för terminaltjänster skall finansieras genom terminalavgifter som påförs användarna av flygtrafiktjänster och/eller andra intäkter, bland annat korssubventionering som är förenlig med gemenskapslagstiftningen.

4. Punkterna 2 och 3 skall inte påverka finansieringen av undantag för vissa användare av flygtrafiktjänster genom andra finansieringskällor enligt artikel 9.

5. Avgiftssystemet skall tillgodose insyn och konsultation angående kostnadsbaser och fördelningen mellan kostnader bland de olika tjänsterna.

Artikel 4

Inrättande av avgiftszoner

1. Medlemsstaterna skall inrätta avgiftszoner i det luftrum som faller under deras ansvarsområde där flygtrafiktjänster levereras till luftrummets användare.

2. Avgiftszoner skall definieras i överensstämmelse med flygkontrollverksamheter och flygkontrolltjänster efter konsultation med företrädare för luftrummets användare.

3. En avgiftszon för undervägsavgifter skall sträcka sig från marken till och med det övre luftrummet utan att detta påverkar medlemsstaternas möjlighet att inrätta en särskild zon för komplexa terminalområden efter samråd med företrädare för luftrummets användare.

4. Om avgiftszonerna sträcker sig över fler än en medlemsstats luftrum, skall de berörda medlemsstaterna vidta lämpliga arrangemang så att denna förordning tillämpas konsekvent och enhetligt i det berörda luftrummet. De skall underrätta kommissionen och Eurocontrol om detta.

KAPITEL II

KOSTNADER FÖR ATT TILLHANDAHÅLLA FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Artikel 5

Tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster som avses i artikel 1.2 och 1.4 skall fastställa de kostnader de har för att tillhandahålla flygtrafiktjänster i förhållande till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt ICAO:s regionala flygtrafikplan för europeiska regionen i de avgiftszoner som de ansvarar för.

Dessa kostnader skall omfatta administrativa omkostnader, utbildning, tester och försök samt forskning och utveckling fördelade på dessa tjänster.

2. Medlemsstaterna får ta upp följande kostnader när de uppstår i samband med tillhandahållande av flygtrafiktjänster:

a) Kostnader som uppstår hos den berörda nationella myndigheten.

b) Kostnader som uppstår hos erkända organisationer enligt artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

c) Kostnader som beror på internationella avtal.

3. Utan att det påverkar andra finansieringsformer och i syfte att garantera en hög säkerhetsnivå, kostnadseffektivitet samt att tjänsterna tillhandahålls, får avgifterna användas för att finansiera kostnader för projekt som är avsedda att hjälpa särskilda kategorier av luftrummets användare och leverantörer av flygtrafiktjänster att förbättra gemensamma infrastrukturer för flygtrafik i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

Artikel 6

Beräkning av kostnader

1. Kostnaderna för tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas enligt artikel 5 skall fastställas i överensstämmelse med de räkenskaper som avses i artikel 12 i förordningen om tillhandahållande av tjänster för perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december. De engångseffekter som kan hänföras till införandet av internationella redovisningsstandarder får dock spridas över en period om högst 15 år.

2. De kostnader som avses i punkt 1 skall delas upp på personalkostnader, andra driftskostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader och exceptionella poster inbegripet skatter och betalda tullavgifter som inte kan återfås, samt alla andra relevanta kostnader:

Personalkostnader skall omfatta bruttoersättning, övertidsersättning, arbetsgivaravgifter till sociala trygghetssystem, pensionsavgifter och andra förmåner.

Andra driftskostnader skall omfatta kostnader som uppstått vid inköp av varor och tjänster som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, särskilt utlagda tjänster som kommunikation, extern personal som konsulter, material, energi, förnödenheter, hyra av lokaler, utrustning och hjälpmedel, underhåll, försäkringskostnader och resekostnader. När en leverantör av flygtrafikledningstjänster köper andra flygtrafiktjänster skall tjänsteleverantören innefatta den faktiska kostnaden för dessa tjänster i sina övriga driftskostnader.

