

Den Europæiske Unions Tidende

L 128



Dansk udgave

Retsforskrifter

56. årgang

9. maj 2013

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner ⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester ⁽¹⁾** 31

Pris: 4 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 390/2013

af 3. maj 2013

om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ⁽¹⁾, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 ⁽²⁾, særlig artikel 11, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge forordning (EF) nr. 549/2004 oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. Kommissionen bør vedtage gennemførelsesbestemmelser vedrørende detaljerne for præstationsordningens funktionsmåde.
- (2) Præstationsordningen bør bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet ved at forbedre luftfartstjenesternes præstationer generelt inden for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i præstationsrammen i ATM-masterplanen, under hensyn til de overordnede flyvesikkerhedsmål.
- (3) Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udvælgelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) ⁽³⁾, som ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009, oprettes en afgiftsordning og fælles projekter til gennemførelse af den europæiske ATM-masterplan. Både afgiftsordningen og de fælles projekter er afgørende for en vellykket gennemførelse af præstationsordningen.

(4) I henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 finder nærværende forordning anvendelse på de lufttrafikstyringsnetfunktioner, der henvises til i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ⁽⁴⁾, som ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009.

(5) Kommissionen kan bistås af et evalueringsorgan i forbindelse med præstationsordningens gennemførelse. Organet bør kunne give Kommissionen uafhængig rådgivning på alle områder, der har indvirkning på luftfartstjenesters og netfunktioners præstation.

(6) Eftersom de nationale tilsynsmyndigheder spiller en central rolle for præstationsordningens gennemførelse, bør medlemsstaterne sikre, at de er rustet til at varetage deres opgaver effektivt.

(7) For at sikre forbedringer på sigt i retning af de samfundsmæssige mål på højt plan, som omhandlet i den europæiske ATM-masterplan, bør præstationsordningen forvaltes med en videreførelse ud over en enkelt referencerperiode for øje.

(8) Præstationsordningen skal se luftfartstjenesterne ud fra en gate-to-gate-tilgang, som omfatter overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester, med henblik på at forbedre nettets overordnede præstation.

(9) Præstationsordningen bør indeholde indikatorer og bindende mål for de centrale præstationsområder, hvorved de fastsatte flyvesikkerhedsniveauer opnås og fastholdes fuldt ud.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁽⁴⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

- (10) Ved opstilling af unionsdækkende præstationsmål for en referenceperiode tager Kommissionen behørigt hensyn til det præstationsniveau, der er opnået i de(n) tidligere referenceperiode(r).
- (11) I lyset af de stærke forbindelser mellem de forskellige centrale præstationsområder bør der tages behørigt hensyn til den gensidige afhængighed præstationsmålene imellem, under hensyn til de overordnede flyvesikkerhedsmål, i forbindelse med udarbejdelsen og overvågningen af præstationsordningen.
- (12) Præstationsplaner bør etableres på det funktionelle luft-rumsblokniveau og bør med henblik på gennemsigtighed vise hver enkelt luftfartstjenesteudøvers bidrag inden for en funktionel luft-rumsblok til opnåelse af målene, kontrolleret på det mest hensigtsmæssige niveau.
- (13) Præstationsplaner bør beskrive de foranstaltninger, herunder incitamentsordninger, der har til formål at få interessenterne til at forbedre præstationerne på alle niveauer. Flyvesikkerhed bør ikke være genstand for incitamentet på grund af sin overordnede karakter.
- (14) Med henblik på at sikre, at interessenternes synspunkter høres, bør der afholdes effektive høringer på nationalt og europæisk niveau samt inden for de funktionelle luft-rumsblokke.
- (15) Under omstændigheder, der ikke kunne forudses på tidspunktet for præstationsplanernes vedtagelse, og som både er uafhjælpelige og uden for medlemsstaternes og de af præstationsmålene omfattede enheders kontrol, bør oprettelsen af egnede varslingsmekanismer gøre det muligt at iværksætte passende foranstaltninger, som har til formål at opretholde flyvesikkerhedskravene og kontinuiteten i tjenesternes udøvelse, hvilket kan omfatte en ændring af unionsdækkende eller lokale præstationsmål.
- (16) Civilt-militært samarbejde og koordination er af største vigtighed for at nå præstationsordningens mål med behørig hensyntagen til effektiviteten af militære missioner.
- (17) Præstationsordningen berører ikke bestemmelserne i forordning (EF) nr. 549/2004, som har til formål at beskytte vitale sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser.
- (18) Der udvælges centrale specifikke og målbare præstationsindikatorer, som gør det muligt at fordele ansvaret for at nå præstationsmålene. De tilhørende mål skal være opnåelige, realistiske og have faste tidsfrister, og de bør have til formål at styre den bæredygtige udøvelse af luftfartstjenester effektivt.
- (19) Gennemførelsen af bindende præstationsmål understøttet af incitamentet af økonomisk art kræver en passende sammenhæng med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester ⁽¹⁾.
- (20) De centrale præstationsindikatorer og præstationsmål skal fastsættes og gennemføres i overensstemmelse med de flyvesikkerhedsmål og -standarder, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 ⁽²⁾ og de tilhørende gennemførelsesbestemmelser tillige med de foranstaltninger, Unionen træffer med henblik på at nå og fastholde disse mål.
- (21) Kommissionen bør vurdere præstationsplaner og mål og sikre, at de er i overensstemmelse med og udgør et passende bidrag til de unionsdækkende mål og det europæiske ATM-nets samlede præstation. Hvis denne overensstemmelse og dette passende bidrag ikke kan påvises, bør Kommissionen anmode om, at præstationsplan(er) og mål ændres og/eller om, at der træffes afhjælpende foranstaltninger.
- (22) I referenceperioderne indføres en effektiv præstationsovervågningsproces, herunder dataindsamling og -formidling, for at sikre, at præstationens udvikling gør det muligt at nå målene og om nødvendigt at iværksætte passende foranstaltninger.
- (23) Når Kommissionen på basis af overvågningsresultater har omfattende bevismateriale, der viser, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der lå til grund for de oprindelige mål, ikke længere gælder, kan Kommissionen beslutte at ændre de unionsdækkende præstationsmål eller efter anmodning fra en medlemsstat tillade, at lokale mål ændres.
- (24) Udøvelsen af netfunktioner bør være underlagt præstationsmål. Denne forordning bør gælde for den netadministrator, der er oprettet i henhold til artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 ⁽³⁾. Forordning (EU) nr. 677/2011 bør ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte.
- (25) Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester ⁽⁴⁾, artikel 26 i forordning (EU) nr. 677/2011 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1216/2011 af 24. november 2011 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner ⁽⁵⁾ bør ophæves med virkning fra den 1. januar 2015.
- (26) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

⁽¹⁾ Se side 31 i denne EUT.

⁽²⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 310 af 25.11.2011, s. 3.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastlægges foranstaltninger for at forbedre luftfartstjenesternes og netfunktionernes overordnede præstation i den almene lufttrafik inden for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), de europæiske (EUR) og afrikanske (AFI) områder, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af luftfartstjenester, med henblik på at opfylde alle luftrumsbrugernes krav.

2. For så vidt angår opstillingen af mål, finder denne forordning anvendelse på luftfartstjenester, der udøves af:

- a) luftfartstjenesteudøvere, som er udpeget i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 550/2004
- b) vejrtjenesteudøvere, når sådanne er udpeget i henhold til artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 550/2004
- c) den netværksadministrator, der er oprettet i henhold til artikel 3 i forordning (EU) nr. 677/2011.

Forordningen finder også anvendelse på fastsættelse af mål og præstationsovervågning i forbindelse med omkostningseffektivitet for myndigheder eller enheder, der afholder omkostninger, som skal dækkes via brugerafgifter som angivet i artikel 15, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 6, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013.

3. Med forbehold af stk. 4 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende denne forordning i forbindelse med tårn- og indflyvningskontrolltjenester, der udbydes i nogle eller alle deres lufthavne med færre end 70 000 IFR-flybevægelser om året. De underretter Kommissionen herom.

4. Hvis ingen af en medlemsstats lufthavne når grænsen på 70 000 IFR-flybevægelser om året, gælder denne forordning som minimum for lufthavnen med det største antal IFR-flybevægelser.

5. Opstilling af mål for omkostningseffektivitet gælder for de fastlagte omkostninger, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004.

6. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende denne forordning:

- a) i luftrum under deres ansvarsområde i andre ICAO-områder, under forudsætning af at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater derom, og uden at det berører

medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 om international civil luftfart (Chicagokonventionen)

- b) på luftfartstjenesteudøvere, som har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering i henhold til artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

7. Uanset bestemmelserne om beskyttelse af oplysninger i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF⁽¹⁾ og direktivets gennemførelsesforordninger Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007⁽²⁾ og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007⁽³⁾ finder kravene om indberetning som defineret i kapitel V anvendelse på nationale myndigheder, luftfartstjenesteudøvere, lufthavnoperatører, lufthavnkoordinatorer og luftfartsselskaber.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »lufthavnoperatør«: lufthavnsdriftsorganet, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte lufthavnens faciliteter og koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige operatører, der opererer i lufthavnen eller i lufthavnssystemet
- 2) »data«: kvalitative, kvantitative og andre relevante oplysninger relateret til præstationerne inden for luftfartssektoren, der indsamles og systematisk behandles af eller på vegne af Kommissionen med det formål at gennemføre præstationsordningen
- 3) »præstationsindikatorer«: de indikatorer, der anvendes til overvågning, benchmarking og evaluering af præstationerne
- 4) »centrale præstationsindikatorer«: de præstationsindikatorer, der anvendes til opstilling af præstationsmål
- 5) »IFR-flybevægelser«: summen af starter og landinger, der udføres efter instrumentflyvereglerne, beregnet som et årgennemsnit over de tre år, der går forud for præstationsplanens forelæggelse
- 6) »bindende mål«: et præstationsmål vedtaget af medlemsstaterne som et led i en præstationsplan, der er underkastet en incitamentsordning og/eller korrigerende handlingsplaner
- 7) »luftfartsselskab«: en lufttransportvirksomhed med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i henhold til EU-lovgivningen
- 8) »fastlagte omkostninger«: de omkostninger, der er defineret i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004

⁽¹⁾ EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ EUT L 295 af 14.11.2007, s. 7.

- 9) »national myndighed«: den regulerende og/eller tilsynsførende myndighed på nationalt niveau eller inden for den funktionelle luftrumsblok, hvis omkostninger kan inddrives fra luftrumsbrugere, når de opstår i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester i medfør af artikel 6, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013
- 10) »åben rapporteringskultur«: en kultur, hvor operatører i forreste linje og lignende ikke straffes for handlinger, undladelser eller beslutninger, der står i rimeligt forhold til deres erfaring og uddannelse, mens grov uagtsomhed, forsætlige regelovertrædelser og destruktive handlinger samtidig ikke tolereres
- 11) »lufthavnskoordinator«: fysisk eller juridisk person, der er udpeget af en medlemsstat til at udføre de koordineringsopgaver i koordinerede lufthavne, som er fastsat i artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne ⁽¹⁾
- 12) »præstationsovervågning«: den kontinuerlige proces med indsamling og analyse af data for at måle det egentlige resultat af et system i forhold til de relevante (centrale) præstationsmål og præstationsplaner ved hjælp af de (centrale) præstationsindikatorer, der er fastsat i artikel 9 og i bilag I
- 13) »referenceperiode«: gyldigheds- og anvendelsesperiode for de unionsdækkende præstationsmål og præstationsplaner, der er anført i artikel 11, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr. 549/2004
- 14) »indtrængen på start- og landingsbane«: enhver hændelse på en flyveplads, der indebærer fejlagtig tilstedeværelse af et luftfartøj, et køretøj eller en person på det beskyttede areal af et område, der er beregnet til luftfartøjers landing og start
- 15) »lufttrafiktjenesteenhed« (ATS-enhed): en civil eller militær enhed, der er ansvarlig for udøvelse af lufttrafiktjeneste
- 16) »CNS-, MET- og AIS-tjenester«: kommunikations-, navigations- og overvågnings-tjenester, vejrtjenester til luftfartsformål og luftfartsinformationstjenester
- 17) »ekstraordinær situation«: omstændigheder, hvorunder ATM-kapaciteten er unormalt lav, således at niveauet for ATFM-forsinkelser er unormalt højt som følge af: en planlagt begrænsning, der skyldes en driftsmæssig eller teknisk ændring, meget dårlige vejrforhold, manglende tilgængelighed i store dele af luftrummet enten af naturrelaterede eller politiske grunde, arbejdsnedlæggelser, og netadministratoren aktiverer krisekoordineringscellen for europæisk luftfart (EACCC) som følge af en eller flere af disse årsager
- 18) »omstruktureringsomkostninger«: betydelige engangsomkostninger, der afholdes af luftfartstjenesteudøvere i omstruktureringsprocessen, ved at der indføres nye teknologier, procedurer og tilknyttede forretningsmodeller for at tilskynde til en integreret udøvelse af tjenester, hvis medlemsstaten ønsker at få dækket omkostningerne i en

eller flere referenceperioder. De kan omfatte kompensationsudgifter til arbejdstagere, lukning flyvekontrolcentraler, overflytning af aktiviteter til nye lokaliteter og afskrivning af aktiver og/eller erhvervelse af strategisk medbestemmesret i andre luftfartstjenesteudøvere.

Artikel 3

Præstationsvurderingsorgan

1. Hvis Kommissionen beslutter at udpege et evalueringsorgan til at bistå den i forbindelse med præstationsordningens gennemførelse, sker en sådan udpegning for et fast tidsrum, som falder sammen med referenceperioderne. Kommissionen udpeger formanden og medlemmerne af evalueringsorganet.
2. Præstationsvurderingsorganet skal have den fornødne kompetence og upartiskhed til selvstændigt at udføre de opgaver, det får tildelt af Kommissionen, navnlig inden for de centrale præstationsområder.
3. Præstationsvurderingsorganet bistår Kommissionen i forbindelse med præstationsordningens gennemførelse, navnlig med følgende opgaver:
 - a) indsamling, behandling, validering og formidling af præstationsrelaterede data
 - b) definition af nye eller tilpasning af centrale præstationsområder i overensstemmelse med de områder, der er identificeret i ATM-masterplanens præstationsramme, som nævnt i artikel 9, stk. 1, og de tilhørende centrale præstationsindikatorer
 - c) definition af passende centrale præstationsindikatorer med henblik på inden for alle centrale præstationsområder at dække netfunktionernes og luftfartstjenesternes præstationer i både overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontrolltjenester
 - d) opstilling og revision af unionsdækkende præstationsmål
 - e) opstilling af varslingsstærkelværdier som nævnt i artikel 10, stk. 4, for aktivering af varslingsystemerne i artikel 19
 - f) vurdering af overensstemmelsen af vedtagne præstationsplaner, herunder præstationsmål, med de unionsdækkende mål
 - g) evt. vurdering af overensstemmelsen af de i henhold til artikel 19, stk. 3, vedtagne varslingsstærkelværdier med de unionsdækkende varslingsstærkelværdier, der er nævnt i artikel 10, stk. 4
 - h) evt. vurdering af de reviderede præstationsmål eller de korrigerende foranstaltninger, som de berørte medlemsstater har iværksat
 - i) overvågning, benchmarking og evaluering af luftfartstjenesternes præstationer, herunder investerings- og kapitaludgifter, på lokalt og unionsdækkende niveau
 - j) overvågning, benchmarking og evaluering af netfunktionernes præstationer

⁽¹⁾ EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

- k) overvågning af det europæiske ATM-nets generelle præstation, herunder udarbejdelse af årsrapporter til Udvalget for det Fælles Luftrum
- l) vurdering af opfyldelsen af præstationsmålene efter hver referenceperiodes udløb med henblik på at forberede den følgende periode
- m) vurdering af netadministratorens præstationsplan, herunder dens overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål
- n) vedligeholdelse og støtte i forbindelse med koordinering af en interessents høringskalender med hensyn til præstationsplaner og de høringsopgaver, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013.

4. På Kommissionens anmodning stiller evalueringsorganet ad hoc-oplysninger eller rapporter om præstationsrelaterede spørgsmål til rådighed.

5. Præstationsvurderingsorganet kan rapportere og rette henstillinger til Kommissionen om forbedring af ordningen.

6. Forbindelserne med de nationale tilsynsmyndigheder:

- a) Med henblik på overvågning af det europæiske ATM-nets generelle præstation indhenter evalueringsorganet de nødvendige oplysninger om præstationsplanerne fra de nationale tilsynsmyndigheder.
- b) Præstationsvurderingsorganet bistår de nationale tilsynsmyndigheder efter deres anmodning herom, idet det giver et uafhængigt syn på de nationale præstationsproblemer, herunder faktuelle sammenligninger mellem luftfartstjenesteudøvere, der arbejder inden for lignende miljøer (benchmarking), analyser af præstationsændringer over de seneste fem år eller analyser af prognoser.
- c) De nationale tilsynsmyndigheder kan anmode om evalueringsorganets bistand til at definere vejledende værdier for opstilling af nationale mål under hensyntagen til de unionsdækkende mål. Disse værdier stilles til rådighed for de nationale tilsynsmyndigheder, luftfartstjenesteudøverne, lufthavnsoperatørerne og luftrumsbrugerne.

7. For at sikre overensstemmelse med de mål og standarder, der opstilles og gennemføres i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008, samarbejder evalueringsorganet i relevant omfang med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) om de opgaver, der fremgår af stk. 3, når disse er af flyvesikkerhedsmæssig art.

8. Med henblik på overvågning af det europæiske ATM-nets generelle præstation opretter evalueringsorganet hensigtsmæssige ordninger for samarbejde med luftfartstjenesteudøverne, lufthavnsoperatørerne, lufthavnskoordinatorerne og luftfartsselskaberne.

Artikel 4

Nationale tilsynsmyndigheder

1. De nationale tilsynsmyndigheder er ansvarlige for udarbejdelse af præstationsplaner samt for præstationskontrol og overvågning af præstationsplaner og mål. Ved udøvelsen af disse opgaver handler de upartisk, uafhængigt og gennemsigtigt.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale tilsynsmyndigheder har eller har adgang til de nødvendige ressourcer og kompetencer inden for alle de centrale præstationsområder til at varetage de opgaver, der fremgår af nærværende forordning, herunder de undersøgelsesbeføjelser, der er nødvendige for at udføre de opgaver, der fremgår af artikel 20.

3. Såfremt en medlemsstat har mere end én national tilsynsmyndighed, underretter den Kommissionen om, hvilken national tilsynsmyndighed der er ansvarlig for den nationale koordination i forbindelse med gennemførelsen af nærværende forordning.

Artikel 5

Funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne opstiller præstationsplaner på det funktionelle luftrumsbloksniveau.

2. Med henblik på at overholde forpligtelsen i stk. 1 skal medlemsstaterne

- a) sikre, at præstationsplanen er i overensstemmelse med den skabelon, der fastsættes i bilag II
- b) underrette Kommissionen om, hvilken national tilsynsmyndighed eller hvilket nationalt organ der er ansvarligt for koordinationen inden for den funktionelle luftrumsblok og for forbindelserne med Kommissionen med hensyn til præstationsplanens gennemførelse
- c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at:
 - i) der opstilles et enkelt mål for hver enkelt central præstationsindikator i henhold til bestemmelserne i litra e) og bilag I
 - ii) med henblik på gennemsigtighed fastlægges hver enkelt luftfartstjenesteudøvers bidrag inden for den funktionelle luftrumsblok, kontrolleret på det mest hensigtsmæssige niveau, til opnåelse af de præstationsmål, der er opstillet for den funktionelle luftrumsblok, i præstationsplanen
 - iii) de foranstaltninger, der henvises til i artikel 11, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr. 549/2004, defineres og iværksættes i referenceperioden, når målene ikke nås. Til dette formål anvendes de årlige værdier i præstationsplanen
- d) bære ansvaret for fastsættelsen og opfyldelsen af de præstationsmål, der er opstillet på lokalt niveau, dvs. for den funktionelle luftrumsblok, nationalt, for afgiftszone og lufthavn
- e) hvis der ikke er blevet fastlagt nogen fælles overflyvningsafgiftszone i henhold til artikel 4 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013, og hvis målene for overflyvningsomkostningseffektivitet derfor opstilles for mere end én afgiftszone inden for den funktionelle luftrumsblok, lægge disse mål

sammen til én samlet værdi for overflyvningsluftfartstjenester og til oplysning anføre et samlet tal, der viser omkostnings-effektivitetsindsatsen inden for den funktionelle luftrumsblok

- f) hvis en afgiftszone ændres i løbet af en referenceperiode, vise, at det med denne ændring stadig er muligt at overholde de præstationsmål, der er vedtaget for perioden
- g) sikre, at præstationsplanen er i overensstemmelse med nærværende forordnings anvendelsesområde i henhold til artikel 1, stk. 6, i denne forordning og artikel 7 i forordning (EF) nr. 549/2004.