Avskrivningskostnader skall gälla de sammanlagda fasta tillgångarna som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Fasta tillgångar skall skrivas av i förhållande till den förväntade driftslängden, med tillämpning av linjär avskrivning av anskaffningskostnaden för den tillgång som avskrivs. Om tillgången tillhör en leverantör av flygtrafiktjänster som är föremål för en stimulansåtgärd enligt artikel 12.2 kan nukostnadsredovisning användas i stället för redovisning av anskaffningskostnader vid beräkning av avskrivningen. Metoden skall vara densamma under hela avskrivningsperioden.

Kapitalkostnaderna skall vara lika med produkten av

a) summan av det genomsnittliga bokförda värdet av de fasta tillgångar som används av leverantören av flygtrafiktjänster, och som är i drift eller under konstruktion, och av det genomsnittliga värdet av det rörelsekapital som krävs för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, samt

b) det viktade genomsnittet av räntesatsen på skulder och inkomsten av kapital.

Extraordinära poster är engångskostnader i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster som har uppstått under året.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 femte stycket skall viktningsfaktorn grundas på proportionen av finansiering genom antingen skulder eller kapital. Räntesatsen på skulder skall vara lika med den genomsnittliga räntesatsen på skulder som leverantören av flygtrafiktjänster har. Avkastningen på eget kapital skall beräknas med hänsyn till den finansiella risk som leverantören av flygtrafiktjänster tar, med den nationella obligationsräntan som vägledning. När leverantören av flygtrafiktjänster är föremål för sådana stimulansåtgärder som avses i artikel 12.2, får pristillägg göras för att se till att adekvata hänsyn tas till den särskilda finansiella risk denna leverantör tar.

När tillgången inte tillhör leverantören av flygtrafiktjänster, men ändå innefattas i beräkningen av kapitalkostnader, skall medlemsstaterna se till att kostnaderna för dessa tillgångar inte återfås två gånger.

Artikel 7

Kostnadsfördelning

1. Kostnaderna för de tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas enligt artikel 5 skall fördelas på ett öppet sätt mellan de avgiftszoner där de faktiskt har uppstått.

När kostnader uppstår i flera olika avgiftszoner skall de fördelas proportionellt på grundval av en öppen och tydlig metod enligt kraven i artikel 8.

2. Kostnaderna för terminaltjänster skall gälla följande tjänster:

a) Flygplatskontrolltjänster, flygplatsens flyginformationstjänster inklusive flygrådgivningstjänster och alarmeringstjänster.

b) Flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygens inflygning och avgående inom ett visst avstånd från flygplatsen på grundval av operativa krav.

c) Ett lämpligt urval av alla andra komponenter i flygtrafiktjänsten, uppdelat på lämpligt sätt mellan *en route*-tjänster och terminaltjänster.

3. Kostnaderna för *en route*-tjänster skall gälla de kostnader som avses i punkt 1 med undantag för de kostnader som anges i punkt 2.

4. I de fall undantag för VFR-flygningar medges i enlighet med artikel 9 skall leverantören av flygtrafiktjänster skilja mellan kostnaderna för flygtrafiktjänster som tillhandahålls för VFR-flygningar och kostnader för tjänster som tillhandahålls för IFR-flygningar. Dessa kostnader får fastställas genom en marginalkostnadsmetod som tar hänsyn till de fördelar för IFR-flygningar som uppstår på grund av tjänster som beviljas VFR-flygningar.

Artikel 8

Insyn i kostnadsbasen

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 i förordningen om tillhandahållande av tjänster skall medlemsstater och leverantörer av flygtrafiktjänster organisera ett utbyte av information om kostnadsbaser, planerade investeringar och förväntad trafik med företrädarna för luftrummets användare, om de senare begär det. De skall därefter låta företrädarna för luftrummets användare, kommissionen och, när så är tillämpligt, Eurocontrol få insyn i de respektive kostnader som fastställts i enlighet med artikel 5 åtminstone på årsbasis.