Artikel 6

Netadministrator

Netadministratoren oprettet i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 og artikel 3 i forordning (EU) nr. 677/2011 skal udføre følgende opgaver i forbindelse med præstationsordningen:

- a) bistå Kommissionen med relevante oplysninger til udarbejdelsen af unionsdækkende præstationsmål forud for referenceperioderne og til overvågning af, at præstationsmålene nås i løbet af referenceperioden. Netadministratoren henleder navnlig Kommissionens opmærksomhed på eventuelle betydelige og varige fald i den operationelle præstation
- b) i medfør af artikel 21, stk. 5, give Kommissionen adgang til alle data som anført i bilag V
- c) bistå funktionelle luftrumsblokke og deres luftfartstjenestudøvere med at nå deres præstationsmål i løbet af referenceperioderne ved at sikre overensstemmelsen mellem præstationsplaner, netstrategiplanen og netoperationsplanen
- d) udarbejde en præstationsplan, netpræstationsplanen, i henhold til artikel 5, stk. 1, og artikel 16, stk. 1, litra a), i forordning (EU) nr. 677/2011, som forelægges Kommissionen senest seks måneder forud for hver enkelt referenceperiodes start og vedtages af Kommissionen inden hver enkelt referenceperiodes start. Præstationsplanen offentliggøres og skal
 - i) indeholde præstationsmål for alle centrale præstationsområder og for alle indikatorer, der stemmer overens med de unionsdækkende præstationsmål for hele referenceperioden med årlige værdier, der skal anvendes til overvågningsformål
 - ii) indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt med henblik på at nå målene
 - iii) om nødvendigt, eller når dette besluttet af Kommissionen, indeholde supplerende centrale præstationsindikatorer og mål.

Artikel 7

Koordination med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

I henhold til artikel 13a i forordning (EF) nr. 549/2004 og i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 koordinerer medlemsstaterne og Kommissionen efter omstændighederne med EASA for at sikre, at følgende aspekter er taget behørigt i betragtning:

- a) præstationsordningens flyvesikkerhedsaspekter, herunder opstilling, revision og gennemførelse af centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer og unionsdækkende sikkerhedsrelaterede præstationsmål, samt fremsættelsen af forslag om passende aktioner og foranstaltninger efter aktivering af en varslingsmekanisme
- b) de centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorers og måls overensstemmelse med gennemførelsen af det europæiske luftfartssikkerhedsprogram.

Artikel 8

Referenceperiodernes varighed

1. Præstationsordningens første referenceperiode omfatter kalenderårene 2012 til og med 2014. Præstationsordningens anden referenceperiode omfatter kalenderårene 2015 til og med 2019. De efterfølgende referenceperioder omfatter fem kalenderår, medmindre andet besluttet ved ændring af nærværende forordning.
2. Referenceperioden er den samme for de unionsdækkende præstationsmål og for præstationsplaner og -mål.

Artikel 9

Centrale præstationsområder og præstationsindikatorer

1. I forbindelse med opstillingen af mål træffer Kommissionen beslutning om eventuel sammenlægning og tilpasning af andre centrale præstationsområder i henhold til artikel 11, stk. 4, litra b), i forordning (EF) nr. 549/2004 i overensstemmelse med proceduren i artikel 5, stk. 3, i samme forordning.
2. I forbindelse med opstillingen af mål er der en eller et begrænset antal centrale præstationsindikatorer, der svarer til hvert enkelt centralt præstationsområde. Luftfartstjenesternes præstation vurderes ud fra bindende mål for hver enkelt central præstationsindikator.
3. I bilag I, afsnit 1, fastsættes de centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål og de centrale præstationsindikatorer på unionsniveau, udvalgt for hvert enkelt centralt præstationsområde.
4. I bilag I, afsnit 2, fastsættes de lokale centrale præstationsindikatorer for opstilling af lokale mål og de centrale præstationsindikatorer på lokalt niveau, der anvendes ved opstillingen af præstationsmålene. Det lokale niveau, dvs. funktionel luftrumsblok, nationalt niveau, afgiftszone og lufthavn, er angivet i bilag I, afsnit 2.

5. De centrale præstationsindikatorer må ikke ændres inden for en referenceperiode. Ændringer vedtages ved ændring af nærværende forordning senest seks måneder før vedtagelsen af nye unionsdækkende præstationsmål.

6. Med henblik på deres egen præstationsovervågning og/eller som et led i præstationsplanen kan medlemsstaterne beslutte at opstille præstationsindikatorer og tilhørende mål ud over de centrale præstationsområder og centrale præstationsindikatorer, der fremgår af denne artikel og af bilag I, afsnit 2. Disse supplerende indikatorer og mål understøtter opfyldelsen af de unionsdækkende mål og de deraf resulterende mål på lokalt niveau. De kan f.eks. omfatte og beskrive præstationsplanens civile-militære eller meteorologiske dimension og kan ledsages af passende incitamentsordninger.

7. For at lette implementeringen og målingen af de (centrale) flyvesikkerhedspræstationsindikatorer vedtager EASA i samråd med evalueringsorganet acceptable måder for overensstemmelse og vejledning materiale i overensstemmelse med proceduren i artikel 52 i forordning (EF) nr. 216/2008, inden den anden referenceperiodes start.

KAPITEL II

FORBEREDELSE AF PRÆSTATIONSPLANER

Artikel 10

Unionsdækkende præstationsmål

1. Kommissionen vedtager unionsdækkende præstationsmål i overensstemmelse med proceduren i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004 under hensyntagen til de relevante input fra netadministratoren og de nationale tilsynsmyndigheder og efter høring af interessenterne, som det fremgår af artikel 10 i samme forordning, samt af andre relevante organisationer efter behov, og EASA for så vidt angår de med præstationen forbundne flyvesikkerhedsaspekter.

2. Kommissionen stiller forslag om unionsdækkende mål senest 15 måneder inden referenceperiodens start og vedtager disse senest 12 måneder inden referenceperiodens start, jf. dog artikel 9, stk. 3.

3. Opstillingen af unionsdækkende mål for de centrale præstationsindikatorer, der er omhandlet i bilag I, afsnit 1, punkt 4.1, litra b), påbegyndes i den anden referenceperiodes tredje år efter proceduren i stk. 1, i henhold til Kommissionens afgørelse.

4. Når Kommissionen vedtager de unionsdækkende præstationsmål, definerer den på samme tid varslingsstærkelværdier. Såfremt disse varslingsstærkelværdier overskrides, kan varslingsmekanismen i artikel 19 aktiveres.

5. Kommissionen underbygger hvert enkelt unionsdækkende præstationsmål med en beskrivelse af de antagelser og den begrundelse, der ligger til grund for opstillingen af disse mål, herunder anvendelsen af input fra netadministratoren, nationale tilsynsmyndigheder og andre faktuelle oplysninger, trafikprognoser, sammensætningen af grupper af luftfartstjenesteudøvere eller funktionelle luftrumsblokke med et ensartet operationelt og økonomisk miljø.

Artikel 11

Udarbejdelse af præstationsplaner

1. De nationale tilsynsmyndigheder udarbejder inden for den funktionelle luftrumsblok præstationsplaner indeholdende mål, som er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål og de vurderingskriterier, der er opstillet i bilag IV.

Med forbehold af den skabelon, der er opstillet i bilag II, kan præstationsplanen indeholde forskellige afsnit i forhold til det lokale niveau, dvs. funktionel luftrumsblok, nationalt niveau, afgiftszone og lufthavn.

2. For at underbygge udarbejdelsen af præstationsplanerne sikrer de nationale tilsynsmyndigheder:

- a) at luftfartstjenesteudøverne indgiver deres forretningsplaner til de nationale tilsynsmyndigheder
- b) at interessenterne høres om præstationsplanen og målene i henhold til artikel 10 i forordning (EF) nr. 549/2004. Interessenterne får stillet relevante oplysninger til rådighed senest tre uger forud for høringssmødet.

3. Præstationsplanerne skal navnlig omfatte:

- a) trafikprognoser udtrykt i tjenesteenheder for hvert år i referenceperioden, inden for den funktionelle luftrumsblok og for hver enkelt afgiftszone i den funktionelle luftrumsblok, sammen med en begrundelse for de anvendte tal
- b) de fastlagte omkostninger for luftfartstjenesterne for hvert enkelt år i referenceperioden og for hver enkelt afgiftszone i henhold til bestemmelserne i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004
- c) en beskrivelse af de investeringer, der er nødvendige for at opfylde præstationsmålene, og der redegøres for disses relevans i forhold til den europæiske ATM-masterplan, netstrategiplanen og de fælles projekter, der er nævnt i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004. Denne beskrivelse skal fremhæve de fordele og synergier, der er opnået inden for den funktionelle luftrumsblok
- d) præstationsmålene inden for de enkelte relevante centrale præstationsområder opstillet med henvisning til hver enkelt central præstationsindikator for hele referenceperioden med årlige værdier, der kan anvendes til overvågnings- og incitamentformål
- e) en overvejelse af afhængighederne mellem de centrale præstationsområder, herunder en vurdering af præstationsplanens indvirkning på flyvesikkerhed samt evt. afhjælpning, der er nødvendig for at sikre flyvesikkerheden
- f) en beskrivelse af planens civile-militære dimension, som beskriver præstationen med hensyn til den fleksible brug af luftrummet med henblik på at øge kapaciteten, idet der tages behørigt hensyn til effektiviteten af militære missioner og

om nødvendigt til relevante præstationsindikatorer og mål i overensstemmelse med præstationsplanens øvrige indikatorer og mål

- g) en beskrivelse af og begrundelse for, hvordan præstationsmålene under litra d) er forenelige og bidrager til opfyldelsen af de unionsdækkende præstationsmål og det europæiske ATM-nets præstation
 - h) en identifikation af hver enkelt berørt luftfartsudøver og dennes specifikke bidrag til opfyldelsen af målene kontrolleret med henblik på gennemsigthed på det mest hensigtsmæssige niveau som omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra c), nr. ii)
 - i) en beskrivelse af de incitamentsmekanismer, der vil blive anvendt på de berørte luftfartstjenesteudøvere for at tilskynde til opfyldelse af målene i referenceperioden
 - j) de foranstaltninger, de nationale tilsynsmyndigheder iværksætter for at overvåge opfyldelsen af præstationsmålene
 - k) en beskrivelse af resultatet af interessenthøringen, herunder de spørgsmål, der blev rejst af deltagerne, og de vedtagne aktioner.
4. Præstationsplanerne baseres på skabelonen i bilag II og kan, hvis medlemsstaterne beslutter det i henhold til artikel 9, stk. 6, indeholde yderligere indikatorer med tilhørende mål.
5. Netadministratoren udarbejder en netpræstationsplan, der indeholder mål, som er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, og de vurderingskriterier, der er opstillet i bilag IV, finder tilsvarende anvendelse.
6. Ved udarbejdelsen af netpræstationsplanen skal netadministratoren
- a) sikre, at der sker en høring i overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EU) nr. 677/2011
 - b) anvende skabelonen i bilag III.

Artikel 12

Incitamentsordninger

1. De incitamentsordninger, som medlemsstaterne anvender som led i deres præstationsplan, overholder følgende generelle principper:
- a) De er effektive og forholdsmæssige og må ikke ændres i løbet af referenceperioden.
 - b) De gennemføres på et ikkediskriminerende og gennemsigtigt grundlag med henblik på at støtte forbedringer af udøvelsen af tjenester.
 - c) De er en del af den lovgivningsramme, som alle interessenter kender på forhånd, og finder anvendelse gennem hele referenceperioden.
 - d) De påvirker adfærden hos enheder, som er omfattet af de opstillede mål, med henblik på at opnå et højt præstationsniveau og nå de tilhørende mål.

2. Incitamentet vedrørende omkostningseffektivitetsmål er af økonomisk art og forvaltes i henhold til de relevante bestemmelser i artikel 13 og 14 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013. De består af en mekanisme til risikodeling på nationalt niveau eller inden for den funktionelle luftrumsblok.

3. Incitamentet vedrørende kapacitetsmål er af økonomisk art og forvaltes i henhold til bestemmelserne i artikel 15 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013. De kan suppleres med incitamentet af anden art, herunder korrigerende handlingsplaner med frister og tilhørende foranstaltninger, som besluttet af nationale tilsynsmyndigheder under hensyn til lokale forhold.

4. Incitamentet vedrørende miljømål kan være af økonomisk art og forvaltes i henhold til bestemmelserne i artikel 15 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013. De kan suppleres med incitamentet af anden art, såsom korrigerende handlingsplaner med frister og tilhørende foranstaltninger, som besluttet af nationale tilsynsmyndigheder under hensyn til lokale forhold.

5. Derudover kan medlemsstaterne på lokalt niveau modulere luftfartsafgifter som angivet i artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013.

KAPITEL III

VEDTAGELSE AF PRÆSTATIONSPLANER

Artikel 13

Indledende vedtagelse af præstationsplaner

Efter forslag fra de nationale tilsynsmyndigheder vedtager medlemsstaterne præstationsplaner indeholdende bindende præstationsmål og fremsender disse til Kommissionen senest seks måneder inden referenceperiodens start.

Artikel 14

Vurdering og revision af præstationsplaner og mål

1. Kommissionen vurderer præstationsplanerne, deres mål og især deres overensstemmelse med og passende bidrag til opfyldelsen af de unionsdækkende præstationsmål samt med kriterierne i bilag IV, idet den tager behørigt hensyn til den kontekstuelle udvikling, der kan have fundet sted mellem datoen for vedtagelse af de unionsdækkende mål og datoen for vurdering af præstationsplanen. Hvis der opstilles mål på lokalt niveau uden henvisning til et unionsdækkende præstationsmål, baseres vurderingen på kriterierne i bilag IV.

2. Såfremt Kommissionen finder, at en præstationsplan, eller en del af en præstationsplan, og dens mål er i overensstemmelse med og yder et passende bidrag til opfyldelsen af de unionsdækkende mål samt er i overensstemmelse med kriterierne i bilag IV, underretter Kommissionen de(n) berørte medlemsstat(er) herom senest fem måneder efter modtagelsen af præstationsplanen.

3. Hvis Kommissionen finder, at en præstationsplan, eller en del af en præstationsplan, og nogle eller alle af dens mål ikke er i overensstemmelse med og ikke yder et passende bidrag til

opfyldelsen af de unionsdækkende mål og/eller ikke er i overensstemmelse med et eller flere af kriterierne i bilag IV, fremsætter Kommissionen en henstilling senest fem måneder efter modtagelsen af præstationsplanen og i henhold til proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 til de(n) berørte medlemsstat(er) om at vedtage en revideret præstationsplan, eller en del deraf, og/eller præstationsmål. Denne henstilling fremsættes efter høring af de(n) berørte medlemsstat(er) og påpeger nøjagtigt, hvilke dele af præstationsplanen og/eller -mål der skal revideres, samt en begrundelse for Kommissionens vurdering.

4. I sådanne tilfælde vedtager de(n) berørte medlemsstat(er) en revideret præstationsplan, eller en del af en præstationsplan, og/eller mål under behørigt hensyn til Kommissionens synspunkter sammen med passende foranstaltninger til opfyldelse af disse mål og underretter Kommissionen herom inden for fire måneder efter meddelelse af henstillingen.

Artikel 15

Vurdering af reviderede præstationsplaner og -mål samt vedtagelse af korrigerende foranstaltninger

1. Kommissionen vurderer hver enkelt revideret præstationsplan, eller del deraf, og planens præstationsmål på grundlag af kriterierne i bilag IV.

2. Såfremt Kommissionen finder, at en revideret præstationsplan, eller en del deraf, og planens mål er i overensstemmelse med og yder et passende bidrag til opfyldelsen af de unionsdækkende mål samt er i overensstemmelse med kriterierne i bilag IV, underretter Kommissionen de(n) berørte medlemsstat(er) herom senest fem måneder efter modtagelsen af den reviderede præstationsplan.

3. Hvis Kommissionen finder, at en revideret præstationsplan, eller en del deraf, og nogle eller alle af dens mål stadig ikke er i overensstemmelse med og ikke yder et passende bidrag til opfyldelsen af de unionsdækkende mål og/eller stadig ikke er i overensstemmelse med et eller flere af kriterierne i bilag IV, skal Kommissionen senest fem måneder efter modtagelsen af den reviderede præstationsplan og i henhold til proceduren i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004, træffe afgørelse om, at de(n) berørte medlemsstat(er) skal træffe korrigerende foranstaltninger.

4. I en sådan afgørelse påpeges ud fra kriterierne i bilag IV nøjagtigt, hvilken del af planen og målet/målene der skal revideres, og begrundelsen for Kommissionens vurdering. Den kan indeholde det forventede præstationsniveau for de pågældende mål med henblik på at give de(n) berørte medlemsstat(er) mulighed for at iværksætte passende korrigerende foranstaltninger og/eller indeholde forslag til sådanne korrigerende foranstaltninger.

5. Kommissionen underrettes senest to måneder efter sin afgørelse om de korrigerende foranstaltninger, som de(n) berørte medlemsstat(er) har vedtaget, samt om de elementer, der viser foranstaltningernes overensstemmelse med Kommissionens beslutning.

Artikel 16

Præstationsplaner og korrigerende foranstaltninger, der vedtages efter referenceperiodens start

Præstationsplaner og korrigerende foranstaltninger, der vedtages efter referenceperiodens start i medfør af procedurerne i artikel 14 og 15, virker med tilbagevirkende kraft fra referenceperiodens første dag.

Artikel 17

Revision af målene

1. I henhold til proceduren i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004 kan Kommissionen træffe afgørelse om at revidere de unionsdækkende mål og/eller tillade, efter anmodning fra en medlemsstat, at et eller flere lokale mål kan revideres:

- a) når Kommissionen på basis af den i artikel 18, stk. 4, omtalte rapport har omfattende bevismateriale, der viser, at de oprindelige data, antagelser og begrundelser, der danner grundlag for opstillingen af de oprindelige mål, ikke længere gælder, eller
- b) som følge af anvendelsen af en varslingsmekanisme som omtalt i artikel 19, eller
- c) efter en afgørelse fra Kommissionen i henhold til artikel 10, stk. 3, med hensyn til den centrale præstationsindikator, der er fastsat i bilag I, afsnit 1, punkt 4.1, litra b).

2. En revision af de unionsdækkende mål kan resultere i en ændring af de eksisterende præstationsplaner. I sådanne tilfælde kan Kommissionen træffe afgørelse om at foretage en passende tilpasning af den tidsplan, der fastsættes i kapitel II og III i nærværende forordning.

KAPITEL IV

OVERVÅGNING AF PRÆSTATIONSRESULTATERNE

Artikel 18

Løbende overvågning og rapportering

1. De nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen overvåger gennemførelsen af præstationsplanerne. Til dette formål anvendes de årlige værdier i præstationsplanen. Hvis målene ikke nås inden for referenceperioden, fastsætter og iværksætter de(n) berørte medlemsstat(er) korrigerende foranstaltninger, der har til formål at afhjælpe situationen, og underretter Kommissionen herom. Finder Kommissionen sådanne korrigerende foranstaltninger utilstrækkelige til at afhjælpe situationen, underretter den inden for fem måneder efter modtagelsen af foranstaltningerne og i overensstemmelse med proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 de(n) berørte medlemsstat(er) herom med forslag til korrigerende foranstaltninger.

2. Såfremt Kommissionen er vidne til en væsentlig og varig præstationsforringelse på lokalt niveau eller inden for en funktionel luftrumsblok, som påvirker andre stater, der er part i det

fælles europæiske luftrum og/eller hele det europæiske luftrum, kan den anmode de(n) berørte medlemsstat(er) om at fastsætte og gennemføre korrigerende foranstaltninger med henblik på at opfylde de mål, der er opstillet i deres præstationsplan, og underrette Kommissionen om sådanne foranstaltninger. Finder Kommissionen sådanne foranstaltninger utilstrækkelige til at afhjælpe situationen, underretter den inden for fem måneder efter modtagelsen af foranstaltningerne og i overensstemmelse med proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 den eller de berørte medlemsstater herom med forslag til korrigerende foranstaltninger.

3. Kommissionen overvåger gennemførelsen af netadministratorens netpræstationsplan. Til dette formål anvendes de årlige værdier i præstationsplanen. Hvis målene ikke nås inden for referenceperioden, anmoder Kommissionen netadministratoren om at fastsætte og iværksætte korrigerende foranstaltninger, der har til formål at sikre opfyldelsen af målene i netpræstationsplanen, og om at underrette Kommissionen herom. Kommissionen informerer de nationale tilsynsmyndigheder eller organer som angivet i artikel 5, stk. 2, litra b), om sådanne korrigerende foranstaltninger.

4. Senest den 1. juni hvert år, og når der er risiko for, at præstationsmålene ikke nås, rapporterer de nationale tilsynsmyndigheder eller -organer som angivet i artikel 5, stk. 2, litra b), til Kommissionen om overvågningen af præstationsplanerne og målene. Rapporterne baseres på henstillinger, der uddybes af Kommissionen inden referenceperiodens start. Kommissionen rapporterer til Udvalget for det Fælles Luftrum om opfyldelsen af præstationsmålene mindst én gang om året.

Artikel 19

Varslingsmekanismer

1. Såfremt varslingstærskelværdierne i artikel 10, stk. 4, overskrides på EU-niveau over et kalenderår som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanerne, og som både er uafhjælpelige og uden for medlemsstaternes, luftfartstjenesteudøvernes og netadministratorens kontrol, evaluerer Kommissionen situationen efter høring af medlemsstaterne via Udvalget for det Fælles Luftrum og stiller forslag om passende foranstaltninger inden for fire måneder. Dette kan indebære en revision af de unionsdækkende præstationsmål og en deraf følgende revision af de lokale præstationsmål.

2. Såfremt varslingstærskelværdierne i artikel 10, stk. 4, overskrides på lokalt niveau over et kalenderår som følge af omstændigheder, der ikke kunne forudses ved vedtagelsen af præstationsplanerne, og som både er uafhjælpelige og uden for medlemsstaternes, luftfartstjenesteudøvernes og netadministratorens kontrol, evaluerer de berørte nationale myndigheder situationen efter kontakt til Kommissionen og stiller forslag om passende foranstaltninger inden for fire måneder. Dette kan indebære revision af de lokale præstationsmål.

3. Medlemsstaterne kan beslutte at vedtage andre varslingstærskelværdier end dem, der fremgår af artikel 10, stk. 4, med henblik på at tage højde for lokale forhold og særpræg. I sådanne tilfælde anføres disse tærskelværdier i præstationsplanen, og de skal være i overensstemmelse med de tærskelværdier, der vedtages i henhold til artikel 10, stk. 4. Afgørelserne underbygges med en detaljeret begrundelse. Såfremt disse tærskelværdier aktiveres, finder proceduren i stk. 1 anvendelse.

4. Såfremt gennemførelsen af en varslingsmekanisme indebærer revision af præstationsplaner og mål, letter Kommissionen en sådan revision via en passende tilpasning af den tidsplan, der finder anvendelse, i henhold til proceduren i kapitel II og III.

Artikel 20

Uhindret overensstemmelsesovervågning

1. Luftfartstjenesteudøverne og netadministratoren sikrer, at Kommissionen og den berørte nationale tilsynsmyndighed, en kvalificeret enhed, der handler på vegne af den berørte tilsynsmyndighed, eller i påkommende tilfælde EASA kan udføre uhindret inspektion og uhindrede undersøgelser, herunder besøg på stedet. Uden at dette berører de nationale tilsynsmyndigheder og EASA's kontrolbeføjelser, bemyndiges de autoriserede personer:

- a) til inden for alle centrale præstationsområder at kontrollere de relevante dokumenter og alt andet materiale af relevans for opstillingen af præstationsplaner og mål
- b) til at tage kopi eller udskrift af de kontrollerede dokumenter
- c) til at anmode om en mundtlig redegørelse på stedet.

2. Inspektionerne og undersøgelserne i stk. 1 udføres i overensstemmelse med de gældende procedurer i den medlemsstat, hvor de skal foretages.

3. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger gennemførelsen af nærværende forordning på præstationsområdet flyvesikkerhed i overensstemmelse med procedurerne for tilsyn med flyvesikkerheden i Kommissionens forordning (EU) nr. 1034/2011⁽¹⁾.

4. I forbindelse med standardiseringsinspektioner overvåger EASA medlemsstaternes gennemførelse af nærværende forordning på det centrale præstationsområde flyvesikkerhed i overensstemmelse med arbejdsmetoderne i artikel 24, stk. 5, i forordning (EF) nr. 216/2008.

KAPITEL V

INDSAMLING, VALIDERING, UNDERSØGELSE, EVALUERING OG FORMIDLING AF OPLYSNINGER RELATERET TIL PRÆSTATIONERNE INDEN FOR LUFTFARTSSEKTØREN I DET FÆLLES EUROPÆISKE LUFTRUM

Artikel 21

Indsamling og validering af data til evaluering

1. Ud over de data, som Kommissionen allerede har indsamlet via andre unionsinstrumenter, og som også kan anvendes til evalueringsformål, sikrer de nationale myndigheder, luftfartstjenesteudøverne, lufthavnsoperatørerne, lufthavnskoordinatorerne og luftfartsselskaberne, at Kommissionen får stillet de data, der fremgår af bilag V, til rådighed i henhold til kravene i nævnte bilag.

⁽¹⁾ EUT L 271 af 18.10.2011, s. 15.

2. De nationale myndigheder kan helt eller delvist uddelegere eller omorganisere indberetningsarbejdet mellem deres nationale tilsynsmyndigheder, luftfartstjenesteudøvere, lufthavnsoperatørerne og lufthavnskoordinatorerne med henblik på at tage højde for lokale særpræg og eksisterende rapporteringsveje.

3. De indberettende organer træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre kvaliteten, valideringen og den rettidige fremsendelse af dataene, herunder dokumentation for deres kvalitetskontrol og valideringsprocesser, forklaringer på specifikke forespørgsler fra Kommissionen vedrørende dataenes kvalitet og om nødvendigt handlingsplaner med henblik på at forbedre dataenes kvalitet. Dataene indberettes elektronisk uden beregning og i påkommende tilfælde i det af Kommissionen angivne format.

4. Kommissionen vurderer kvaliteten og validerer de i henhold til stk. 1 fremsendte data. Såfremt dataene ikke er velegnede til evalueringsformål, kan Kommissionen iværksætte passende foranstaltninger med henblik på at vurdere og forbedre dataenes kvalitet i samarbejde med medlemsstaterne og især deres nationale tilsynsmyndigheder.

5. I forbindelse med nærværende forordning skal de i stk. 1 nævnte data, der allerede indberettes til Eurocontrol, anses for at være indberettet til Kommissionen. I tilfælde hvor data ikke allerede indberettes til Eurocontrol, træffer Kommissionen og Eurocontrol de nødvendige forholdsregler for at sikre, at dataene stilles til Kommissionens rådighed i henhold til de krav, der fremgår af stk. 3.

6. Når der konstateres et væsentligt behov for nye data, eller det kan forventes, at dataenes kvalitet er utilstrækkelig, kan Kommissionen, inden der fastsættes nye datakrav ved ændring af nærværende forordning, iværksætte pilotundersøgelser, som på frivillig basis gennemføres af medlemsstaterne eller interessenter. Pilotundersøgelserne foretages med henblik på at vurdere gennemførligheden af den pågældende dataindsamling under hensyntagen til fordelene ved dataenes tilgængelighed i forhold til udgifterne i forbindelse med indsamlingen og den byrde, der pålægges respondenterne.

Artikel 22

Formidling af oplysninger

1. Kommissionen formidler oplysninger med henblik på at opfylde målsætningerne i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter⁽¹⁾, navnlig artikel 4, og artikel 18 i forordning (EF) nr. 550/2004.

2. De oplysninger, der er omfattet af artikel 3, stk. 3, litra a), skal være offentligt tilgængelige, navnlig ad elektronisk vej. Til dette formål træffer Kommissionen afgørelse om strategien for

håndtering, beskyttelse, fortrolighed og formidling af de data, der indsamles i præstationsammenhæng i medfør af artikel 21 og de tilhørende intellektuelle ejendomsrettigheder.

3. Kommissionens rapporter, der er nævnt i artikel 18, stk. 4, offentliggøres, og en henvisning til dem offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen kan beslutte regelmæssigt at stille andre generelle oplysninger til rådighed for de berørte parter, navnlig ad elektronisk vej.

4. De unionsdækkende mål i artikel 10 og en henvisning til de vedtagne præstationsplaner i kapitel III skal være offentligt tilgængelige og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Det indberettende organ, som oplysningerne og aktiviteterne direkte vedrører, skal have individuel adgang til specifikke oplysninger, herunder validerede data og statistikker.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 23

Fritagelser

Hvis det konstateres i overensstemmelse med procedurene i artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013, at nogle eller alle tårn- og indflyvningskontroltjenester og/eller CNS-, MET- og AIS-tjenester i en medlemsstat er underlagt markedsforhold, og medlemsstaten har besluttet i henhold til samme forordning ikke at beregne fastlagte omkostninger for disse tjenester og ikke at anvende finansielle incitamenter på disse tjenester, gælder målene for omkostningseffektivitet ikke for disse tjenester.

Artikel 24

Klageadgang

Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser, der træffes i henhold til nærværende forordning, er behørigt begrundede, og at de underkastes en effektiv revisions- og/eller klageprocedure.

Artikel 25

Evaluering af ordningen

Ved hver referenceperiodes afslutning evaluerer Kommissionen præstationsordningen og analyserer især systemets gennemslagskraft, effektivitet og anvendelsesområde under hensyntagen til ICAO's arbejde inden for dette område.

Artikel 26

Ændringer af forordning (EU) nr. 677/2011

I forordning (EU) nr. 677/2011 foretages følgende ændringer:

1) Betragtning 28 udgår.

⁽¹⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

2) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

»1. Som retningslinjer på længere sigt skal netadministratoren udvikle, vedligeholde og gennemføre en netstrategiplan, der skal være sammenfaldende med referenceperioden som defineret i artikel 8 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 (*).

(*) EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1.«

3) Artikel 5, stk. 4, affattes således:

»4. Netstrategiplanen ajourføres regelmæssigt mindst 12 måneder forud for hver enkelt referenceperiodes begyndelse.«

4) Artikel 20, stk. 3, affattes således:

»3. Netadministratoren fremsender hvert år en rapport til Kommissionen og agenturet om de foranstaltninger, denne har truffet med henblik på at udføre sine opgaver. Rapporten skal omhandle individuelle netfunktioner samt den samlede situation for nettet og hænge nøje sammen med indholdet i netstrategiplanen og netoperationsplanen og netpræstationsplanen som omhandlet i artikel 6, litra d), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013. Kommissionen underretter Udvalget for Det Fælles Luftrum.«

5) Bilag IV affattes således:

»BILAG IV

SKABELON FOR NETSTRATEGIPLAN

Netstrategiplanen baseres på følgende struktur:

1. INDLEDNING

1.1. Netstrategiplanens anvendelsesområde (geografisk og tidsrum)

1.2. Udarbejdelse af planen og valideringsprocessen

2. OVERORDNET SAMMENHÆNG OG KRAV

2.1. Beskrivelse af den aktuelle og planlagte netsituation, herunder ERND, ATFM, lufthavne og sparsomme ressourcer

2.2. Udfordringer og muligheder i den tidsperiode, som planen vedrører (herunder prognoser for trafik efterspørgsel og udviklingen på verdensplan)

2.3. Præstationsmål og forretningsmæssige krav som fremført af forskellige interessenter og de unionsdækkende præstationsmål

3. STRATEGISK VISION

3.1. Beskrivelse af den strategiske måde, som nettet vil udvikle sig på og gøre fremskridt i retning af at opfylde præstationsmålene og de forretningsmæssige krav

3.2. Overholdelse af præstationsordningen

3.3. Overholdelse af den europæiske ATM-masterplan

4. STRATEGISKE MÅL

4.1. Beskrivelse af de strategiske mål for nettet:

a) herunder de samarbejdsbaserede aspekter af de deltagende operationelle interessenters roller og ansvar

b) angivelse af, hvordan de strategiske mål vil opfylde kravene

c) identificering af, hvordan fremskridtene i retning af disse mål skal måles

d) angivelse af, hvordan de strategiske mål vil påvirke branchen og andre berørte områder.

5. STRATEGISK PLANLÆGNING

5.1. Beskrivelse af planlægningen på kort/mellemlang sigt:

a) prioriteringer for de enkelte strategiske mål

- b) gennemførelsen af de enkelte strategiske mål for indførelse af teknologi, arkitektonisk indvirkning, menneskelige aspekter, omkostninger, fordele samt den nødvendige styring, regulering og de nødvendige ressourcer
- c) den krævede deltagelse af de operationelle interessenter i de enkelte dele af planen, herunder deres roller og ansvar
- d) netadministratorens aftalte involvering i gennemførelsen af de enkelte dele af planen for de enkelte funktioner.

5.2. Beskrivelse af planlægningen på lang sigt:

- a) hensigten om at nå de enkelte strategiske mål med hensyn til den nødvendige teknologi og de tilhørende FoU-aspekter, arkitektoniske virkninger, menneskelige aspekter, sagsmateriale, styring og regulering samt den tilhørende flyvesikkerhedsmæssige og økonomiske begrundelse for disse investeringer
- b) den krævede deltagelse af de operationelle interessenter i de enkelte dele af planen, herunder deres roller og ansvar.

6. RISIKOVURDERING

6.1. Beskrivelse af risiciene ved gennemførelsen af planen

6.2. Beskrivelse af overvågningsprocessen (herunder potentielle afvigelser fra de oprindelige mål)

7. HENSTILLINGER

7.1. Identificering af de foranstaltninger, som Unionen og medlemsstaterne skal træffe for at understøtte planens gennemførelse.«

Artikel 27

Ikrafttræden

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Denne forordning gælder fra den anden referenceperiode som angivet i artikel 8 og i denne periodes varighed. Med henblik på at muliggøre vedtagelsen af unionsdækkende mål i medfør af artikel 10, stk. 2, forud for den anden referenceperiodes start samt forberedelse og vedtagelse af præstationsplaner i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende forordning, gælder artikel 1, stk. 3 og 4, artikel 3, stk. 3, litra i) og n),

artikel 5, artikel 6, artikel 9, stk. 3 og 4, artikel 26, kapitel II, kapitel III og bilag I, II, III, IV og V fra denne forordnings ikrafttræden med hensyn til anvendelse af præstationsordningen.

Artikel 28

Ophævelse

Forordning (EU) nr. 691/2010, artikel 26 i forordning (EU) nr. 677/2011 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1216/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2015, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelse til at gennemføre præstationsordningen i den første referenceperiode som fastsat i artikel 8.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. maj 2013.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

CENTRALE PRÆSTATIONSINDIKATORER OG PRÆSTATIONSINDIKATORER

AFSNIT 1

Opstilling af unionsdækkende mål og præstationsovervågning på EU-niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. Centrale præstationsindikatorer

- a) Minimumsniveauet for flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet som defineret i afsnit 2, punkt 1.1, litra a).
- b) Procentsatsen for anvendelse af risikoanalyseværktøjets alvorlighedsklassificering på rapportering af mindst tre kategorier af hændelser: overtrædelse af reglerne for minimumsafstande, indtrængen på start- og landingsbanen og ATM-specifikke hændelser hos alle lufttrafikjenesteeenheder som fastsat i afsnit 2, punkt 1.1, litra b).

2. MILJØ

2.1. Centrale præstationsindikatorer

- a) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane defineret som følger:
 - i) denne indikator er en sammenligning mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem europæisk luftrum
 - ii) »overflyvning« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne
 - iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum tages kun delen inden for det europæiske luftrum i betragtning.
- b) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan defineret som følger:
 - i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem europæisk luftrum
 - ii) »overflyvning« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne
 - iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum tages kun delen inden for det europæiske luftrum i betragtning.

2.2. Præstationsindikatorer

- a) Effektiviteten af bookingprocedurer for fleksibel brug af luftrummet defineret som følger:
 - i) denne indikator er en given periode, hvor luftrummet var allokert med henblik på reservation eller adskillelse fra almen lufttrafik, og det tidsrum, hvori luftrummet blev anvendt til den aktivitet, der krævede den pågældende adskillelse eller reservation
 - ii) indikatoren beregnes separat for allokeringer af luftrum på præ-taktisk og taktisk basis og omfatter alle allokeringer, der er meddelt netadministratoren.
- b) Mængden af planlægning af betingede ruter (CDR) defineret som forholdet mellem de luftfartøjer, der indleverer flyveplaner via CDR'er, og antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt dem.
- c) Effektiv anvendelse af CDR'er defineret som forholdet mellem luftfartøjer, der anvender CDR'er, og antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt dem.

3. KAPACITET

3.1. Central præstationsindikator

Det gennemsnitlige antal minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse (ATFM = Air Traffic Flow Management) pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, defineret som følger:

- i) Overflyvnings-ATFM-forsinkelsen er forsinkelsen beregnet af den centrale ATFM-enhed som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM) ⁽¹⁾ og udtrykt som den tid, der går mellem det starttidspunkt, som luftfartsselskabet har anmodet om i den senest indleverede flyveplan, og det beregnede starttidspunkt, som den centrale ATFM-enhed har allokert.

⁽¹⁾ EUT L 80 af 26.3.2010, s. 10.

ii) Indikatoren vedrører alle IFR-flyvninger inden for det europæiske luftrum og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

iii) Indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

3.2. Præstationsindikator

Det gennemsnitlige antal minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenestestandard hhv. lufthavnstjenestestandard, og som er forårsaget af landingsrestriktioner i bestemmelseslufthavnen, defineret som følger:

i) Indikatoren er den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der opstår pr. indgående IFR-flyvning.

ii) Indikatoren vedrører alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.

iii) Indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. Centrale præstationsindikatorer

a) Den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester defineret som følger:

i) Indikatoren er forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den overflyvningstrafik, der forventes i perioden på EU-niveau, udtrykt i tjenesteenheder, som indgår i Kommissionens antagelser i forbindelse med opstillingen af de unionsdækkende mål i medfør af artikel 10, stk. 5.

ii) Indikatoren udtrykkes i euro og i faste priser.

iii) Indikatoren fastsættes for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) Den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for tårn- og indflyvningskontroltjenester defineret som følger:

i) Indikatoren er resultatet af forholdet mellem de fastlagte omkostninger og den forventede trafik, udtrykt i tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder, som indgår i Kommissionens antagelser i forbindelse med opstillingen af de unionsdækkende mål i medfør af artikel 10, stk. 5.

ii) Indikatoren udtrykkes i euro og i faste priser.

iii) Indikatoren fastsættes for hvert enkelt år i referenceperioden.

iv) Indikatoren gælder fra begyndelsen af den anden referenceperiodes tredje år i overensstemmelse med den i artikel 10, stk. 3, nævnte afgørelse.

4.2. Præstationsindikator

Eurocontrols omkostninger og navnlig udviklingen i disse omkostninger i forhold til udviklingen i de centrale præstationsindikatorer, der er opstillet under punkt 4.1, litra a). Medlemsstaterne skal derfor sikre, at Eurocontrol underretter Kommissionen om det vedtagne budget og det realiserede budget og omkostningsgrundlag i referenceperioden samt om udviklingen i enhedsomkostningen som følge af forholdet mellem det vedtagne omkostningsgrundlag og den forventede udvikling i trafikken med en udspecificering, der viser udviklingen i de forskellige elementer og særskilt anfører de forskellige aktiviteter i forbindelse med udøvelse af tjenester.

AFSNIT 2

Opstilling af lokale mål og præstationsovervågning på lokalt niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. Centrale præstationsindikatorer

a) Effektiviteten af flyvesikkerhedsstyringen med hensyn til medlemsstaterne og deres nationale tilsynsmyndigheder og luftfartstjenestudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafikstjenester eller kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester. Denne centrale præstationsindikator måles på, i hvor høj grad følgende forvaltningsmål er gennemført:

i) flyvesikkerhedspolitik og -mål

ii) styring af flyvesikkerhedsrisici

iii) sikring af flyvesikkerheden

iv) flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger

- v) flyvesikkerhedskultur.
- b) Anvendelsen af alvorlighedsklassificeringen, der bygger på risikoanalyseværktøjets metode til rapportering om — som minimum — overtrædelse af reglerne for minimumsafstande, indtrængen på start- og landingsbanen og ATM-specifikke hændelser i alle lufttrafiktjenesteenheder. I forbindelse med rapporteringen om ovennævnte hændelser benytter medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne følgende alvorlighedsklasser:
- i) alvorlig hændelse
 - ii) større hændelse
 - iii) signifikant hændelse
 - iv) ingen indflydelse på sikkerheden
 - v) ikke påvist; f.eks. hvis der ikke er tilstrækkelige oplysninger til rådighed, eller ufyldstgørende eller modstridende beviser udelukker en sådan påvisning.