2. Den information som avses i punkt 1 skall grundas på de rapporteringstabeller och regler som fastställs i bilaga II, eller i bilaga III del 1 i det fall en medlemsstat har fattat beslut som avses i artikel 1.6 eller har meddelat kommissionen att den avser att fatta ett sådant beslut.

KAPITEL III

FINANSIERING AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER GENOM FLYGTRAFIKAVGIFTER

Artikel 9

Undantag från flygtrafikavgifter

1. Medlemsstaterna skall undanta följande från undervägsavgifter:

a) Flygningar som genomförs med luftfartyg vars maximala tillåtna startvikt är mindre än två ton.

b) Blandade VFR/IFR-flygningar i avgiftszoner där de uteslutande genomförs enligt VFR och där avgifter 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. Flygningens status skall styrkas med vederbörlig statusbeteckning i färdplanen.

d) Flygningar med flygräddningstjänstuppdrag som har godkänts av den behöriga myndigheten.

2. Medlemsstaterna får undanta följande från undervägsavgifter:

a) Militärflygningar som genomförs med militärflygplan oavsett statstillhörighet.

b) Flygningar som genomförs i utbildningssyfte och uteslutande i avsikt att erhålla licens eller uppnå behörighet med avseende på pilotbesättning då detta styrks genom vederbörlig anmärkning i färdplanen. Dessa flygningar får genomföras enbart inom den berörda statens luftrum. Flygningen får inte transportera passagerare och/eller last, och inte heller tjäna till positionering eller överföring av luftfartyg.

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 positioneringsflygning av det berörda flygplanet.

d) Flygningar som avslutas vid samma flygplats som de startar från, utan mellanlandningar.

e) VFR-flygningar.

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

g) Tullens och polisens flygningar.

3. Medlemsstaterna får undanta de flygningar som anges i punkterna 1 och 2 från terminalavgifter.

4. De kostnader som uppstår vid undantagna flygningar skall inte tas med vid beräkning av enhetsavgifter.

Dessa kostnader skall bestå av

a) kostnader för undantagna VFR-flygningar enligt artikel 7.4, och

b) kostnader för undantagna IFR-flygningar som skall beräknas som produkten av de kostnader som har uppstått för IFR-flygningar och proportionen av antalet undantagna tjänstenheter. De kostnader som uppstår för IFR-flygningar skall vara lika med den totala kostnaden minskade med kostnaderna för VFR-flygningar.

Medlemsstaterna skall se till att leverantörerna av flygtrafiktjänster får ersättning för de tjänster som de tillhandahåller undantagna flygningar.

Artikel 10

Beräkning av undervägsavgifter

1. Undervägsavgifter för en specifik flygning i en specifik undervägsavgiftszon skall vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för undervägsavgiftszonen och antalet undervägstjänstenheter för den flygningen.

2. Utan att detta påverkar medlemsstaternas möjligheter att tillämpa ett system för stimulansåtgärder för leverantörer av flygtrafiktjänster enligt artikel 12.2, skall enhetsavgiften i undervägsavgiftszonen beräknas genom att man dividerar prognostiserat antal debiterbara undervägstjänstenheter för ifrågavarande år med prognostiserad kostnad för flygtrafiktjänster. De prognostiserade kostnaderna skall omfatta balansen från över- eller underskott från tidigare år.

3. Undervägstjänstenheterna skall beräknas enligt bilaga IV.

Artikel 11

Beräkning av terminalavgifter

1. Utan att det påverkar möjligheterna enligt artikel 3 att finansiera terminala flygtrafiktjänster med hjälp av andra finansieringskällor, skall terminalavgiften för en specifik flygning inom en specifik terminalavgiftszon vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för terminalavgiftszonen och antalet terminaltjänstenheter för den flygningen.

2. Utan att detta påverkar medlemsstaternas möjligheter att tillämpa ett system för stimulansåtgärder för leverantörer av flygtrafiktjänster enligt artikel 12.2, skall enhetsavgiften i terminalavgiftszonen beräknas genom att man dividerar prognostiserat antal debiterbara terminaltjänstenheter för ifrågavarande år med prognostiserade kostnader för flygtrafiktjänster. De prognostiserade kostnaderna skall omfatta balansen från över- eller underskott från tidigare år.

3. Terminaltjänstenheterna skall beräknas enligt bilaga V.

Artikel 12

Stimulansåtgärder

1. Medlemsstaterna får inrätta eller godkänna system för stimulansåtgärder som består av ekonomiska fördelar eller nackdelar som tillämpas på en icke-diskriminerande grund, öppen för insyn, för att främja förbättringar av tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och som får innebära en annan beräkning av avgifter enligt punkterna 2 och 3. Stimulansåtgärderna kan tillämpas för leverantörer av flygtrafiktjänster och för luftrummets användare.

2. När en medlemsstat beslutar att ett system för stimulansåtgärder skall tillämpas på leverantörer av flygtrafiktjänster skall den, efter det samråd som föreskrivs i artikel 15, på förhand bestämma de villkor enligt vilka maximinivån för enhetsavgiften eller för inkomsten skall fastställas för varje år under en period på högst fem år. Dessa villkor skall bestämmas med hänvisning till den beräknade kostnadsnivån (inklusive kapitalkostnader) under perioden och får också omfatta bestämmelser om finansiella anpassningar (antingen över eller under de förväntade kostnaderna) som grundas på särskilda aspekter av flygtrafiktjänsteleverantörens prestationer, som bland annat kan omfatta effektivitet, tjänsternas kvalitet, framgångar inom särskilda projekt, milstolpar eller kompetens, eller en samarbetsnivå med andra leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att dra fördel av nätverkseffekter.

3. När en medlemsstat beslutar att ett system för stimulansåtgärder, inbegripet flexibla tariffer nattetid, skall tillämpas på användare av flygtrafiktjänster, skall den, efter den konsultation som avses i artikel 15, anpassa avgifterna så att stimulansåtgärderna återspeglar användarnas ansträngningar att optimera användandet av flygtrafiktjänster, minska den sammanlagda kostnaden för dessa tjänster och öka deras effektivitet, särskilt genom att minska avgifter för luftburen utrustning som ökar kapaciteten eller så att de uppväger nackdelarna med att välja mindre trafikbelastade rutter.

Dessa system för stimulansåtgärder skall vara begränsade i fråga om tid, omfattning och belopp. De beräknade besparingar som genereras av förbättrad driftseffektivitet skall åtminstone uppväga kostnaderna för stimulansåtgärderna inom ett rimligt tidsperspektiv. Systemet skall regelbundet ses över i samarbete med företrädarna för luftrummets användare.

4. Medlemsstater som har inrättat eller godkänt system för stimulansåtgärder skall övervaka att dessa tillämpas korrekt av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

Artikel 13

Fastställande av enhetsavgifter för avgiftszoner

1. Medlemsstaterna skall se till att enhetsavgifter fastställs för varje avgiftszon på årsbasis. Medlemsstaten kan också se till att enhetsavgiften fastställs på förhand för varje år av en period om högst fem år.

2. I händelse av oväntade större förändringar av trafiken eller kostnaderna får enhetsavgifterna ändras under årets lopp.

3. Medlemsstaterna skall informera kommissionen, och i tillämpliga fall Eurocontrol, om de enhetsavgifter som fastställts för varje avgiftszon.

Artikel 14

Insamling av avgifter

1. Medlemsstaterna får samla in avgifterna i form av en enda avgift per flygning.

2. Användare av flygtrafiktjänster skall omedelbart och till fullo betala alla flygtrafikavgifter.

3. Medlemsstaterna skall se till att effektiva verkställighetsåtgärder tillämpas. Dessa åtgärder får omfatta nekande av tjänster, kvarhållande av luftfartyg eller andra tvångsåtgärder i enlighet med tillämplig lagstiftning.

Artikel 15

Insyn i avgiftssystemet

1. Medlemsstaterna skall se till att företrädare för luftrummets användare regelbundet konsulteras i fråga om avgiftspolicy. För detta ändamål skall medlemsstaterna ge företrädarna för luftrummets användare den information som krävs om avgiftsmekanismer enligt vad som föreskrivs i bilaga VI, eller, om en medlemsstat har fattat ett sådant beslut som avses i artikel 1.6, den information som krävs enligt bilaga III, del 2, och skall anordna en effektiv och öppen konsultationsutfrågning för att lägga fram denna information liksom den information som avses i artikel 8, i närvaro av de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster.

2. Utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 18 i förordningen om tillhandahållande av tjänster, skall den relevanta dokumentationen ställas till förfogande för företrädarna för luftrummets användare, kommissionen, Eurocontrol och de nationella tillsynsmyndigheterna tre veckor före konsultationsutfrågningen.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 16

Överklagande

Medlemsstaterna skall se till att beslut som fattas enligt denna förordning är lämpligt motiverade och är föremål för ett effektivt förfarande för omprövning och överklagande.

Artikel 17

Underlättande av övervakning av efterlevnaden

Leverantörer av flygtrafiktjänster skall underlätta inspektioner och undersökningar, inbegripet vid platsbesök, som genomförs av de nationella tillsynsmyndigheterna eller av en godkänd organisation som handlar på dessas vägnar. De personer som godkänts av dessa organ skall ha befogenhet att

a) undersöka relevanta räkenskapshandlingar, förteckningar över tillgångar, inventarier och allt annat material som är relevant för fastställandet av flygtrafikavgifter,

b) göra kopior av eller utdrag ur sådana dokument,

c) begära muntliga förklaringar på plats, och

d) gå in i relevanta lokaler, fastigheter och fordon.

Sådana inspektioner och undersökningar skall genomföras i enlighet med gällande förfaranden i de medlemsstater där de skall genomföras.

Artikel 18

Ikraftträdande

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

2. Denna förordning skall tillämpas från och med den 1 januari 2007.

Medlemsstaterna får dock skjuta upp tillämpningen av artiklarna 9, 10, 12, 13 och 14 när det gäller undervägsavgifter till den 1 januari 2008.

Medlemsstaterna får skjuta upp tillämpningen av artikel 9 och artiklarna 11–15 när det gäller terminalavgifter till den 1 januari 2010.

Om medlemsstaterna beslutar att skjuta upp tillämpningen enligt andra eller tredje stycket skall de meddela kommissionen.

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

Utfärdad i Bryssel den 6 december 2006.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

BILAGA I

BEDÖMNING AV VILLKOREN FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER PÅ FLYGPLATSER SOM OMFATTAS AV ARTIKEL 1.6

De villkor som skall bedömas enligt artikel 1.6 är följande:

1. I vilken omfattning leverantörer av flygtrafiktjänster fritt kan erbjuda sig att tillhandahålla eller sluta tillhandahålla flygtrafiktjänster på flygplatser, dvs.

   — om det finns några allvarliga ekonomiska hinder som kan stoppa en leverantör av flygtrafiktjänster från att erbjuda sig att tillhandahålla eller sluta tillhandahålla flygtrafiktjänster,

   — om det finns några allvarliga rättsliga hinder som kan stoppa en leverantör av flygtrafiktjänster från att erbjuda sig att tillhandahålla eller sluta tillhandahålla flygtrafiktjänster,

   — kontraktens varaktighet,

   — om det finns ett förfarande som gör det möjligt att överföra tillgångar och personal från en leverantör av flygtrafiktjänster till en annan.

2. I vilken omfattning flygplatserna fritt kan bestämma vem som skall tillhandahålla deras flygtrafiktjänster, däribland möjligheten att själva utföra tjänsterna, dvs.

   — om flygplatserna har möjlighet att gradvis själva börja utföra flygtrafiktjänster,

   — om det finns rättsliga, kontraktsmässiga eller praktiska hinder för flygplatsens möjligheter att byta leverantör av flygtrafiktjänster,

   — vilken roll företrädarna för luftrummets användare spelar vid valet av leverantör av flygtrafiktjänster.