Der rapporteres om metodens anvendelse for de enkelte hændelser.

- c) Medlemsstaternes og deres luftfartstjenesteudøveres rapportering om, i hvor høj grad den åbne rapporteringskultur er til stede eller ej.

I forbindelse med disse indikatorer betyder lokal inden for den funktionelle luftrumsblok med angivelse med henblik på overvågningsformål af bidraget på nationalt niveau.

1.2. Præstationsindikatorer

- a) Luftfartstjenesteudøvernes anvendelse af automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, når de er til rådighed, der mindst omfatter overvågning af overtrædelse af reglerne for minimumsafstande og indtrængen på start- og landingsbanen.
- b) Medlemsstaternes og deres luftfartstjenesteudøveres rapportering på årsbasis om, i hvor høj grad hændelser rapporteres, som har til formål at måle niveauet for rapportering og at behandle spørgsmålet om forbedring af rapporteringskulturen.
- c) Mindst antallet af overtrædelse af reglerne for minimumsafstande, indtrængen på start- og landingsbanen, overskridelser af luftrummet og ATM-specifikke hændelser hos alle lufttrafiktjenesteenheder.

I forbindelse med disse indikatorer betyder lokal inden for den funktionelle luftrumsblok med angivelse med henblik på overvågningsformål af bidraget på nationalt niveau.

2. MILJØ

2.1. Central præstationsindikator

Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane defineret som følger:

- i) Denne indikator er en sammenligning mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den opnåede afstand opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum.
- ii) »Overflyvning« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavnene.
- iii) Ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum tages kun delen inden for det lokale luftrum i betragtning.
- iv) »Opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af det lokale luftrum. Opnået afstand udgør det bidrag, som disse punkter giver til den afstand, der anvendes i den unionsdækkende indikator. Summen af disse afstande over alle gennemkrydsede lokale luftrum svarer til den afstand, der anvendes i den unionsdækkende indikator.

I forbindelse med denne indikator betyder lokal inden for den funktionelle luftrumsblok.

2.2. Præstationsindikatorer

- a) Den ekstra tid i taxi ud-fasen defineret som følger:
- i) Indikatoren er forskellen mellem den faktiske taxi ud-tid og den uhindrede tid baseret på taxi ud-tider i perioder med ringe trafik.
 - ii) Indikatoren udtrykkes i minutter pr. afgang for et helt kalenderår.
- b) Den ekstra tid i tårn- og indflyvningskontroltjenesteluftrummet defineret som følger:
- i) Indikatoren er forskellen mellem ASMA-transittiden (ASMA = Arrival Sequencing and Metering Area) og den uhindrede tid baseret på ASMA-transittider i perioder med ringe trafik.
 - ii) Indikatoren udtrykkes i minutter pr. ankomst for et helt kalenderår.
 - iii) ASMA defineres som en virtuel cylinder med en radius på 40 NM omkring ankomstlufthavnen.

c) De indikatorer, der er fastsat i afsnit 1, punkt 2.2.

I forbindelse med indikator a) og b) betyder lokal på nationalt niveau med udspecificering på lufthavnsniveau. I forbindelse med indikator c) betyder lokal på nationalt niveau.

3. KAPACITET

3.1. Centrale præstationsindikatorer

a) Det gennemsnitlige antal minutter for overflyvning-ATFM-forsinkelse pr. flyvning defineret som følger:

- i) Overflyvning-ATFM-forsinkelsen er forsinkelsen beregnet af den centrale ATFM-enhed som defineret i forordning (EU) nr. 255/2010 og udtrykt som den tid, der går mellem det starttidspunkt, som luftfartsselskabet har anmodet om i den senest indleverede flyveplan, og det beregnede starttidspunkt, som den centrale ATFM-enhed har allokeret.
- ii) Indikatoren vedrører alle IFR-flyvninger gennem det lokale luftrum og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.
- iii) Indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med denne indikator betyder lokal inden for den funktionelle luftrumsblok med udspecificering, der kontrolleres på det mest hensigtsmæssige plan, med henblik på gennemsigthed.

b) Det gennemsnitlige antal minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenestestniveau og lufthavnsniveau, og som er forårsaget af landingsrestriktioner i bestemmelseslufthavnen, defineret som følger:

- i) Indikatoren er den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der opstår pr. indgående IFR-flyvning.
- ii) Indikatoren omfatter alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen, og alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer.
- iii) Indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med denne indikator betyder lokal på nationalt niveau med udspecificering på lufthavnsniveau med henblik på overvågning.

3.2. Præstationsindikatorer

a) Overholdelse af ATFM-slots som krævet i artikel 11 i forordning (EU) nr. 255/2010.

b) Det gennemsnitlige antal minutter for forsinkelse pr. flyvning på grund af flyvekontrol forud for afgang, som er forårsaget af startrestriktioner i afgangslufthavnen, defineret som følger:

- i) Indikatoren er den gennemsnitlige forsinkelse på grund af flyvekontrol forud for afgang, der opstår pr. udgående IFR-flyvning.
- ii) Indikatoren vedrører alle IFR-flyvninger, der starter fra afgangslufthavnen, og omfatter forsinkelser af start på grund af flyvekontrolbegrænsninger, når luftfartøjet er klar til at forlade afgangspladsen.
- iii) Indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med disse indikatorer betyder lokal på nationalt niveau med udspecificering på lufthavnsniveau med henblik på overvågning.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. Centrale præstationsindikatorer

a) Den fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester defineret som følger:

- i) Indikatoren er forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den overflyvningstrafik i afgiftszonen, udtrykt i overflyvningstjenesteenheder, der forventes i perioden på lokalt niveau, og som indgår i præstationsplanerne i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra a) og b).
- ii) Indikatoren udtrykkes i faste priser og i den nationale valuta.
- iii) Indikatoren fastsættes for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) De(n) fastlagte enhedsomkostning(er) for tårn- og indflyvningskontroltjenester defineret som følger:

- i) Indikatoren er resultatet af forholdet mellem de fastlagte omkostninger og den forventede trafik, udtrykt i tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder, som indgår i præstationsplanerne i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra a) og b).

ii) Indikatoren udtrykkes i faste priser og i den nationale valuta.

iii) Indikatoren fastsættes for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med disse to indikatorer betyder lokal på afgiftszoneniveau.

BILAG II

SKABELON FOR PRÆSTATIONSPLANER

Præstationsplanen baseres på følgende struktur:

1. INDLEDNING

- 1.1. Beskrivelse af situationen (planens anvendelsesområde, liste over omfattede luftfartstjenesteudøvere osv.)
- 1.2. Beskrivelse af det makroøkonomiske scenarie for referenceperioden, herunder generelle antagelser (trafikprognoser osv.)
- 1.3. Beskrivelse af resultatet af høringen af interessenterne med henblik på udarbejdelse af præstationsplanen og de indgåede kompromiser samt punkter, der var uenighed om, og grundene til denne uenighed
- 1.4. Beskrivelse af de foranstaltninger, luftfartstjenesteudøverne træffer med henblik på at gennemføre netstrategiplanen inden for den funktionelle luftrumsblok og andre vejledende principper for driften af den funktionelle luftrumsblok på lang sigt
- 1.5. Liste over lufthavne, der er underlagt præstationsordningen i medfør af artikel 1 i forordningen, med det gennemsnitlige antal IFR-flybevægelser for hver lufthavn
- 1.6. Liste over lufthavne, der er undtaget i medfør af artikel 1, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013, sammen med det gennemsnitlige antal IFR-flybevægelser for hver lufthavn.

2. INVESTERINGER

- 2.1. Beskrivelse af og begrundelse for omkostningen ved, karakteren af og bidraget til opfyldelse af præstationsmålene for investeringer i nye ATM-systemer og i større ændringer af eksisterende ATM-systemer, herunder deres relevans og sammenhæng med den europæiske ATM-masterplan, de fælles projekter, der er omhandlet i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004, og, hvor det er relevant, netstrategiplanen.
- 2.2. Beskrivelsen og begrundelsen, der er nævnt under punkt 2.1 skal navnlig
 - i) relatere det investeringsbeløb, som beskrives og begrundes i overensstemmelse med punkt 2.1, til det samlede investeringsbeløb
 - ii) skelne mellem investeringer i nye systemer, ændring af eksisterende systemer og genanskaffelser
 - iii) henvise de enkelte investeringer i nye ATM-systemer og større ændringer af eksisterende ATM-systemer til den europæiske ATM-masterplan, de fælles projekter, der er nævnt i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004, og, hvor det er relevant, netstrategiplanen
 - iv) specificere de synergier, der er opnået inden for den funktionelle luftrumsblok eller, hvor det er relevant, sammen med andre medlemsstater eller funktionelle luftrumsblokke, navnlig med hensyn til fælles infrastruktur og fælles indkøb
 - v) specificere de fordele, disse investeringer ventes at give med hensyn til præstationer på alle fire centrale præstationsområder, og fordele dem på flyvningsfaser mellem overflyvning, tårn- og indflyvningskontrol og i lufthavne, og den dato, hvorfra fordelene ventes
 - vi) bidrage med oplysninger om beslutningsprocessen, der understøtter investeringen, såsom eksistensen af en dokumenteret cost-benefit-analyse, afholdelsen af en brugerhøring, dens resultater og evt. afvigende synspunkter, der er udtrykt.

3. PRÆSTATIONSMÅL PÅ LOKALT NIVEAU

- 3.1. Præstationsmålene inden for de enkelte relevante centrale præstationsområder opstillet med henvisning til hver enkelt central præstationsindikator som opstillet i bilag I, afsnit 2, for hele referenceperioden med årlige værdier, der kan anvendes til overvågnings- og incitamentsformål:
 - a) Flyvesikkerhed
 - i) i hvor høj grad flyvesikkerhedsforvaltningen er effektiv: lokale mål for hvert enkelt år i referenceperioden
 - ii) anvendelse af alvorlighedsklassificeringen, der er baseret på risikoanalyseværktøjets metode: lokale mål for hvert enkelt år i referenceperioden (procentdel)
 - iii) åben rapporteringskultur: lokale mål for hvert enkelt år i referenceperioden.

- b) Miljø
- i) beskrivelse af processen til forbedring af ruteføringen
 - ii) gennemsnitlig horisontal overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane.
- c) Kapacitet
- i) antal minutter for gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning
 - ii) antal minutter for gennemsnitlig tårn- og indflyvningskontroltjeneste-ATFM-ankomstforsinkelse pr. flyvning
 - iii) den kapacitetsplan, der er opstillet af luftfartstjenesteudøveren(-udøverne).
- d) Omkostningseffektivitet
- i) fastlagte omkostninger for overflyvnings- hhv. tårn- og indflyvningskontroltjenester, der er fastsat i henhold til bestemmelserne i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 550/2004 samt i medfør af bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 for hvert enkelt år i referenceperioden
 - ii) forventede overflyvnings- hhv. tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for hvert enkelt år i referenceperioden
 - iii) de deraf følgende fastlagte enhedsomkostninger for referenceperioden
 - iv) beskrivelse af og begrundelse for de berørte luftfartstjenesteudøvers egenkapitalforrentning samt for gældsandelen og niveauet/sammensætningen af aktivgrundlaget, som anvendes ved beregning af kapitalomkostningerne, der er omfattet af de fastlagte omkostninger
 - v) beskrivelse og forklaring af videreførsler fra årene forud for referenceperioden
 - vi) beskrivelse af økonomiske antagelser, herunder:
 - antagelser om inflation, der anvendes i planen, sammenlignet med en international kilde såsom Den Internationale Valutafond IMF's forbrugerprisindeks med hensyn til prognoserne og Eurostats harmoniserede forbrugerprisindeks for de realiserede tal. Begrundelse for eventuelle afvigelser fra disse kilder
 - antagelser, der ligger til grund for beregningen af pensionsomkostninger, som indgår i de fastlagte omkostninger, herunder en beskrivelse af de relevante gældende nationale regler vedrørende pension og pensionsregnskaber, og hvorpå antagelserne er baseret, samt oplysning om hvorvidt der forventes at ske ændringer af disse regler
 - antagelser om rentesatser for lån til finansiering af udøvelsen af luftfartstjenester, herunder relevante oplysninger om lån (beløb, løbetid osv.), samt forklaring af den (vægtede) gennemsnitlige rente på gæld, der anvendes til beregning af kapitalomkostningerne før skat og de kapitalomkostninger, der indgår i de fastlagte omkostninger
 - tilpasninger, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstandarder
 - vii) hvis det er relevant, beskrivelse i forhold til den forrige referenceperiode af relevante hændelser og forhold, der er fastsat i artikel 14, stk. 2, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 med anvendelse af kriterierne i artikel 14, stk. 2, litra b) i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013, herunder en vurdering af niveauet, sammensætningen og begrundelsen for omkostninger, der er undtaget fra bestemmelserne i artikel 14, stk. 1, litra a) og b) i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013
 - viii) hvis det er relevant, en beskrivelse af enhver væsentlig omstrukturering, der er planlagt i referenceperioden, herunder niveauet for omstrukturingsomkostninger og en begrundelse for disse omkostninger i forhold til nettofordelene for luftrumsbrugerne over tid
 - ix) hvis det er relevant, omstrukturingsomkostninger, der i tidligere referenceperioder er blevet godkendt til dækning.
- 3.2. Beskrivelse og forklaring af præstationsmålenes sammenhæng med de relevante unionsdækkende præstationsmål. Hvis der ikke er noget unionsdækkende præstationsmål, en beskrivelse og forklaring af målene i planen, og hvordan de bidrager til forbedringen af det europæiske ATM-nets præstation.
- 3.3. Beskrivelse og forklaring af afhængighederne og kompromiserne mellem de centrale præstationsområder, herunder de antagelser, som anvendes til vurdering af kompromiserne.
- 3.4. De enkelte berørte luftfartstjenesteudøvers bidrag til opfyldelsen af de præstationsmål, der er opstillet for de funktionelle luftrumsbloke i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, litra c), nr. ii).

4. INCITAMENTSORDNINGER

4.1. Beskrivelse og forklaring af de incitamentsordninger, der anvendes til luftfartstjenesteudøvere.

5. PLANENS MILITÆRE DIMENSION

Beskrivelse af planens civile-militære dimension, som beskriver præstationen med hensyn til den fleksible brug af lufrummet med henblik på at øge kapaciteten, idet der tages behørigt hensyn til effektiviteten af militære missioner og om nødvendigt til relevante præstationsindikatorer og -mål i overensstemmelse med præstationsplanens indikatorer og mål.

6. ANALYSE AF FØLSOMHED OG SAMMENLIGNING MED TIDLIGERE PRÆSTATIONSPLAN

6.1. Følsomhed over for eksterne antagelser.

6.2. Sammenligning med tidligere præstationsplan.

7. GENNEMFØRELSE AF PRÆSTATIONSPLANEN

Beskrivelse af de foranstaltninger, de nationale tilsynsmyndigheder har iværksat for at opfylde præstationsmålene, herunder:

- i) overvågningsmekanismer for at sikre, at luftfartstjenesternes flyvesikkerhedsprogrammer og forretningsplaner gennemføres
 - ii) foranstaltninger til overvågning og indberetning af præstationsplanernes gennemførelse, herunder hvordan situationen skal gribes an, hvis ikke målene opfyldes i referenceperioden.
-

BILAG III

SKABELON FOR NETPRÆSTATIONSPLANEN

Præstationsplanen for netadministratoren baseres på følgende struktur:

1. INDLEDNING

- 1.1. Beskrivelse af situationen (planens anvendelsesområde, liste over omfattede funktioner osv.)
- 1.2. Beskrivelse af det makroøkonomiske scenarie for referenceperioden, herunder generelle antagelser (trafikprognoser osv.)
- 1.3. Beskrivelse af overensstemmelsen med netstrategiplanen
- 1.4. Beskrivelse af resultatet af interessenthøringen til forberedelse af præstationsplanen (de vigtigste spørgsmål, der blev rejst af deltagerne, og evt. de aftalte kompromiser).

2. PRÆSTATIONSMÅL

- 2.1. Beskrivelse af de centrale præstationsindikatorer i hvert enkelt relevant præstationsområde
- 2.2. Præstationsmålene inden for de enkelte relevante centrale præstationsområder opstillet med henvisning til hver enkelt central præstationsindikator for hele referenceperioden med årlige værdier, der kan anvendes til overvågnings- og incitamentformål
- 2.3. Beskrivelse og forklaring af præstationsmålenes bidrag og påvirkning af de unionsdækkende præstationsmål
- 2.4. Beskrivelse af præstationsmålenes bidrag og påvirkning af de funktionelle luftrumsblokke.

3. DE ENKELTE FUNKTIONERS BIDRAG

- 3.1. Individuelle præstationsmål for hver enkelt funktion (ATFM, ERND, SSR-transponderkoder, frekvenser).

4. DEN MILITÆRE DIMENSION

- 4.1. Beskrivelse af planens civile-militære dimension, som beskriver præstationen med hensyn til den fleksible brug af luftrummet med henblik på at øge kapaciteten, idet der tages behørigt hensyn til effektiviteten af militære operationer og om nødvendigt til relevante præstationsindikatorer og -mål i overensstemmelse med præstationsplanens indikatorer og mål.

5. ANALYSE AF FØLSOMHED OG SAMMENLIGNING MED TIDLIGERE PRÆSTATIONSPLAN

- 5.1. Følsomhed over for eksterne antagelser
- 5.2. Sammenligning med den tidligere præstationsplan. Gennemførelse af præstationsplanen

6. GENNEMFØRELSE AF PRÆSTATIONSPLANEN

- 6.1. Beskrivelse af de foranstaltninger, der er iværksat for at opfylde præstationsmålene, herunder:
 - overvågningsmekanismer for at sikre, at flyvesikkerhedsaktiviteter og forretningsplaner gennemføres
 - foranstaltninger til overvågning og indberetning af præstationsplanernes gennemførelse, herunder hvordan situationen skal gribes an, hvis ikke målene opfyldes i referenceperioden.

BILAG IV

PRINCIPPER FOR VURDERING AF PRÆSTATIONSPLANER OG -MÅL

Kommissionen anvender følgende vurderingskriterier:

1. GENERELLE KRITERIER

- a) Overensstemmelse med kravene vedrørende præstationsplanens udarbejdelse og vedtagelse og især vurdering af de begrundelser, der fremsættes i præstationsplanen.
- b) Faktuel analyse, som tager højde for den generelle situation i hver enkelt stat, herunder den seneste økonomiske udvikling og trafikprognose
- c) Præstationsniveauet ved referenceperiodens start og de resulterende muligheder for yderligere forbedring
- d) Det præstationsniveau, der blev opnået i den forudgående referenceperiode
- e) Investeringernes og kapitaludgifternes relevans i forhold til den europæiske ATM-masterplan, de fælles projekter, der er nævnt i artikel 15a i forordning (EF) nr. 550/2004 og, hvor det er relevant, netstrategiplanen samt synergier, der er opnået inden for den funktionelle luftrumsblok eller på regionalt niveau
- f) Resultaterne af interessenthøringen om de foreslåede mål.

2. FLYVESIKKERHED

- a) Sammenligning af niveauet for flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet på lokalt niveau med det unionsdækkende mål
- b) Sammenligning af resultaterne af anvendelse af alvorlighedsklassificeringen baseret på risikoanalyseværktøjets metode på lokalt niveau med det unionsdækkende mål
- c) I hvor høj grad en åben rapporteringskultur findes på lokalt niveau.

3. MILJØ

Gennemsnitlig horisontal overflyvningsflyvningseffektivitet for den faktiske bane:

- a) Sammenligning med historiske præstationer opnået i tidligere år
- b) Sammenligning med en referenceværdi, der er baseret på oplysninger fra netadministratoren
- c) Overensstemmelse med planen til forbedring af det europæiske rutenet, som udarbejdes af netadministratoren.

4. KAPACITET

Overflyvningsforsinkelsesniveau. Sammenligning af det forventede niveau for overflyvnings-ATFM-forsinkelse, der er anvendt i præstationsplanen, med:

- a) en referenceværdi, der er baseret på oplysninger fra netadministratorens netoperationsplan
- b) kapacitetsplanen, der er opstillet af overflyvningsluftfartstjeneste-udøveren(-øverne), som afspejlet i netadministratorens netoperationsplan.

Gennemsnitlig ankomst-ATFM-forsinkelse på nationalt niveau. Vurdering af begrundelsen, der er angivet i præstationsplanerne, navnlig:

- a) sammenligning med de historiske præstationer opnået i de seneste fem år
- b) individuelle lufthavnes bidrag til det lokale mål og sammenligning af præstationen med andre lignende lufthavne
- c) operationelle fordele, der forventes ud fra de planlagte initiativer.

5. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

- a) Fastlagt enhedsomkostningstendens: Vurdering af, hvorvidt de fremsendte fastlagte enhedsomkostninger forventes at udvikle sig i overensstemmelse med det unionsdækkende mål for omkostningseffektivitet, og hvorvidt de på passende vis bidrager til opfyldelsen af ovennævnte mål gennem hele referenceperioden samt for hvert enkelt år, idet der tages højde for omstrukturingsomkostninger, hvor det er relevant

- b) Omkostningstendenser for tårn- og indflyvningskontroljenestestenheder: Vurdering af, hvorvidt de fremsendte fastlagte enhedsomkostninger forventes at udvikle sig i overensstemmelse med det unionsdækkende mål for omkostningseffektivitet, og hvorvidt de på passende vis bidrager til opfyldelsen af ovennævnte mål gennem hele referenperiodeperioden samt for hvert enkelt år. Derudover anvendes følgende kriterier i vurderingen:
- i) overensstemmelsen med udviklingen i fastlagte overflyvningsenhedsomkostninger i betragtning af alle disse omkostningers fællestræk
 - ii) overensstemmelsen med de antagelser, der anvendes til opstilling af overflyvningsomkostningseffektivitetsmål (såsom inflation, økonomiske antagelser, trafikttendenser)
 - iii) den planlagte indsats sammenlignet med historiske omkostningstendenser for tårn- og indflyvningskontroltjenester
 - iv) tendenser i de samlede fastlagte omkostninger for gate-to-gate-luftfartstjenester
 - v) beskrivelse og begrundelse for enhver ændring i allokeringen af omkostninger mellem overflyvnings- hhv. tårn- og indflyvningskontroltjenester, sammenlignet med den foregående referenceperiode og i løbet af den aktuelle referenceperiode
 - vi) evt. særlige omstændigheder
- c) Fastlagt enhedsomkostningsniveau: Sammenligning af de fremsendte lokale enhedsomkostninger med de gennemsnitlige enhedsomkostninger i medlemsstater eller funktionelle luftrumsblokke, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, som defineret af Kommissionen i medfør af artikel 10, stk. 5
- d) Kapitalomkostninger:
- i) niveau/sammensætning af det aktivgrundlag, der anvendes til beregning af kapitalomkostningerne
 - ii) kapitalomkostningerne før skat omfattende renten på gæld og egenkapitalforrentningen
 - iii) luftfartstjenesteudøvernes egenkapitalforrentning
- e) Niveauet/sammensætningen af omkostninger afholdt i henhold til artikel 6, stk. 2, litra a) og b) i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013, som indgår i de fastlagte omkostninger
- f) Trafikprognoseantagelser: Sammenligning af de lokale tjenestestedsprognoser, der anvendes i præstationsplanen, med de trafikprognoser fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR), som er til rådighed tre måneder forud for fremsendelsen af præstationsplanen
- g) Økonomiske antagelser:
- i) Kontrol af, at de inflationsantagelser, der anvendes i præstationsplanen, er i overensstemmelse med referenceprognosen fra Den Internationale Valutafond IMF's forbrugerprisindeks samt kontrol af de begrundelser, der gives for evt. afvigelse
 - ii) Kontrol af beskrivelsen og begrundelsen for de antagelser, der danner grundlag for beregningen af pensionsomkostninger, som indgår i de fastlagte omkostninger
 - iii) Kontrol af beskrivelsen af de relevante gældende nationale pensionsregler og regler for pensionsregnskaber, hvorpå pensionsantagelserne er baseret
 - iv) Kontrol af beskrivelsen og begrundelsen for antagelser om rentesatser for lån til finansiering af udøvelsen af luftfartstjenester, herunder relevante oplysninger om lån (beløb, løbetid osv.), samt afstemning med den (vægtede) gennemsnitlige rente på gæld, der anvendes til beregning af kapitalomkostningerne før skat og de kapitalomkostninger, der indgår i de fastlagte omkostninger
 - v) Kontrol af beskrivelsen og begrundelsen for evt. tilpasninger, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstandarder
- h) Niveauet, sammensætningen og begrundelsen for omkostninger, der er undtaget fra bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, litra a) og b) i gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013
- i) Hvis det er relevant, efter færdiggørelse af en omstrukturering, levering af en nettofordel til luftrumsbrugere over tid i forhold til de dækkede omstrukturingsomkostninger.

BILAG V

LISTE OVER DE DATA, DER SKAL INDBERETTES I HENHOLD TIL NÆRVÆRENDE FORORDNING

Til evalueringsformål skal følgende data indberettes eller stilles til rådighed:

1. AF NATIONALE TILSYNSMYNDIGHEDER**1.1. Dataspecifikationer**

De nationale tilsynsmyndigheder indberetter følgende data:

- a) De oplysninger, der er nødvendige for at overholde de centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer i bilag I.

Derudover sikrer de nationale tilsynsmyndigheder, at nedenstående data er til rådighed:

- b) De data, der anvendes og beregnes af den centrale ATFM-enhed, som fastlagt i forordning (EU) nr. 255/2010 om ATFM, herunder flyveplaner for almen lufttrafik i henhold til IFR-reglerne, faktisk ruteføring, overvågningsdata baseret på 30 sekunders rapporteringsinterval, ATM-forsinkelser ved overflyvning og i lufthavne, fritagelser fra ATFM-foranstaltninger, respekt for ATFM-slots, hyppighed for anvendelse af betingede ruter
- c) ATM-relaterede flyvesikkerhedsmæssige hændelser
- d) Oplysninger om flyvesikkerhedsanbefalinger og korrigerende foranstaltninger, der iværksættes på baggrund af ATM-relateret hændelsesanalyse/-undersøgelse, i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 ⁽¹⁾ om undersøgelse af flyvehavarier og direktiv 2003/42/EF om indberetning af hændelser inden for civil luftfart
- e) Oplysninger om de elementer, der iværksættes for at fremme anvendelsen af en åben rapporteringskultur
- f) Data til underbyggelse af opgaver, der er henvist til i artikel 4, stk. 1, litra m) og n), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet ⁽²⁾
- g) Data til underbyggelse af opgaver, der er henvist til i bilag V, stk. 8, i forordning (EU) nr. 677/2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM).

De nationale tilsynsmyndigheder sikrer, at anvendelsen af en fælles liste over årsagsfaktorer og bidragende faktorer er obligatorisk med henblik på hændelsesanalyse.

De nationale tilsynsmyndigheder indsamler og stiller følgende til rådighed:

- h) Oplysninger indsamlet af luftfartstjenesteudøvere via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant
- i) Tendenser som minimum inden for overtrædelse af reglerne for minimumsafstande, indtrængen på start- og landingsbanen, overskridelser af luftrummet og ATM-specifikke hændelser hos alle lufttrafikstjenesteenheder
- j) Oplysninger om, hvordan begrebet fleksibel udnyttelse af luftrummet anvendes af de nationale myndigheder/myndigheder for funktionelle luftrumsblokke til at sikre både civile og militære luftrumsbrugere den optimale fordel.

1.2. Indberetningshyppighed og -frister

Dataene under punkt 1.1, litra a), c), d), e), f), h) og i), skal indberettes en gang om året. Inden den 1. februar hvert år indberetter de nationale tilsynsmyndigheder den årlige måling af spørgeskemaerne om flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet (punkt 1.1, litra a)) og åben rapporteringskultur (punkt 1.1, litra e)) for det foregående år til EASA. Hvis der er ændringer i den årlige måling af de centrale præstationsindikatorer, forelægger de nationale tilsynsmyndigheder sådanne ændringer, inden den næste årlige indberetning skal finde sted.

Dataene under punkt 1.1, litra b) og g), skal indberettes en gang om måneden.

Inden den 1. februar hvert år fremsender de nationale tilsynsmyndigheder deres årlige undersøgelse af anvendelsen af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet, som omhandlet under punkt 1.1, litra j), for det foregående år.

⁽¹⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14.

⁽²⁾ EUT L 342 af 24.12.2005, s. 20.

2. AF LUFTFARTSTJENESTEUDØVERNE

Dette afsnit gælder luftfartstjenesteudøvere, der udøver tjenester, som fremgår af artikel 1, stk. 2. De nationale myndigheder kan i enkeltstående tilfælde inkludere luftfartstjenesteudøvere, der ligger under grænsen i artikel 1, stk. 3. De underretter Kommissionen herom.

2.1. Dataspecifikationer

Luftfartstjenesteudøverne stiller følgende data til rådighed:

- a) De data, der henvises til i Eurocontrols specifikationer med titlen »EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure«, version 2.6, af 31. december 2008, med referencen EUROCONTROL-SPEC-0117, for dataindberetning til og med 2013, og version 3.0 af 4. december 2012 fra 2014 og frem
- b) Årsrapporter og den præstationsrelaterede del af forretningsplanen og den årlige plan, som luftfartstjenesteudøveren har opstillet i henhold til bilag I, afsnit 2.2 og 9, i forordning (EU) nr. 1035/2011
- c) Deres investeringsplan for referenceperioden
- d) De oplysninger, der er nødvendige for at overholde de centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer i bilag I, afsnit 2, punkt 1.1, litra a)
- e) Oplysninger om de elementer, der iværksættes for at fremme anvendelsen af en åben rapporteringskultur.

Luftfartstjenesteudøverne indsamler og indberetter følgende data:

- f) Oplysninger indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant
- g) Tendenser som minimum inden for overtrædelse af reglerne for minimumsafstande, indtrængen på start- og landingsbanen, overskridelser af luftrummet og ATM-specifikke hændelser hos alle lufttrafiktjenesteenheder.

2.2. Indberetningshyppighed og -frister

Data for år (n), der henvises til under punkt 2.1, litra a), indberettes en gang om året inden den 15. juli i år (n+1), med undtagelse af fremadskuende data, der skal indberettes inden den 1. november i år (n+1).

Dataene under punkt 2.1, litra b), c), d), e), og f), skal indberettes en gang om året.

Inden den 1. februar hvert år indberetter luftfartstjenesteudøverne den årlige måling af spørgeskemaerne om flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet (punkt 1.1, litra d)) og åben rapporteringskultur (punkt 1.1, litra e)) for det foregående år til EASA. Hvis der sker ændringer i den årlige måling af de centrale præstationsindikatorer, forelægger de nationale tilsynsmyndigheder sådanne ændringer, inden den næste årlige indberetning skal finde sted.

Dataene under punkt 2.1, litra g), skal indberettes en gang om året.

3. AF LUFTHAVNSOPERATØRERNE

Dette afsnit gælder for lufthavnsoperatører, der falder ind under anvendelsesområdet, jf. artikel 1 i nærværende forordning.

3.1. Definitioner

Ved anvendelsen af dette specifikke bilag forstås ved:

- a) »lufthavnsidentifikation«: lufthavnens beskrivelse ved anvendelse af ICAO's standardkode på fire bogstaver som defineret i ICAO Doc. 7910
- b) »koordinationsparametre«: de koordinationsparametre, der fastlægges i forordning (EØF) nr. 95/93
- c) »lufthavnens erklærede kapacitet«: de koordinationsparametre, der udtrykkes som et maksimalt antal ankomst- og afgangstidspunkter pr. tidsenhed (blokperiode), der kan tildeles af koordinatoren
- d) »luftfartøjets registreringsnummer«: de alfanumeriske tegn, der svarer til luftfartøjets faktiske registreringsnummer
- e) »luftfartøjstype«: en luftfartøjstypekode (op til fire tegn) som anført i ICAO Doc. 8643
- f) »flyvningsidentifikator«: en gruppe alfanumeriske tegn, der anvendes til at identificere en flyvning. Punkt 7 i ICAO-flyveplanen

- g) »kodet afgangsflyveplads« og »kodet bestemmelsesflyveplads«: lufthavnens kode angivet med ICAO-lufthavnskoden med fire bogstaver eller IATA-lufthavnskoden med tre bogstaver
- h) »tidsstemplerne »Out«, »Off«, »On« og »In«: følgende data:
- i) faktisk afgangstidspunkt
 - ii) faktisk starttidspunkt
 - iii) faktisk landingstidspunkt
 - iv) faktisk ankomsttidspunkt
- i) »planlagt afgangstidspunkt (off-block)«: dato og tidspunkt for en flyvnings planlagte afgang fra afgangspladsen
- j) »faktisk afgangstidspunkt«: dato og tidspunkt, hvor et luftfartøj har forladt parkeringspositionen (skubbet tilbage eller af egen kraft)
- k) »faktisk starttidspunkt«: dato og tidspunkt, hvor et luftfartøj er lettet fra startbanen (wheels-up)
- l) »faktisk landingstidspunkt«: dato og tidspunkt, hvor et luftfartøj er landet (touch down)
- m) »planlagt ankomsttidspunkt (in-block)«: dato og tidspunkt for en flyvnings planlagte ankomst til ankomstpladsen
- n) »faktisk ankomsttidspunkt«: dato og tidspunkt, hvor parkeringsbremsene er blevet aktiveret på ankomstpladsen
- o) »flyveregler«: de regler, der anvendes under en flyvning. »IFR« for flyvning med luftfartøjer i henhold til instrumentflyvereglerne som defineret i bilag 2 i Chicagokonventionen eller »VFR« for flyvning med luftfartøjer i henhold til de visuelle flyveregler som defineret i samme bilag. »OAT (Operational Air Traffic)« for statsluftfartøjer, der ikke følger reglerne i bilag 2 til Chicagokonventionen. (Punkt 8 i ICAO-flyveplanen)
- p) »flyvningstype«: den type flyvning (»type of flight«), som er defineret i Appendix 2 i ICAO dok. 4444 (15. udgave — juni 2007)
- q) »ankomsttidspunkt til lufthavnen« og »afgangstidspunkt fra lufthavnen«: et ankomst- eller afgangstidspunkt i lufthavnen, som er blevet tildelt i henhold til forordning (EØF) nr. 95/93
- r) »ankomstbanekode« og »afgangsbanekode«: ICAO's kode for den bane, der anvendes til landing og start (f.eks. 10L)
- s) »ankomstplads«: koden for den første parkeringsposition, luftfartøjet blev parkeret på efter ankomst
- t) »afgangsplads«: koden for den sidste parkeringsposition, luftfartøjet var parkeret på, inden det lettede fra lufthavnen
- u) »forsinkelsesårsager«: standard IATA-forsinkelseskoder som fastlagt i afsnit F i CODA Digest Annual 2011 »Delays to Air Transport in Europe«⁽¹⁾ med forsinkelsens varighed. Når der kan knyttes flere årsager til flyvningsforsinkelser, forelægges en liste over disse forsinkelsesårsager
- v) »afrimnings- eller afisningsoplysninger«: angivelse af, om der har fundet afrimnings- eller afisningsoperationer sted, og i bekræftende fald hvor de fandt sted (før luftfartøjet forlod afgangspladsen eller i fjerneposition efter afgang fra pladsen, dvs. efter off-block)
- w) »operational aflysning«: et luftfartøj med planlagt ankomst eller afgang, som er omfattet af følgende betingelser:
- i) flyvningen fik et afgang- eller ankomsttidspunkt i lufthavnen, og

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) flyvningen blev bekræftet af luftfartsselskabet dagen før operationerne og/eller var indeholdt i den daglige liste over planlagte flyvninger, som lufthavnsoperatøren udarbejdede dagen før operationerne, men
- iii) luftfartøjet landede eller lettede aldrig.
- x) »faktisk aflysningstidspunkt«: faktisk dato og tidspunkt, hvor ankomsten eller afgangen for en planlagt flyvning blev aflyst.

3.2. Dataspecifikationer

3.2.1. Lufthavnsoperatører indberetter følgende data:

- a) Lufthavnsidentifikation
- b) Lufthavnens erklærede kapacitet
- c) Alle koordinationsparametre, der er relevante for luftfartstjenesterne
- d) Planlagt kvalitetsniveau for tjenesten (forsinkelse, rettidighed osv.) sammen med lufthavnens kapacitetserklæring, når et sådant er planlagt
- e) Detaljeret beskrivelse af de indikatorer, der anvendes til at opnå det planlagte kvalitetsniveau for tjenesten, når et sådant er planlagt.

3.2.2. Lufthavnsoperatørerne indberetter følgende operationelle data for alle de luftfartøjer, der lander eller starter:

- a) Luftfartøjets registreringsnummer
- b) Luftfartøjstype
- c) Flyvningsidentifikator
- d) Kodet afgang- og bestemmelsesflyveplads
- e) Planlagt afgangstidspunkt (off-block)
- f) Planlagt ankomsttidspunkt (in-block)
- g) Tidsstemplerne Out, Off, On, In
- h) Flyveregler og flyvningstype
- i) Ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavnen, når disse foreligger
- j) Landings- og startbanekode
- k) Ankomst- og afgangsplads
- l) Forsinkelsesårsager, når disse foreligger (gælder kun afgående luftfartøjer)
- m) Afrimnings- eller afisningsoplysninger, når disse foreligger.

3.2.3. Lufthavnsoperatørerne indberetter følgende operationelle data for alle operationelle aflysninger:

- a) Flyvningsidentifikator
- b) Luftfartøjstype
- c) Planlagt afgangstidspunkt (off-block)
- d) Planlagt ankomsttidspunkt (in-block)
- e) Planlagt afgang- og bestemmelseslufthavn
- f) Ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavnen, når disse foreligger
- g) Årsag til aflysning
- h) Faktisk tidspunkt for aflysning.

3.2.4. Lufthavnsoperatørerne kan indberette følgende:

- a) Frivillige rapporteringer om forringelse eller forstyrrelse af luftfartstjenester i lufthavne
- b) Frivillige rapporteringer om flyvesikkerhedsmæssige hændelser i forbindelse med luftfartstjenester
- c) Frivillige rapporteringer om tårn- og indflyvningskontroltjenesters kapacitetsproblemer

- d) Frivillige rapporteringer om høringsmøder med luftfartstjenesteudøverne og staterne.
- 3.2.5. Luftfavnoperatører skal indsamle og indberette oplysninger, der er indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant, som minimum om indtrængen på start- og landingsbaner.
- 3.3. **Indberetningshyppighed og -frister**
- Dataene under punkt 3.2.1 indberettes to gange om året i henhold til tidsplanen i artikel 6 i forordning (EØF) nr. 95/93.
- Dataene under punkt 3.2.2 og 3.2.3 indberettes en gang om måneden inden for en måned fra udgangen af måneden for flyvningen.
- Dataene under punkt 3.2.4 skal indberettes en gang om året.
- Rapporteringerne under punkt 3.2.4 kan indberettes når som helst.
4. AF LUFTHAVNSKOORDINATORERNE
- 4.1. **Dataspecifikationer**
- Luftfavnkoordinatorerne indberetter de data, der omhandles i artikel 4, stk. 8, i forordning (EØF) nr. 95/93.
- 4.2. **Indberetningshyppighed og -frister**
- Dataene stilles til rådighed to gange om året i henhold til tidsplanen i artikel 6 i forordning (EØF) nr. 95/93.
5. AF LUFTFARTSSELSKABERNE
- Dette afsnit gælder luftfartsselskaber, som udfører over 35 000 flyvninger om året inden for det europæiske luftrum beregnet som et gennemsnit over de seneste tre år.
- 5.1. **Definitioner**
- 5.1.1. Ved anvendelsen af dette specifikke bilag gælder de samme definitioner som i punkt 3.1, og derudover forstås ved:
- a) »brændstofforbrænding«: den faktiske mængde brændstof, der er blevet forbrændt under flyvningen (gate-to-gate)
- b) »faktisk rampevægt«: luftfartøjets faktiske vægt i tons inden motorstart.
- 5.2. **Dataspecifikationer**
- 5.2.1. Luftfartsselskaberne indberetter følgende data alle de flyvninger, de foretager inden for nærværende forordnings geografiske anvendelsesområde:
- a) Luftfartøjets registreringsnummer
- b) Luftfartøjstype
- c) Flyvningsidentifikator
- d) Flyveregler og flyvningstype
- e) Kodet afgang- og bestemmelseslufthavn
- f) Landingsbane- og startbanekode, når denne foreligger
- g) Ankomst- og afgangsplads, når denne foreligger
- h) Planlagt afgangstidspunkt (off-block)
- i) Planlagt ankomsttidspunkt (in-block)
- j) Tidsstemplerne Out, Off, On, In, både planlagt og faktisk
- k) Forsinkelsesårsager
- l) Afrinnings- eller afsningsoplysninger, når disse foreligger.
- 5.2.2. Luftfartsselskaberne indberetter de data, der fremgår af 3.2.3, for alle operationelle aflysninger inden for nærværende forordnings geografiske anvendelsesområde.