3. I vilken omfattning det finns flera leverantörer av flygtrafiktjänster som flygplatserna kan välja mellan, dvs.

   — om det finns en strukturell tröghet som begränsar ett effektivt val mellan leverantörer av flygtrafiktjänster för flygplatserna,

   — om det finns något som visar på alternativa leverantörer av flygtrafiktjänster, inklusive möjligheten att själva utföra tjänsterna, som ger flygplatserna ett val när de skall beställa flygtrafiktjänster.

4. I vilken utsträckning flygplatserna är föremål för kommersiella pristryck eller reglering som är grundad på stimulansåtgärder, dvs.

   — om flygplatserna aktivt konkurrerar om flygtrafiken,

   — i vilken omfattning flygplatserna bär kostnaderna för flygtrafiktjänster,

   — om flygplatserna opererar i en konkurrensmiljö eller under ekonomiska stimulansåtgärder avsedda att begränsa priserna eller andra typer av kostnadsminskningar på grund av stimulansåtgärder.

BILAGA II

INSYN I KOSTNADSBASEN

1. RAPPORTERINGSTABELL

Medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster skall fylla i nedanstående rapporteringstabell för varje avgiftszon som de ansvarar för.

Siffrorna skall vara utfallet för år (n – 3) till och med år (n – 1) och planerade uppgifter för år (n) och framåt. Verkliga kostnader skall fastställas på grundval av reviderade räkenskaper. Planerade kostnader skall fastställas enligt den affärsplan som krävs för det certifikat som avses i artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Kostnaderna skall fastställas i den nationella valutan.

Tabell 1

Sammanlagda kostnader

Organisation:

Avgiftszon:

År 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
Uppdelat per kostnadstyp									
Personal									
Andra driftskostnader									
Avskrivningar									
Kapitalkostnad									
Extraordinära poster									
Sammanlagda kostnader									
Uppdelat per tjänst									
Flygledningstjänster									
Kommunikation									
Navigationstjänster									
Övervakning									
Flygräddning									
Flygbriefing									
Flygvädertjänster									
Tillsynskostnader									
Andra statliga kostnader									
Sammanlagda kostnader									

	(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
Kompletterande information om växelkursen mellan nationell valuta och euro									
Växelkurs (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
Kompletterande information om kapitalkostnader									
Genomsnittligt rörelsekapital									
varav genomsnittliga anläggningstillgångar									
Kapitalkostnad före skatt (%)									
Avkastning på eget kapital (%)									
Genomsnittlig skuldränta (%)									

2. TILLÄGGSINFORMATION

Medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster skall dessutom lämna åtminstone följande information:

— Beskrivning av den metod som används för att fördela kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av den förteckning över hjälpmedel och tjänster som finns i ICAO:s regionala flygtrafikplan, europeiska regionen (Dok 7754) och en beskrivning av den metod som används för att fördela dessa kostnader mellan olika avgiftszoner.

— Beskrivning och förklaring av skillnaderna mellan planerade och verkliga uppgifter för år (n – 1).

— Beskrivning och förklaring av de planerade kostnaderna för fem år framåt grundad på affärsplanen.

— Beskrivning av de kostnader som medlemsstaterna haft (andra statliga kostnader).

— Beskrivning och förklaring av den metod som används för beräkning av avskrivningskostnaderna: anskaffningskostnader eller återanskaffningsvärde. Om nukostnadsredovisning är den metod som används, skall jämförbara historiska uppgifter tillhandahållas.

— Verifikationer för kapitalkostnader, inklusive tillgångarnas beståndsdelar.

— Beskrivning av kostnaderna för varje flygplats inom varje terminalavgiftszon; för flygplatser med mindre än 20 000 kommersiella rörelser per år beräknat som ett genomsnitt över de tre senaste åren får kostnaderna presenteras som en sammanställning per flygplats.

— Uppdelning av vädertjänstkostnader mellan direkta kostnader och flygmeteorologiska kärnkostnader, definierade som kostnaderna för att underhålla meteorologiska hjälpmedel och tjänster som också tjänar allmänna meteorologiska behov. I dessa ingår allmän analys och väderprognoser, väderradar och satellitobservationer, mark- och atmosfärbaserade observationssystem, meteorologiska kommunikationssystem, databehandlingscentraler och stöd till grundforskning, utbildning och administration.