5.2.3. Ud over de data, der indberettes i henhold til kravene i bilag IV, del B, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF ⁽¹⁾, kan luftfartsselskaberne indberette følgende data til Kommissionen for alle de flyvninger, de foretager inden for nærværende forordnings geografiske anvendelsesområde:

- a) brændstofforbrænding
- b) faktisk rampevægt.

5.2.4. Luftfartsselskaberne kan indberette følgende:

- a) Frivillige rapporteringer om adgang til luftrummet
- b) Frivillige rapporteringer om forringelse eller forstyrrelse af luftfartstjenester i lufthavne
- c) Frivillige rapporteringer om flyvesikkerhedsmæssige hændelser i forbindelse med luftfartstjenester
- d) Frivillige rapporteringer om overflyvningskapacitetsproblemer, begrænsning af flyvehøjden eller omdirigering
- e) Frivillige rapporteringer om høringsmøder med luftfartstjenesteudøvere og staterne.

5.2.5. Luftfartsselskaberne skal indberette oplysninger, der er indsamlet via automatiske systemer til registrering af flyvesikkerhedsdata, hvor det er relevant, som minimum om overtrædelse af reglerne for minimumsafstande og indtrængen på start- og landingsbaner.

5.3. Indberetningshyppighed

Dataene under punkt 5.2.1, 5.2.2 og 5.2.3 skal indberettes en gang om måneden.

Rapporteringerne under punkt 5.2.4 kan indberettes på et hvilket som helst tidspunkt.

Dataene under punkt 5.2.5 skal indberettes en gang om året.

⁽¹⁾ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 391/2013

af 3. maj 2013

om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum⁽¹⁾, ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009 (»luftfartstjenesteforordningen«)⁽²⁾, særlig artikel 15, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EF) nr. 550/2004 har Kommissionen fået til opgave at fastlægge en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester, således at den anvendes på en ensartet måde i det fælles europæiske luftrum.
- (2) Det er af største betydning for virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum, at der udformes en fælles afgiftsordning for de luftfartstjenester, der udøves i alle faser af en flyvning. En sådant ordning bør bidrage til at skabe større gennemskuelighed i forbindelse med beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter, der gælder for luftrumsbrugere. Ordningen bør også bidrage til at fremme en sikker og omkostningseffektiv udøvelse af luftfartstjenester over for brugerne, der finansierer ordningen, og stimulere en integreret udøvelse af tjenester.
- (3) Den fælles afgiftsordning bør spille en integreret rolle i opfyldelsen af præstationsordningens målsætninger, jf. artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum⁽³⁾, ændret ved forordning (EF) nr. 1070/2009 (»rammeforordningen«) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner⁽⁴⁾.
- (4) I overensstemmelse med den overordnede målsætning om at forbedre luftfartstjenesternes præstationer bør afgiftsordningen fremme omkostnings- og driftseffektivitet, og den bør åbne mulighed for at fastsætte ordninger for at tilskynde luftfartstjenesteudøvere til at støtte forbedringer af udøvelsen af luftfartstjenester og herunder anvendelsen af trafikrisikodeling.
- (5) Den fælles afgiftsordning bør være i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning og artikel 15 i ICAO's Chicago-konvention af 1944 angående international civil luftfart (Chicagokonventionen).
- (6) Den fælles afgiftsordning bør muliggøre en optimal udnyttelse af luftrummet under hensyntagen til lufttrafikken — navnlig inden for de funktionelle luftrumsblokke, der er oprettet i medfør af artikel 9a i forordning (EF) nr. 550/2004.
- (7) Et centralt princip for den fælles afgiftsordning går ud på, at der i rette tid står fuldstændige og gennemskuelige oplysninger om omkostningsgrundlaget til rådighed for repræsentanterne for luftrumsbrugere og for de kompetente myndigheder.
- (8) Når tårn- og indflyvningskontrolltjenester og/eller CNS-, MET- og AIS-tjenester udøves på markedsvilkår, bør medlemsstaterne for disse tjenesters vedkommende kunne beslutte ikke at beregne fastlagte omkostninger, ikke at beregne tårn- og indflyvningskontrollafgifter, ikke at fastsætte enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrolltjenester og/eller ikke at fastsætte finansielle incitamentter.
- (9) Da driften af lufthavne udvikles løbende, kan der være behov for at ændre tårn- og indflyvningskontrollafgiftszoner i løbet af en referenceperiode.
- (10) Indførelsen af ny teknologi og procedurer med tilhørende forretningsmodeller med henblik på at fremme en integreret udøvelse af tjenester bør munde ud i betydelige sparede omkostninger til gavn for brugerne. For at skabe grundlaget for denne fremtidige omkostningsbesparelse må luftfartstjenesteudøvere afholde omstrukturingsomkostninger med henblik på at forbedre deres forretning — omkostninger, som de kan få dækket, hvis en nettofordel for brugerne kan påvises.
- (11) Incitamentordninger, som tilskynder til bedre præstationer, bør hænge sammen med det ønskværdige i at belønne eller sanktionere faktiske præstationer i forhold til de præstationsniveauer, som blev forventet ved præstationsplanens vedtagelse.
- (12) For at fremskynde gennemførelsen af SESAR-teknologi bør investeringer i nye ATM-systemer og en omhyggelig gennemgang af eksisterende ATM-systemer, der påvirker det europæiske ATM-nets præstationsniveau, være berettiget til omkostningsdækning via brugerafgifter, hvis der er i overensstemmelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan, bl.a. i kraft af fælles projekter som angivet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004. Medlemsstaterne bør desuden kunne beslutte at modulere luftfartsafgifter for at skabe incitamentter til at udstyre luftfartøjer med systemer, der indgår i de fælles projekter.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Se s. 1 i denne EUT.

- (13) For at øge luftfartstjenesternes effektivitet og fremme en optimal udnyttelse heraf bør medlemsstaterne kunne modulere afgifter yderligere efter trafiktheden på nettet i et specifikt område eller på en specifik rute på specifikke tidspunkter.
- (14) Afgifterne, navnlig for lette luftfartøjer, bør ikke være så høje, at de virker som en bremse på brugen af faciliteter og tjenester, der er nødvendige for flyvesikkerheden, eller på indførelsen af nye teknikker og procedurer.
- (15) Medlemsstaterne bør kunne fastsætte deres enhedsrater i fællesskab, især hvor afgiftszonerne strækker sig over mere end én medlemsstats luftrum, eller hvor medlemsstaterne er part i en fælles overflyvningsafgiftsordning.
- (16) For at gøre den fælles afgiftsordning effektiv og nedbringe den administrative og regnskabsmæssige arbejdsbyrde i en fælles overflyvningsafgiftsordning bør medlemsstaterne kunne opkræve overflyvningsafgifter i fællesskab via en enkelt afgift pr. flyvning.
- (17) De retlige midler bør styrkes for at sikre, at brugerne af luftfartstjenester omgående og fuldt ud betaler luftfartsafgifter.
- (18) Afgifter, der pålægges luftrumsbrugere, bør fastsættes og anvendes på en rimelig og gennemsigtig måde efter høring af brugernes repræsentanter. Sådanne afgifter bør tages op til revision med jævne mellemrum.
- (19) Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester⁽¹⁾, ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1191/2010 af 16. december 2010⁽²⁾ bør ophæves pr. 1. januar 2015.
- (20) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes foranstaltninger med henblik på at opstille en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.
2. Forordningen gælder for luftfartstjenester, der udøves af lufttrafikstjesteudøvere, som er udpeget i medfør af artikel 8 i forordning (EF) nr. 550/2004, og af vejrtjenesteudøvere, der er udpeget i medfør af samme forordnings artikel 9, stk. 1, for den almene luftrafik i det luftrum i ICAO EUR- og AFI-områderne,

hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af luftfartstjenester. Den gælder ligeledes for den netadministrator, som er oprettet i medfør af artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011⁽³⁾.

3. Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på luftfartstjenester, der udøves i det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-områder, forudsat at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Medlemsstaterne kan anvende forordningen på luftfartstjesteudøvere, der har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering, jf. artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

5. Medmindre andet fremgår af artikel 1, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende denne forordning til luftfartstjenester, der udøves i lufthavne med færre end 70 000 IFR-flybevægelser om året.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres beslutning.

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Derudover finder følgende definitioner anvendelse:

- 1) »luftfartstjenestebruger«: operatøren af luftfartøjet på det tidspunkt, hvor flyvningen gennemføres, eller, hvis dennes identitet ikke kendes, luftfartøjets ejer, medmindre det kan bevises, at en anden var operatør på det tidspunkt
- 2) »repræsentant for luftrumsbrugere«: enhver juridisk person eller enhed, der repræsenterer interesserne hos en eller flere kategorier af luftfartstjenestebrugere
- 3) »IFR«: instrumentflyveregler som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen (10. udgave — juli 2005)
- 4) »VFR«: visuelflyveregler som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen (10. udgave — juli 2005)
- 5) »overflyvningsafgiftszone«: et udsnit af luftrummet, for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate
- 6) »tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone«: en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, for hvilke der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate
- 7) »fastlagte omkostninger«: de omkostninger, der på forhånd er fastlagt af medlemsstaterne som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 550/2004

⁽¹⁾ EUT L 341 af 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ EUT L 333 af 17.12.2010, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

- 8) »referenceperiode«: referenceperioden for den præstationsordning, der er oprettet ved artikel 11, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013
- 9) »IFR-flybevægelser«: summen af starter og landinger, der udføres efter instrumentflyvereglerne, beregnet som et årsgennemsnit over de tre år, der går forud for præstationsplanens forelæggelse
- 10) »andre indtægter«: indtægter fra offentlige myndigheder, herunder finansiel støtte fra Unionens støtteprogrammer såsom det transeuropæiske transportnet (TEN-T), Connecting Europe-faciliteten (CEF) og Samhørighedsfonden, indtægter fra erhvervs-mæssige aktiviteter og/eller, for så vidt angår enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrolltjenester, indtægter som følge af kontrakter eller aftaler mellem luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører
- 11) »præstationsplan«: en præstationsplan, der er opstillet i henhold til bestemmelserne i artikel 11 til 16 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013
- 12) »faktiske omkostninger«: reelt påløbne omkostninger ved udøvelse af luftfartstjenester i et år, som er underlagt en afsluttende revision
- 13) »CNS-, MET- og AIS-tjenester«: kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester, vejrtjenester til luftfartsformål og luftfartsinformationstjenester
- 14) »omstruktureringsomkostninger«: betydelige engangsomkostninger, der afholdes af luftfartstjenesteudøvere i omstruktureringsprocessen, ved at der indføres nye teknologier, procedurer og tilknyttede forretningsmodeller for at tilskynde til en integreret udøvelse af tjenester, hvis medlemsstaten ønsker at få dækket omkostningerne i en eller flere referenceperioder. De kan omfatte kompensationsudgifter til arbejdstagere, lukning af flyvekontrolcentre, overflytning af aktiviteter til nye lokaliteter og afskrivning af aktiver og/eller erhvervelse af strategisk medbestemmelsesret i andre luftfartstjenesteudøvere.

Artikel 3

Tårn- og indflyvningskontrolltjenester og AIS-, MET- og CNS-tjenester, der er underlagt markedsvilkår

1. Uden at dette berører anvendelsen af de principper, der er nævnt i artikel 14 og 15 i forordning (EF) Nr. 550/2004, og med forbehold af den vurdering, der er nævnt i stk. 2, kan medlemsstaterne beslutte før påbegyndelsen af en referenceperiode eller i begrundede tilfælde i selve referenceperioden, at nogle af eller alle deres tårn- og indflyvningskontrolltjenester eller AIS-, MET- og CNS-tjenester er underlagt markedsvilkår. I så fald anvendes bestemmelserne i denne forordning, men de pågældende medlemsstater kan for disse tjenesters vedkommende beslutte:

- a) ikke at beregne de fastlagte omkostninger i henhold til denne forordnings artikel 7

- b) ikke at fastsætte finansielle incitamenters for disse tjenester på de centrale præstationsområder kapacitet og miljø i henhold til denne forordnings artikel 15

og, for så vidt angår tårn- og indflyvningskontrolltjenester,

- c) ikke at beregne tårn- og indflyvningskontrollafgifter i henhold til denne forordnings artikel 12

- d) ikke at fastsætte enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i henhold til denne forordnings artikel 17.

2. Medlemsstaterne foretager en udførlig vurdering af alle de betingelser, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning, for at fastslå, om nogle af eller alle deres tårn- og indflyvningskontrolltjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår. Denne vurdering omfatter en høring af luftrumsbrugernes repræsentanter.

3. De medlemsstater, der er nævnt i stk. 1, forelægger senest 19 måneder før en referenceperiodes begyndelse eller datoen for anvendelsen af beslutninger, der træffes i henhold til stk. 1, Kommissionen en detaljeret rapport om indholdet og resultaterne af den vurdering, der er nævnt i stk. 2. Rapporten underbygges med dokumentation, herunder i givet fald udbudsmaterialet, en begrundelse for udvælgelsen af tjenesteudøveren og en beskrivelse af de ordninger, som den udvalgte tilbudsgiver pålægges for at sikre, at tårn- og indflyvningskontrolltjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester udøves på en omkostnings-effektiv måde, tillige med resultatet af høringen af luftrumsbrugernes repræsentanter. Rapporten skal indeholde en fyldestgørende begrundelse for medlemsstatens konklusioner.

4. Hvis Kommissionen er enig i, at markedsvilkår er indført i overensstemmelse med kravene i bilag I, underretter den den pågældende medlemsstat inden fire måneder efter at have modtaget rapporten. Denne periode på fire måneder udvides til seks måneder efter modtagelsen af rapporten, hvis Kommissionen finder, at der er behov for yderligere dokumentation for at fastslå, om der er indført markedsvilkår.

Hvis Kommissionen finder, at der ikke er indført markedsvilkår, skal den inden seks måneder efter modtagelsen af rapporten og i overensstemmelse med den procedure, der er nævnt i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) Nr. 549/2004, træffe afgørelse om, at den eller de pågældende medlemsstater fuldt ud skal opfylde denne forordnings bestemmelser. En sådan afgørelse træffes efter høring af den eller de berørte medlemsstater.

5. Medlemsstatens rapport og Kommissionens afgørelse, jf. stk. 4, gælder for hele den pågældende referenceperiode; de skal være offentligt tilgængelige, og en henvisning til dem skal offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Principper for den fælles afgiftsordning

1. Den fælles afgiftsordning er underlagt de principper, der er fastsat i artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004.
2. De fastlagte omkostninger for overflyvningsluftfartstjenester finansieres ved overflyvningsafgifter, som pålægges brugere af luftfartstjenester efter bestemmelserne i kapitel III og/eller andre indtægter.
3. De fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvningskontroltjenester finansieres ved tårn- og indflyvningskontrolafgifter, som pålægges brugere af luftfartstjenester efter bestemmelserne i kapitel III og/eller andre indtægter.
4. Stk. 2 og 3 er ikke til hinder for, at fritagelsen af visse luftfartstjenestebrugere dækkes af andre finansieringskilder i medfør af artikel 10.
5. Den fælles afgiftsordning skal tilvejebringe gennemsigtighed for og høring af luftrumsbrugernes repræsentanter om omkostningsgrundlag og om fordelingen af omkostningerne mellem de forskellige tjenester.
6. Indtægter fra overflyvningsafgifter eller tårn- og indflyvningskontrolafgifter, der fastsættes i henhold til denne forordnings artikel 11 og 12, må ikke anvendes til at finansiere luftfartstjenesteudøveres erhvervsmæssige aktiviteter.

Artikel 5

Fastlæggelse af afgiftszoner

1. Medlemsstaterne fastlægger afgiftszoner i det luftrum under deres ansvarsområde, hvor der ydes luftfartstjenester over for luftrumsbrugere.
2. Afgiftszonerne fastlægges på en måde, der er forenelig med flyvekontrolaktiviteterne og -tjenesterne efter høring af luftrumsbrugernes repræsentanter.
3. En overflyvningsafgiftszone strækker sig fra jorden op til og med det øvre luftrum. I komplekse tårn- og indflyvningskontrolområder kan medlemsstaterne fastlægge en specifik zone inden for en afgiftszone.
4. Hvis afgiftszoner strækker sig over mere end én medlemsstats luftrum, sikrer de berørte medlemsstater, at forordningen anvendes på en konsekvent og ensartet måde på det pågældende luftrum.

5. En tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone kan ændres i løbet af en referenceperiode. I så fald skal medlemsstaterne:

- a) forelægge Kommissionen relevante omkostninger og trafikdata, således at Kommissionen får mulighed for at reetablere sammenhængende omkostnings- og trafikdataserier, der afspejler situationen før og efter ændringen, og udføre sine opgaver i henseende til præstationsovervågning i overensstemmelse med artikel 18 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013
- b) høre luftrumsbrugernes repræsentanter og rapportere deres bemærkninger til Kommissionen
- c) forelægge Kommissionen en vurdering af, hvordan ændringerne påvirker omkostningsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester samt præstationsovervågningen og angive, hvordan den skal udføre præstationsovervågningen i resten af referenceperioden.

KAPITEL II

OMKOSTNINGERNE VED UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER

Artikel 6

Tjenester, faciliteter og aktiviteter, der kan indgå i beregningsgrundlaget

1. Luftfartstjenesteudøvere i henhold til artikel 1, stk. 2 og 4, fastslår omkostningerne ved at udøve luftfartstjenester, for så vidt angår de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og gennemført i henhold til ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, i afgiftszonerne under deres ansvarsområde.

Disse omkostninger omfatter generelle administrationsomkostninger, uddannelse, undersøgelser, test og forsøg samt forskning og udvikling vedrørende disse tjenester.

2. Medlemsstaterne kan opgive de følgende omkostninger som fastlagte omkostninger i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 550/2004, når disse opstår som et resultat af udøvelsen af luftfartstjenester:

- a) omkostninger, der bæres af de relevante nationale tilsynsmyndigheder
- b) omkostninger, der bæres af de kvalificerede enheder, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004
- c) omkostninger, der hidrører fra internationale aftaler.

3. I henhold til artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004 må en del af indtægterne fra afgifterne anvendes til at finansiere fælles projekter om netfunktioner, der er særligt vigtige for en generel forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester. I så fald skal medlemsstaterne iværksætte en detaljeret og gennemskuelig praksis for bogføring for at sikre, at luftrumsbrugere ikke pålægges afgifter to gange. Fastlagte omkostninger, der følger af et fælles projekt, angives klart i overensstemmelse med bilag II og VII.

4. Investeringer i nye ATM-systemer og en gennemgribende omlægning af eksisterende ATM-systemer kan komme i betragtning, for så vidt som de er i overensstemmelse med gennemførelsen af den europæiske ATM-masterplan, bl.a. gennem de fælles projekter, der er omhandlet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) Nr. 550/2004.

Artikel 7

Beregning af omkostninger

1. De fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger skal omfatte omkostningerne ved de tjenesteydelser, faciliteter og aktiviteter, der i henhold til nærværende forordnings artikel 6 kan indgå i beregningsgrundlaget, og som er opgivet i overensstemmelse med regnskabskravene i artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004.

De ikke-tilbagevendende virkninger af indførelsen af internationale regnskabsstandarder kan spredes over en periode på op til 15 år.

Uanset artikel 17 og 19 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 fastsættes de fastlagte omkostninger, inden hver referenceperiode påbegyndes, som led i præstationsplanen for hvert kalenderår i referenceperioden i både reale og nominelle værdier. For hvert år i referenceperioden fremføres forskellen mellem de fastlagte omkostninger udtrykt i nominelle værdier forud for referenceperioden og de fastlagte omkostninger, der justeres på grundlag af forskellen mellem den af Kommissionen registrerede faktiske inflation ifølge Eurostats HICP som offentliggjort i april i år n og den forventede inflation ifølge præstationsplanen for året før referenceperioden og for hvert år i referenceperioden, til år $n + 2$ med henblik på at beregne enhedsraten.

Fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger beregnes i national valuta. Hvis en fælles afgiftszone med en fælles enhedsrate er blevet oprettet for en funktional luftrumsblok, sørger de berørte medlemsstater for at omregne nationale omkostninger til euro eller til en af de berørte medlemsstaters nationale valutaer, så det sikres, at beregningen af den fælles enhedsrate i henhold til nærværende forordnings artikel 17, stk. 1, tredje afsnit, er gennemskuelig. De pågældende medlemsstater underretter Kommissionen og Eurocontrol herom.

2. De omkostninger, der er nævnt i stk. 1, opdeles i personaleomkostninger, andre driftsomkostninger, afskrivningsomkostninger, kapitalomkostninger og ekstraordinære omkostninger såsom ikke-refunderbare skatter og afgifter samt alle andre dermed forbundne omkostninger.

Personaleomkostninger omfatter bruttoløn, overtidsbetaling, arbejdsgiverbidrag til socialsikringsordninger samt pensionsomkostninger og andre ydelser. Ved beregningen af pensionsomkostninger kan der anlægges forsigtige skøn på grundlag af ordningens forvaltning eller den nationale lovgivning. Disse skøn skal specificeres i præstationsplanen.

Andre driftsomkostninger skal omfatte udgifter til indkøb af varer og tjenesteydelser, der anvendes i udøvelsen af luftfartstjenester, bl.a. udliciterede tjenesteydelser, eksternt personale,

materiale, energi og andre forsyningsomkostninger, leje af bygninger, udstyr og faciliteter, vedligeholdelse, forsikringsomkostninger og rejseudgifter. Når en lufttrafikstjenesteudøver køber andre luftfartstjenester, skal vedkommende medregne de faktiske udgifter til disse tjenester under sine andre driftsomkostninger.

Afskrivningsomkostningerne vedrører de samlede anlægsaktiver, der anvendes til luftfartstjenesteformål. Anlægsaktiver afskrives i henhold til deres forventede levetid efter princippet om lineær afskrivning af omkostningerne ved de aktiver, der afskrives. Afskrivningen kan beregnes på basis af historiske omkostninger eller genanskaffelsesomkostninger. Metoden må ikke ændres i løbet af afskrivningsperioden, og den skal være i overensstemmelse med de anvendte kapitalomkostninger (nominelle kapitalomkostninger for regnskaber baseret på historiske omkostninger og reale kapitalomkostninger for regnskaber baseret på genanskaffelsesomkostninger). Anvendes regnskaber baseret på genanskaffelsesomkostninger, angives tillige de tilsvarende tal på grundlag af historiske omkostninger til sammenligning og vurdering.

Kapitalomkostningerne opgøres som produktet af:

- a) summen af den gennemsnitlige bogførte nettoværdi af de anlægsaktiver og eventuelle opjusteringer af de samlede aktiver som opgivet af den nationale tilsynsmyndighed, der anvendes af luftfartstjenesteudøveren og er i drift eller under opførelse, og den gennemsnitlige nettoværdi af de omsætningsaktiver bortset fra bankkonti med rentetilskrivning, der er nødvendige for udøvelsen af luftfartstjenester, og
- b) det vægtede gennemsnit af gældsrenten og egenkapitalforrentningen. For luftfartstjenesteudøvere uden egenkapital beregnes det vægtede gennemsnit på basis af en forrentning af forskellen mellem de samlede aktiver, jf. litra a), og gælden.

Ekstraordinære poster skal bestå af ikke-tilbagevendende omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester i årets løb.

En eventuel justering, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstandarder, angives i præstationsplanen med henblik på Kommissionens gennemgang og i de yderligere oplysninger, der forelægges efter bilag II.

3. Ved beregningen af kapitalomkostningerne, jf. stk. 2, baseres de faktorer, der skal lægges vægt på, på forholdet mellem finansiering via gæld og finansiering via egenkapital. Gældsrenten er luftfartstjenesteudøverens vægtede gennemsnitlige gældsrente. Egenkapitalforrentningen skal være den samme, som opgives i præstationsplanen for rapporteringsperioden, og baseres på luftfartstjenesteudøverens faktiske finansielle risiko som vurderet forud for referenceperioden.

Hvis aktiverne ikke tilhører luftfartstjenesteudøveren, men indgår i beregningen af kapitalomkostningerne, sikrer medlemsstaterne, at omkostningerne ved disse aktiver ikke godtgøres to gange.

4. Beregning af faktiske omkostninger kan omfatte dækning af luftfartstjenesteudøvers omstrukturingsomkostninger i referenceperioder, der er gået forud for en eller flere referenceperioder, hvor omkostningerne dækkes, med forbehold for en forretningsplan, der dokumenterer en nettogevinst for brugere i tidens løb.

Den nationale tilsynsmyndighed forelægger Kommissionen forretningsplanen, en plan for dækning af omstrukturingsomkostningerne og resultaterne af en høring af luftrumsbrugernes repræsentanter om forretningsplanen og planen for dækning af omstrukturingsomkostningerne.

Finder Kommissionen, at den forventede nettofordel for brugerne i tidens løb er påvist, underretter den medlemsstaten herom inden fem måneder efter at have modtaget den nationale tilsynsmyndigheds anmodning.

Finder Kommissionen, at den forventede nettofordel for brugerne i tidens løb ikke er påvist, træffer den — efter proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 og inden fem måneder efter at have modtaget den nationale tilsynsmyndigheds anmodning — afgørelse om, at luftfartstjenesteudøvers omstrukturingsomkostninger ikke skal dækkes, og Kommissionen underretter den pågældende medlemsstat herom.

Den pågældende medlemsstat rapporterer om udviklingen af omstrukturingsomkostningerne og brugernes nettofordele i sin årlige beretning i henhold til artikel 18, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

Artikel 8

Fordeling af omkostninger

1. Omkostningerne ved de tjenesteydelser, faciliteter og aktiviteter, der i henhold til artikel 6 kan indgå i beregningsgrundlaget, fordeles på en gennemskuelig måde på de afgiftszoner, hvor de rent faktisk er påløbet.

Hvor omkostningerne er påløbet på tværs af forskellige afgiftszoner, fordeles de forholdsmæssigt på grundlag af en gennemskuelig metode i henhold til artikel 9.

2. Omkostningerne til tårn- og indflyvningskontrolltjenester vedrører følgende tjenester:

- a) tårnkontrolltjenester, flyvepladsflyveinformationstjenester, herunder lufttrafikkontroltjenester og alarmeringstjenester
- b) lufttrafiktjenester i forbindelse med luftfartøjers ind- og udflyvning inden for en vis afstand fra en lufthavn, baseret på operationelle krav
- c) en passende del af alle andre luftfartstjenesteelementer, der afspejler en forholdsmæssig fordeling mellem overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontrolltjenester.

Med henblik på anvendelsen af stk. 2, litra b) og c), skal medlemsstaterne inden påbegyndelsen af hver referenceperiode, for hver lufthavn definere, efter hvilke kriterier omkostningerne fordeles mellem tårn- og indflyvningskontrolltjenester og overflyvningstjenester, og de underretter Kommissionen herom.

3. Omkostningerne ved overflyvningstjenester vedrører de omkostninger, der er nævnt i stk. 1, med undtagelse af de omkostninger, der er nævnt i stk. 2.

4. Hvis VFR-flyvninger fritages for afgifter i medfør af artikel 10, skal luftfartstjenesteudøveren opgøre omkostningerne ved de luftfartstjenester, der ydes til VFR-flyvningerne, og holde dem særskilt fra omkostningerne ved luftfartstjenester, der ydes til IFR-flyvninger. Disse omkostninger kan fastslås ved hjælp af en metode til bestemmelse af marginalomkostninger, der tager hensyn til de fordele, IFR-flyvninger har af tjenester, der ydes VFR-flyvninger.

Artikel 9

Gennemsigtighed i omkostningerne og afgiftsordningen

1. Medlemsstaterne skal på en koordineret måde, senest syv måneder før påbegyndelsen af hver referenceperiode indkalde luftrumsbrugernes repræsentanter til en høring om fastlagte omkostninger, planlagte investeringer, tjenesteenhedsprognoser, afgiftspolitik og de deraf følgende enhedsrater. De bistås af luftfartstjenesteudøverne. Medlemsstaterne fastsætter på en gennemsigtig måde deres nationale omkostninger eller omkostninger til funktionelle luftrumsblokke, som opgjort i henhold til artikel 6, og stiller deres enhedsrater til rådighed for luftrumsbrugernes repræsentanter, Kommissionen og, hvor det er relevant, Eurocontrol.

I referenceperioden indbyder medlemsstaterne hvert år og på en koordineret måde luftrumsbrugernes repræsentanter til en høring om eventuelle afvigelser fra prognosen, navnlig med hensyn til:

- a) den faktiske trafik og omkostninger set i forhold til den skønnede trafik og de fastlagte omkostninger
- b) gennemførelsen af den mekanisme til trafikrisikodeling, som er fastsat i artikel 13
- c) gennemførelsen af den mekanisme til omkostningsdeling, som er fastsat i artikel 14
- d) incitamentordningerne, som er fastsat i artikel 15
- e) moduleringen af afgifter, som er fastsat i artikel 16.

Høringen kan tilrettelægges på regionalt plan. Luftrumsbrugernes repræsentanter bevarer retten til at anmode om, at der afholdes flere høringer. Brugernes høres ligeledes systematisk efter aktivering af en varslingsmekanisme, som er omhandlet i artikel 17 og 19 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, og som afføder en revision af de(n) fastlagte enhedsomkostning(er).

2. De oplysninger, der er nævnt i stk. 1, baseres på de oplysningsskemaer og de nærmere bestemmelser, der er opstillet i bilag II, VI og VII. Hvis det er fastslået i overensstemmelse med artikel 3, at tårn- og indflyvningskontroltjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår, baseres de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, på de oplysningsskemaer og de nærmere bestemmelser, der er opstillet i bilag III. Den relevante dokumentation stilles til rådighed for luftbrugsbrugernes repræsentanter, Kommissionen, Eurocontrol og de nationale tilsynsmyndigheder tre uger før høringsmødet. Hvad angår den årlige høring, der henvises til i stk. 1, andet afsnit, skal den relevante dokumentation stilles til rådighed for luftbrugsbrugernes repræsentanter, Kommissionen, Eurocontrol og de nationale tilsynsmyndigheder, hvert år senest den 1. juni.

3. For at muliggøre rapportering om gennemførelsen af præstationer, jf. artikel 18, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 stiller medlemsstaterne senest den 1. juni hvert år deres faktisk påløbne omkostninger i det foregående år, og forskellen mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger i præstationsplanen til rådighed for Kommissionen og Eurocontrol ved at anvende det oplysningsskema og de nærmere bestemmelser, der er fastsat i bilag II, VI og VII. De medlemsstater, der har besluttet, at tårn- og indflyvningskontroltjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår i henhold til artikel 3, meddeler disse oplysninger ved at anvende det oplysningsskema og de nærmere bestemmelser, der er fastsat i bilag III.

KAPITEL III

FINANSIERING AF UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER VIA LUFTFARTSAFGIFTER

Artikel 10

Fritagelse for luftfartsafgifter

1. Medlemsstaterne fritager følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

- flyvninger udført med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på under to tons
- blandede VFR/IFR-flyvninger i de afgiftszoner, hvor flyvningerne udføres udelukkende efter VFR-reglerne, og hvor der ikke opkræves afgift for VFR-flyvninger
- flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at befordre den regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringsledere eller ministre på officiel tjenesterejse; fritagelsen skal under alle omstændigheder fremgå af den relevante statusindikator eller bemærkning i flyveplanen
- eftersøgnings- og redningsflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente instans.

2. Medlemsstaterne kan fritage følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

- militære flyvninger, der udføres af militærfly fra et hvilket som helst land

- skoleflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, og hvor dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen; sådanne flyvninger må kun udføres inden for den pågældende medlemsstats luftrum, og flyvningerne må ikke tjene til befordring af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet

- flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at kontrollere eller afprøve udstyr, der bruges eller er beregnet til at blive brugt som jordbaserede hjælpemidler for luftfarten, med undtagelse af positioneringsflyvninger, der udføres af det pågældende luftfartøj

- flyvninger, der afsluttes i den lufthavn, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding

- VFR-flyvninger

- humanitære flyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente instans

- toldvæsenets og politiets flyvninger.

3. Medlemsstaterne kan fritage de flyvninger, der er anført i stk. 1 og 2, for tårn- og indflyvningskontrolafgifter.

4. Omkostningerne ved flyvninger, der fritages for afgifter, omfatter:

- omkostningerne ved VFR-flyvninger, der er fritaget for afgifter, jf. artikel 8, stk. 4, og

- omkostningerne ved fritagne IFR-flyvninger, der beregnes som produktet af de påløbne omkostninger ved IFR-flyvninger og forholdet mellem antallet af fritagne tjenesteenheder og det samlede antal tjenesteenheder, idet det samlede antal tjenesteenheder består af tjenesteenheder for IFR-flyvninger og tjenesteenheder for VFR-flyvninger, medmindre disse er fritaget. De påløbne omkostninger ved IFR-flyvninger er lig med de samlede omkostninger minus omkostningerne ved VFR-flyvninger.

5. Medlemsstaterne sikrer, at luftfartstjenesteudøverne godtgøres for de tjenester, de yder fritagne luftfartøjer.

Artikel 11

Beregning af overflyvningsafgifter

1. Uden at det berører muligheden for i henhold til artikel 4, stk. 2, at finansiere overflyvningsafgifter via andre indtægter, beregnes overflyvningsafgiften for en given flyvning i en bestemt overflyvningsafgiftszone som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende overflyvningsafgiftszone, og antallet af overflyvningsafgiftszoneenheder for denne flyvning.

2. Enhedsraten og antallet af overflyvningsafgiftszoneenheder beregnes i henhold til bilag IV.

Artikel 12

Beregning af tårn- og indflyvningskontrolafgifter

1. Uden at det berører muligheden for i henhold til artikel 4, stk. 3, at finansiere tårn- og indflyvningskontrolltjenester via andre indtægter, beregnes tårn- og indflyvningskontrolafgiften for en given flyvning i en bestemt tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og antallet af tårn- og indflyvningskontrolltjenesteenheder for denne flyvning. I forbindelse med afgiftsopkrævningen betragtes ind- og udflyvning som én flyvning. Som enhed tælles enten den ankomende eller den afgående flyvning.

2. Enhedsraten og antallet af tårn- og indflyvningskontrolltjenesteenheder beregnes i henhold til bilag V.

Artikel 13

Trafikrisikodeling

1. En mekanisme til trafikrisikodeling anvendes efter de principper, der er omhandlet i artikel 12 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

2. Følgende omkostninger underlægges ikke trafikrisikodeling og medfører en forhøjelse eller en nedsættelse af de fastlagte omkostninger i et eller flere efterfølgende år uanset trafikudviklingen:

- a) de fastlagte omkostninger, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, med undtagelse af aftaler om lufttrafik-tjeneste på tværs af landegrænser
- b) de fastlagte omkostninger for vejrtjenester
- c) justeringen som følge af forskelle mellem den skønnede og faktiske inflation som omhandlet i artikel 7, stk. 1
- d) dækning af omstrukturingsomkostninger, hvis dette er tilladt i henhold til artikel 7, stk. 4
- e) fremførslen, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til trafikrisikodeling
- f) tilladte fremførsler fra den tidligere referenceperiode, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til omkostningsdeling, som er omhandlet i artikel 14
- g) bonusser eller sanktioner, der opstår ved de finansielle incitamentordninger, som er omhandlet i artikel 15
- h) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der kan hidrøre fra moduleringen af luftfartsafgifter i medfør af artikel 16
- i) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der kan hidrøre fra trafikudviklingen

- j) for den anden referenceperiodes vedkommende den for høje eller for lave omkostningsdækning, der er påløbet hos medlemsstaterne til og med år 2011 for overflyvningsluftfartstjenester og til og med 2014 for tårn- og indflyvningskontrolltjenester.

Desuden kan medlemsstaterne fastsætte, at trafikrisikodeling ikke gælder for de fastlagte omkostninger for luftfartstjenesteudøvere, der har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering, jf. artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ikke ligger mere end 2 % over eller under prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n , fremføres luftfartstjenesteudøverens yderligere eller tabte indtægter i forhold til fastlagte omkostninger ikke.

4. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger mere end 2 % over prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n , nedsættes de fastlagte omkostninger i år $n + 2$ med mindst 70 % af de berørte luftfartstjenesteudøveres yderligere indtægter fra den del, som overstiger forskellen på 2 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, der er opgjort i præstationsplanen.

Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger mere end 2 % under prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n , forhøjes de fastlagte omkostninger tidligst fra år $n + 2$ med højst 70 % af de berørte luftfartstjenesteudøveres indtægtstab fra den del, som overstiger forskellen på 2 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, der er opgjort i præstationsplanen.

5. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger under 90 % af prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n , forhøjes de fastlagte omkostninger tidligst fra år $n + 2$ med det fulde beløb af de berørte luftfartstjenesteudøveres indtægtstab fra den del, som overstiger forskellen på 10 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, der er opgjort i præstationsplanen.

Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger over 110 % af prognosen ifølge præstationsplanen for samme år n , nedsættes de fastlagte omkostninger i år $n + 2$ med det fulde beløb af de berørte luftfartstjenesteudøveres yderligere indtægter fra den del, som overstiger forskellen på 10 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, der er opgjort i præstationsplanen.

6. For tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i stk. 3, 4 og 5 for lufthavne med færre end 225 000 IFR-flybevægelser om året. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres beslutning inden to måneder efter denne forordnings offentliggørelse.

Artikel 14

Omkostningsdeling

1. En mekanisme til omkostningsdeling anvendes i overensstemmelse med følgende principper:

- a) hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, bevarer den pågældende luftfartstjenesteudøver, medlemsstat eller kvalificerede enhed retten til den opståede difference
- b) hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er højere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, dækker den pågældende luftfartstjenesteudøver, medlemsstat eller kvalificerede enhed den opståede difference.

2. Følgende omkostninger er undtaget fra anvendelsen af stk. 1, litra a) og b):

- a) Omkostningsdelingsordningerne i stk. 1, litra a) og b), anvendes ikke på forskelle mellem de fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger med hensyn til omkostninger, som den pågældende luftfartstjenesteudøver, medlemsstat eller kvalificerede enhed har truffet rimelige og påviselige skridt til at håndtere, men må anses for at ligge uden for dennes indflydelse som følge af:

- i) uforudsete ændringer af national lovgivning om pension og pensionsregnskaber eller pensionsomkostninger som følge af uforudsete forhold på finansmarkedet
- ii) væsentlige ændringer i rentesatser for udlån, der finansierer omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester
- iii) uforudsete nye omkostningsposter, som ikke optræder i præstationsplanen, men er påkrævet ved lov
- iv) uforudsete ændringer af national skatteret
- v) uforudsete ændringer i omkostninger eller indtægter i medfør af internationale aftaler.

- b) Uanset artikel 7, stk. 1, tredje afsnit, skal hver enkelt omkostningspost, der er omfattet af stk. 2, litra a), fastsættes af den nationale tilsynsmyndighed, og i præstationsplanen specificeres følgende for hver omkostningspost i forhold til den foregående referenceperiode:

- i) en fuldstændig beskrivelse af omkostningsposten

- ii) de omkostninger, der henføres til denne post i præstationsplanen

- iii) begrundelsen for, hvorfor omkostningsposten anses for at være støtteberettiget inden for rammerne af stk. 2, litra a), snarere end stk. 1, litra a) og b)

- iv) tilgrundliggende eksterne begivenheder eller omstændigheder, som den pågældende nationale tilsynsmyndighed, luftfartstjenesteudøver eller kvalificerede enhed ikke har indflydelse på, og som førte til en afvigelse mellem de faktiske og fastlagte omkostninger i relation til denne omkostningspost

- v) foranstaltninger, der er truffet for at håndtere omkostningsrisikoen i relation til denne post.

- c) Afvigelserne mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger i forbindelse med disse poster skal påvises og udredes i overensstemmelse med bilag VII, punkt 2.

- d) Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden som følge af fradrag af omkostninger i henhold til stk. 2, litra a), bliver lavere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, tilbageføres differencen til luftrumsbrugerne med en fremførsel til den eller de følgende referenceperioder.

- e) Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden som følge af inddragelse af omkostninger i henhold til stk. 2, litra a), bliver højere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, videregives differencen til luftrumsbrugerne med en fremførsel til den eller de følgende referenceperioder.

- f) Den nationale tilsynsmyndighed fastslår hvert år, at afvigelserne mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger reelt skyldes relevante begivenheder eller omstændigheder, jf. stk. 2, litra a), og er i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2, litra b). Den kontrollerer desuden, at afvigelsen med hensyn til omkostninger, der sendes videre til brugerne, påvises og kategoriseres utvetydigt. Den underretter luftrumsbrugere og rapporterer til Kommissionen om resultatet af sin vurdering en gang om året. Konstaterer Kommissionen inden seks måneder efter modtagelsen af den nationale tilsynsmyndigheds årlige vurderingsrapport, at det ikke i vurderingsrapporten slås fast, at afvigelserne mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger reelt skyldes relevante begivenheder eller omstændigheder, jf. stk. 2, litra a), og er i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2, litra b), træffer den efter proceduren i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 en afgørelse om, at den eller de berørte medlemsstater — enten helt eller delvist alt efter resultaterne af gennemgangen — ikke har ret til at anvende bestemmelserne i stk. 2 med hensyn til afvigelsen mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger.