— Beskrivning av den metod som används för att fördela de sammanlagda flygvädertjänstkostnaderna och de flygmeteorologiska kärnkostnaderna till den civila luftfarten och mellan avgiftszonerna.

BILAGA III

SÄRSKILDA KRAV PÅ INSYN FÖR TILLHANDAHÅLLANDET AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER VID FLYGPLATSER SOM OMFATTAS AV ARTIKEL 1.6

1. KOSTNADERNA FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER

1.1 **Rapporteringstabell**

Leverantörerna av flygtrafiktjänster skall fylla i nedanstående rapporteringstabell för varje terminalavgiftszon som de ansvarar för.

Siffrorna skall vara utfallet för år (n – 3) till och med år (n – 1) och planerade uppgifter för år (n) och framåt. Verkliga kostnader skall fastställas på grundval av attesterade räkenskaper. Planerade kostnader skall beräknas enligt den affärsplan som krävs för certifikatet.

Kostnaderna skall fastställas i den nationella valutan.

Tabell 1

Sammanlagda kostnader

Organisation:

Avgiftszon:

År 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
Uppdelat per kostnadstyp									
Personal									
Andra driftskostnader									
Avskrivningar									
Kapitalkostnad									
Extraordinära poster									
Sammanlagda kostnaderts									

1.2 **Tilläggsinformation**

Leverantörerna av flygtrafiktjänster skall dessutom lämna åtminstone följande information:

— Beskrivning av den metod som används för att fördela kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av den förteckning över hjälpmedel och tjänster som finns i ICAO:s regionala flygtrafikplan, europeiska regionen (Dok 7754).

— Beskrivning och förklaring av skillnaderna mellan planerade och faktiska icke-konfidentiella uppgifter för år (n – 1).

— Beskrivning och förklaring av icke-konfidentiella planerade kostnader och investeringar i samband med förväntad trafik för de kommande fem åren.

— Beskrivning och förklaring av den metod som används för beräkning av avskrivningskostnaderna: anskaffningskostnader eller återanskaffningskostnader.

— Förklaring om kapitalkostnader.

2. FINANSIERING AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Leverantörerna av flygtrafiktjänster skall lämna följande information för varje terminalavgiftszon:

— Beskrivning av hur kostnaderna för flygtrafiktjänster finansieras.

BILAGA IV

BERÄKNING AV UNDERVÄGSTJÄNSTENHETERNA

1. Undervägstjänstenheten skall beräknas som avståndsfaktorn gånger viktfaktorn för det berörda luftfartyget.

2. Avståndsfaktorn beräknas genom att dividera med hundra (100) antalet kilometer i storcirkelavståndet mellan inträdes- och utträdespunkten i avgiftsluftrummet, enligt den senast kända färdplanen som lämnats in för det berörda luftfartyget för flödesplaneringsändamål.

3. Om en flygning har samma inträdes- och utträdespunkt i avgiftsluftrummet skall avståndsfaktorn vara lika med storcirkelavståndet mellan denna punkt och färdplanens mest avlägsna punkt.

4. Det avstånd som skall beaktas skall minskas med 20 kilometer för varje start och landning inom den berörda medlemsstatens territorium.

5. Viktfaktorn skall uttryckas i två decimaler och beräknas genom att dividera flygplanets vikt i ton med 50 och därefter ta kvadratroten ur den kvoten. Flygplanets vikt skall vara den maximala certifierade startvikten för flygplanet enligt luftvärdighetsbeviset eller motsvarande officiellt dokument som uppvisas av flygplansoperatören. Om denna vikt inte är känd skall vikten på det tyngsta kända flygplanet av samma typ användas. Om ett flygplan har flera certifierade maximala startvikter skall den största av dessa användas. Om en flygplansoperatör använder två eller flera flygplan som är olika versioner av samma typ skall genomsnittet av den maximala startvikten för alla operatörens plan av den typen användas för alla dessa plan. Viktfaktorn per flygplanstyp och per operatör skall beräknas åtminstone en gång om året.

BILAGA V

BERÄKNING AV TERMINALTJÄNSTENHETERNA

1. Terminaltjänstenheten skall vara lika med det ifrågavarande flygplanets viktfaktor.

2. Viktfaktorn skall uttryckas i två decimaler och beräknas genom att dividera flygplanets vikt i ton med 50 och upphöja den kvoten med 0,7. Luftfartygets vikt skall vara den maximala certifierade startvikten för flygplanen, enligt bilaga IV.5. Under en övergångsperiod om fem år efter beräkningen av den första terminaltjänstenheten enligt denna förordning skall dock denna exponent vara mellan 0,5 och 0,9.

BILAGA VI

AVGIFTSMEKANISM

1. RAPPORTERINGSTABELL

Medlemsstaterna skall fylla i nedanstående rapporteringstabell för varje avgiftszon som de ansvarar för. Medlemsstaterna skall också tillhandahålla en konsoliderad tabell 1 för varje avgiftszon som de ansvarar för. Om en avgiftszon sträcker sig över fler än en medlemsstats luftrum skall de berörda medlemsstaterna tillsammans fylla i tabellen i enlighet med de arrangemang som avses i artikel 4.4.

Siffrorna skall vara utfallet för år (n – 3) till och med år (n – 1) och planerade uppgifter för år (n) och framåt. De ”sammanlagda kostnaderna” skall beräknas som summan av alla de sammanlagda kostnader som redovisas i tabell 1 och som fördelats till denna avgiftszon.

Tabell 2

Beräkning av enhetsavgift

Organisation(er):

Avgiftszon:

År n:

Enhetsavgift (i euro))

	(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
Sammanlagda kostnader [1]									
Kostnader för undantagna flygningar									
Belopp överförda till år (n)									
Inkomster från andra källor									
Debiterbara kostnader									
Sammanlagda tjänstenheter									
Debiterbara tjänstenheter									
Enhetsavgift [2]									

[1] Summan av alla de sammanlagda kostnader som redovisas i tabell 1 och som fördelats till denna avgiftszon. (När vissa flygtrafiktjänster är utlagda på konsulter skall den beaktade kostnaden vara kostnaderna för de årliga utgifterna.)
[2] Enhetsavgift = debiterbar kostnad/debiterbara tjänstenheter.

Enhetsavgift (i nationell valuta)

	(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
Växelkurs (1 EUR =)									
Enhetsavgift									

Balans som skall överföras (i nationell valuta)

	(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
Avgifter som debiteras användarnars									
Verkliga sammanlagda kostnader									
Inkomster från andra källors									
Verkliga kostnader för undantagna flygningar									
Belopp överförda till år (n)									
Balans för år (n)									

2. TILLÄGGSINFORMATION

De berörda medlemsstaterna skall dessutom samla in och lämna åtminstone följande information:

— Beskrivning och motivering av inrättandet av de olika avgiftszonerna, särskilt i fråga om terminalavgiftszoner och potentiella korssubventioner mellan flygplatser.

— Beskrivning och förklaring av beräkningen av de prognostiserade debiterbara tjänstenheterna.

— Beskrivning och förklaring av den metod som används i samband med återhämtningen av balansen från tidigare års över- eller underskott.

— Beskrivning av policyn för undantag och en beskrivning av de ekonomiska medlen för att täcka de relaterade kostnaderna.

— Beskrivning av inkomster från andra källor, i förekommande fall.

— Beskrivning och förklaring av stimulansåtgärder för leverantörer av flygtrafiktjänster och i synnerhet vilka modaliteter som tillämpas för att fastställa villkorsregler om nivån på avgiftsenheterna. Beskrivning och förklaring av syftena i fråga om prestationer och på vilket sätt de beaktas vid fastställande av maximala enhetsavgifter.

— Beskrivning av de planer leverantörerna av flygtrafiktjänster har för att möta målen i fråga om prognostiserad efterfrågan och prestationer.

— Beskrivning och förklaring av stimulansåtgärder som tillämpas på användare av flygtrafiktjänster.