- g) Det fremførte beløb udspecificeres efter faktorer og beskrives i de yderligere oplysninger, som forelægges efter bilag VI.

Artikel 15

Incitamentordninger for luftfartstjenesteudøvere

1. Medlemsstaterne vedtager finansielle incitamenter for deres luftfartstjenesteudøvere på det centrale præstationsområde kapacitet og kan vedtage sådanne finansielle incitamenter på det centrale præstationsområde miljø i overensstemmelse med artikel 12 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013. Disse incitamenter skal bestå af bonusser for overopfyldelse hhv. sanktioner for manglende opfyldelse af præstationsmålniveauer, og de lægges til eller trækkes fra de vedtagne fastlagte omkostninger alt efter det opnåede præstationsniveau.

Sådanne incitamentordninger skal være i overensstemmelse med følgende principper:

- a) enhedsraten for år $n + 2$ tilpasses, således at der gives en bonus for overopfyldelse eller en sanktion for manglende opfyldelse målt på luftfartstjenesteudøverens faktiske præstationsniveau i år n i forhold til det relevante mål
- b) det gældende niveau for bonusser og sanktioner skal stå i forhold til de mål, der søges opfyldt, og den opnåede præstation. Der må ikke gives bonus for præstationer, som ligger på eller under de forventede præstationsmål
- c) det gældende niveau for bonusser og sanktioner skal svare til hinanden
- d) det maksimale beløb af kumulerede bonusser og det maksimale beløb af kumulerede sanktioner må ikke overstige 1 % af indtægterne fra luftfartstjenester i år n
- e) udsving i præstationsniveauer og det gældende niveau for bonusser og sanktioner fastlægges efter den høring, der er omhandlet i artikel 9, og fastsættes i præstationsplanen
- f) når der fastsættes mål for funktionelle luftrumsblokke, gælder bonusser og sanktioner for de berørte luftfartstjenesteudøvere
- g) for det centrale præstationsområde kapacitet kan præstationsmålniveauerne tilpasses til kun at omfatte forsinkelser i relation til ATC-kapacitet, ATC-ruteføring, ATC-personale, ATC-udstyr, luftrumsstyring og særlige begivenheder med ATFCM-brugerhåndbogens kode C, R, S, T, M og P.

2. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger, at luftfartstjenesteudøverne gennemfører disse incitamentordninger korrekt.

Artikel 16

Modulering af luftfartsafgifterne

1. Medlemsstater kan efter tilbuddet om den høring, der er omhandlet i artikel 9, på nationalt niveau eller for en funktionel luftrumsblok på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde modulere luftfartsafgifter, som afholdes af luftrumsbrugere, for at afspejle deres bestræbelser på bl.a. at:

- a) optimere brugen af luftfartstjenesterne
- b) mindske flyvningens miljøpåvirkninger
- c) mindske de samlede udgifter til luftfartstjenester og øge deres effektivitet; bl.a. ved at afgifterne moduleres efter trafiktætheden på nettet i et specifikt område eller på en specifik rute på specifikke tidspunkter.

Moduleringen af afgifter må ikke føre til en samlet ændring i luftfartstjenesteudøverens indtægter. For høje eller lave opkrævninger fremføres til den følgende periode.

2. Luftfartsafgifter kan også moduleres på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde for at fremskynde implementeringen af ATM-kapacitet inden for rammerne af SESAR. Moduleringen kan bl.a. have til formål at give et incitament til at udstyre luftfartøjer med systemer, der indgår i de fælles projekter, som er omhandlet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. En modulering af luftfartsafgifter indebærer en variation i overflyvningsafgiften og/eller tårn- og indflyvningskontrolafgiften, som beregnes på grundlag af bestemmelserne i artikel 11 og 12.

4. De nationale tilsynsmyndigheder overvåger, at luftfartstjenesteudøverne gennemfører moduleringen af luftfartsafgifter korrekt.

Artikel 17

Fastsættelse af enhedsrater for afgiftszoner

1. Medlemsstaterne sikrer, at der årligt fastsættes enhedsrater for hver enkelt afgiftszone. Med forbehold af stk. 2 ændres enhedsraterne ikke i årets løb.

Enhedsrater fastsættes efter følgende proces:

- a) For hvert år i referenceperioden beregnes enhedsrater for år n senest den 1. november i år $n-1$ på grundlag af de fastlagte enhedsomkostninger i præstationsplanen og de justeringer, der er anført i punkt 2.2 i bilag IV og i bilag V til denne forordning.
- b) Medlemsstaterne forelægger Kommissionen enhedsrater for år n senest den 1. juni i år $n-1$ i overensstemmelse med kravene i artikel 9, stk. 1 og stk. 2.

- c) Kommissionen vurderer disse enhedsrater i forhold til bestemmelserne i denne forordning og i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.
- d) Finder Kommissionen, at disse enhedsrater opfylder bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, underretter den den pågældende medlemsstat herom inden for en frist på fire måneder efter forelæggelsen af enhedsraterne.
- e) Finder Kommissionen, at disse enhedsrater ikke overholder bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, underretter den inden for fire måneder efter forelæggelsen af enhedsraterne den pågældende medlemsstat herom, og medlemsstaten forelægger reviderede enhedsrater for Kommissionen inden en måned derefter.
- f) Medlemsstaterne underretter Kommissionen, og hvis relevant Eurocontrol, om disse enhedsrater for hver afgiftszone senest den 1. november i år n-1.

Enhedsrater opgives i national valuta. Hvis medlemsstater, som er en del af en funktionel luftrumsblok, beslutter at oprette en fælles afgiftszone med en fælles enhedsrate, opgives denne enhedsrate i euro eller i en af de berørte medlemsstaters nationale valutaer. De pågældende medlemsstater underretter Kommissionen og Eurocontrol om, hvilken valuta der anvendes.

2. Vedtages præstationsplaner efter den 1. november året forud for det år, hvor referenceperioden påbegyndes eller revideres efter artikel 17 og 19 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, genberegnes enhedsraterne om fornødent ud fra den endeligt vedtagne plan eller de gældende korrigerende foranstaltninger. Til dette formål og i overensstemmelse med artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 beregner og anvender medlemsstaterne deres enhedsrate i overensstemmelse med den vedtagne præstationsplan så tidligt som muligt i løbet af referenceperiodens første år eller det første år for anvendelsen af de reviderede præstationsplaner og -mål. Forskellen i indtægterne som følge af den midlertidige anvendelse af den oprindelige enhedsrate fremføres til beregning af enhedsraten det følgende år. For referenceperiodens første år eller det første år for anvendelsen af de reviderede præstationsplaner og -mål, anvendes den mekanisme til trafikrisikodeling, der er fastsat i artikel 13, på grundlag af de fastlagte omkostninger og tjenesteenheder, der indgår i den endeligt vedtagne præstationsplan, tillige med de faktiske tjenesteenheder for året.

Artikel 18

Opkrævning af afgifter

1. Medlemsstaterne kan opkræve afgifterne i form af en enkelt afgift pr. flyvning. Hvis afgifter faktureres og opkræves på regionalt plan, kan faktureringsvalutaen være euro, og en administrativ enhedsrate til dækning af fakturerings- og opkrævningsomkostninger kan lægges til den pågældende enhedsrate. Medlemsstaterne sikrer, at beløb, der opkræves på deres vegne, anvendes til at finansiere de omkostninger, der er fastlagt i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser.

2. Brugere af luftfartstjenester betaler omgående og fuldt ud alle luftfartsafgifter.

3. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes effektive håndhævelsesforanstaltninger. Disse foranstaltninger kan omfatte afvisning af anmodninger om luftfartstjenester, tilbageholdelse af luftfartøjer og andre håndhævelsesforanstaltninger i henhold til gældende lovgivning.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 19

Klageadgang

Medlemsstaterne sikrer, at beslutninger, der træffes i medfør af denne forordning, er behørigt begrundede, og at de underkastes en effektiv revisions- og/eller klageprocedure.

Artikel 20

Uhindret overvågning af kravopfyldelsen

Luftfartstjenesteudøverne skal understøtte den pågældende nationale tilsynsmyndighed eller en kvalificeret enhed, der optræder på den nationale tilsynsmyndigheds vegne, i dennes inspektioner og undersøgelser, herunder besøg på stedet. De bemyndigede personer gives adgang til at:

- undersøge relevante regnskabsdokumenter, opgørelser over aktiver, lagerbeholdninger samt ethvert andet materiale af relevans for fastlæggelsen af luftfartsafgifter
- til at tage kopi eller udskrift af de kontrollerede dokumenter
- anmode om mundtlige redegørelser på stedet
- få adgang til relevante lokaler, arealer eller transportmidler.

Sådanne inspektioner og undersøgelser udføres i overensstemmelse med de gældende procedurer i den medlemsstat, hvor de foretages.

Artikel 21

Fornyset gennemgang

Kommissionens gennemgang af den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 24 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, skal omfatte den mekanisme til trafikrisikodeling, der er fastsat i artikel 13, mekanismen til omkostningsdeling, der er fastsat i artikel 14, incitamentordninger, der er oprettet efter artikel 15, modulering af afgifter i medfør af artikel 16, samt deres virkning og effektivitet med hensyn til at opfylde de fastsatte mål.

Artikel 22

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Denne forordning anvendes fra den anden referenceperiode, jf. artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, og i denne periode. Med hensyn til anvendelsen af præstationsordningen, og for at der kan vedtages EU-dækkende mål, jf. artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, inden den anden referenceperiode påbegyndes, og præstationsplaner kan udarbejdes og vedtages i overensstemmelse med bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, skal artikel 1, stk. 5, artikel 3, artikel 7, stk. 4, artikel 9, artikel 14, stk. 2, litra b)-f), og artikel 17 samt bilagene til nærværende forordning finde anvendelse fra datoen for ikrafttrædelsen af denne forordning.

Artikel 23

Ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester ophæves med virkning fra den 1. januar 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. maj 2013.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

VURDERING AF, HVORVIDT TÅRN- OG INDFLYVNINGSKONTROLTJENESTER OG/ELLER CNS-, MET- OG AIS-TJENESTER ER UNDERLAGT MARKEDSVILKÅR, JF. ARTIKEL 3

Følgende betingelser skal vurderes for at afgøre, hvorvidt tårn- og indflyvningskontroltjenester og/eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår:

1. I hvilken udstrækning tjenesteudøvere frit kan tilbyde eller indstille udøvelsen af disse tjenester:
 - a) hindrer væsentlige retlige eller økonomiske barrierer en tjenesteudøver i at tilbyde eller indstille udøvelsen af sådanne tjenester
 - b) kontraktens varighed og
 - c) findes der en procedure, der gør det muligt at overføre aktiver og personale fra én luftfartstjenesteudøver til en anden.
 2. I hvilken udstrækning der er frit valg af tjenesteudøvere og herunder for lufthavnes vedkommende mulighed for selv at udøve tjenesterne:
 - a) hindrer retlige, kontraktmæssige eller praktiske barrierer lufthavne i at skifte tjenesteudøver eller for tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende lufthavne i at gå over til selv at udøve luftfartstjenester
 - b) luftrumsbrugernes repræsentanters rolle i udvælgelsen af en tjenesteudøver.
 3. I hvilken udstrækning der kan vælges blandt en række tjenesteudøvere:
 - a) afholdes der et offentligt udbud (ikke relevant i tilfælde af, at lufthavnen selv udøver tjenesterne)
 - b) i givet fald oplysninger om alternative tjenesteudøvere, som deltager i udbudsproceduren, og som tidligere har udøvet tjenester, herunder lufthavnens mulighed for, at lufthavnen selv udøver tjenesterne.
 4. For tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende i hvilken udstrækning lufthavnene er underlagt markedsmæssigt omkostningspres eller incitamentbaseret regulering:
 - a) konkurrerer lufthavnene aktivt om at tiltrække flytrafik
 - b) i hvilken udstrækning bærer lufthavnene omkostningerne til luftfartstjenester
 - c) opererer lufthavnene på konkurrencevilkår eller under økonomiske incitamentordninger, der har til formål at sætte loft over prisen eller på anden måde tilskynde til at nedbringe omkostningerne.
 5. Varetager udøveren af tårn- og indflyvningskontroltjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester tillige overflyvningsluftfartstjenester, skal disse aktiviteter underkastes særskilt regnskabsaflæggelse og rapportering.
 6. For tårn- og indflyvningskontroltjenesters vedkommende foretages vurderingen i dette bilag for hver enkelt lufthavn, hvor det er relevant.
-

BILAG II

GENNEMSIGTIGHED I OMKOSTNINGER OG ENHEDSOMKOSTNINGER

1. OPLYSNINGSSKEMA

Medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne skal hver især udfylde oplysningsskemaet i dette bilag for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar, og for hvert år i referenceperioden. Medlemsstaterne forelægger også et konsolideret oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar.

Et konsolideret skema udfyldes for enhver lufthavn, der er undergivet denne forordnings bestemmelser. For lufthavne med færre end 70 000 IFR-flybevægelser om året, beregnet som de foregående tre års gennemsnit, kan omkostningerne fremlægges i konsolideret form.

Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstats luftrum, udfylder de pågældende medlemsstater skemaet i fællesskab i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 5, stk. 4.

De faktiske omkostninger fastslås ud fra de reviderede slutregnskaber. Omkostningerne opgives ud fra den forretningsplan, der skal foreligge ifølge certifikatet, og meddeles i den valuta, som de er opgivet i, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, fjerde afsnit.

De faktiske tjenesteenheder fastslås på grundlag af tal fra den enhed, som varetager fakturering og opkrævning af afgifter. En eventuel afvigelse fra disse tal skal begrundes behørigt i de yderligere oplysninger.

For at gøre det lettere for Kommissionen at udarbejde præstationsmål for hele Unionen, og uden at dette berører de præstationsplaner, som skal vedtages, udfylder medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne et oplysningsskema med et indledende overslag nitten måneder før en referenceperiodes påbegyndelse.

Tabel 1 - Omkostninger i alt og enhedsomkostninger

Afgiftszonens navn					Referenceperiode: N - N+4					
Valuta										
Enhedens navn:										
Fastlagte omkostninger (præstationsplan)					Faktiske omkostninger					
Omkostningsspecifikation	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Spec. efter art (nominel værdi)										
1.1 Personale										
1.2 Andre driftsomkostninger ⁽¹⁾										
1.3 Afskrivninger										
1.4 Kapitalomkostninger										
1.5 Ekstraordinære poster										
1.6 Omkostninger i alt										
I alt % n/n-1										
Personale % n/n-1										
Andre driftsomk. % n/n-1										
2. Spec. efter tjeneste (nominel værdi)										
2.1 Lufttrafikstyring										
2.2 Kommunikation ⁽²⁾										
2.3 Navigation ⁽²⁾										
2.4 Overvågning ⁽²⁾										
2.5 Eftersøgning og redning										
2.6 Luftfartsinformation ⁽²⁾										
2.7 Vejrtjenester ⁽²⁾										
2.8 Omkostninger til tilsyn										
2.9 Andre statslige omk. ⁽¹⁾										
2.10 Omkostninger i alt										
I alt % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Supplerende oplysninger (nominel værdi)										
Gns. aktivgrundlag										
3.1 Anlægsakt. bogført nettoværdi										
3.2 Just. samlede aktiver										
3.3 Nettoomsætningsaktiver										
3.4 Aktivgrundlag i alt										
Kapitalomkostninger %										
3.5 Kapitalomkostninger før skat										
3.6 Egenkapitalforrentning										
3.7 Gns. gældsrente										
Omk. til fælles projekter										
3.8 Omk. i alt til fælles projekter										

Omk. fritaget for omkostningsdeling (artikel 14, stk. 2, litra b))

3.9 Omk. i alt fritaget for omkostningsdeling										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Omk. i alt efter fradrag af tjenester til fritagne flyvninger (nominel værdi)

4.1 Omk. for fritagne VFR-flyvninger										
4.2 Fastlagte/faktiske omk. i alt										

5. Central præstationsindikator for omkostningseffektivitet - fastlagt/faktisk enhedsomkostning (real værdi)

5.1 Inflation % ⁽³⁾										
5.2 Prisindeks ⁽⁴⁾										
5.3 Omk. i alt (real værdi) ⁽⁵⁾ I alt % n/n-1										
5.4 Tjenesteenheder i alt I alt % n/n-1										
5.5 Enhedsomkostning I alt % n/n-1										

Omkostninger og aktivgrundlag angives i '000 - tjenesteenheder i '000

⁽¹⁾ Inklusive omkostninger til EUROCONTROL (oplyst nærmere i tabel 3).

⁽²⁾ Udfyldes ikke, når sådanne tjenester udøves i henhold til bestemmelserne i artikel 3

⁽³⁾ Faktisk/skønnet inflation, som benyttes til at opgave de fastlagte omkostninger i nominelle værdier – faktisk/revideret skønnet inflation

⁽⁴⁾ Skønnet prisindeks (100 i år N-3) inflation N-2: inflation N-1:

Faktisk prisindeks (100 i år N-3) inflation N-2: inflation N-1:

⁽⁵⁾ Fastlagte omkostninger (præstationsplan) i reale værdier – faktiske/reviderede forventede omkostninger i N-3-priser

2. OPLYSNINGER

Desuden forelægger medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne hver især som minimum følgende oplysninger:

- a) en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754), samt en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele disse omkostninger mellem forskellige afgiftszoner
- b) en beskrivelse af metoder og forudsætninger, der er anvendt til at fastslå omkostningerne ved luftfartstjenester, der udøves for VFR-flyvninger, når fritagelser indrømmes for VFR-flyvninger efter artikel 10
- c) i henhold til artikel 7, stk. 2, en beskrivelse af og begrundelse for en eventuel justering, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstandarder
- d) en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger; hvis der er valgt nuværdiregnskab, skal der forelægges sammenlignelige historiske omkostningsoplysninger
- e) en redegørelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget, eventuelle justeringer af de samlede aktiver og egenkapitalforrentningen
- f) omkostninger i alt for hver lufthavn med færre end 70 000 IFR-flybevægelser om året, når disse forelægges i konsolideret form i oplysningsskemaet
- g) en definition af de kriterier, som benyttes til at fordele omkostningerne på hhv. tårn- og indflyvningskontrol-tjenester og overflyvningstjenester, for hver lufthavn inden for denne forordnings anvendelsesområde
- h) oplysninger om de meteorologiske omkostningers fordeling på direkte omkostninger og »meteorologiske kerneomkostninger«, defineret som omkostningerne ved at opretholde vejrtjenesteanlæg og -ydelser, der også tjener meteorologiske formål i almindelighed; disse omfatter bl.a. analyse og vejrudsigter generelt, observationsnet til overfladeobservation og observation af det øvre luftrum, vejrtjenestens kommunikationssystemer, databehandlingscentre og grundlæggende forskning, uddannelse og administration
- i) en beskrivelse af den metode, der er brugt til at henhøre de samlede meteorologiske omkostninger og de meteorologiske kerneomkostninger til den civile luftfart og fordele dem mellem afgiftszonerne
- j) en beskrivelse af de meddelte, skønnede omkostninger og skønnet trafik nitten måneder før påbegyndelsen af en referenceperiode, jf. punkt 1
- k) en beskrivelse af de meddelte faktiske omkostninger og differencen fra de fastlagte omkostninger for hvert år i referenceperioden
- l) en beskrivelse af de meddelte faktiske tjenesteenheder og differencerne fra både skønnet over tjenesteenheder og sammenholdt med tallene fra Eurocontrol, alt efter tilfældet, for hvert år i referenceperioden
- m) for hvert år i referenceperioden opgives differencen mellem luftfartstjenesteudøvernes investeringer ifølge præstationsplanerne og de faktiske udgifter, tillige med differencen mellem den planlagte dato for ibrugtagningen af disse investeringer og den faktiske situation.

Tabel B

Organisation: Afgiftszone: Lufthavnens navn:		<table border="1"> <tr> <td>År</td> <td>n</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								År	n								
År	n																		
Lufthavn i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)										
Årlig pris (a)																			
Outputenhed (b)																			
Enhedspris																			

1.2. Yderligere oplysninger

Medlemsstaterne skal desuden mindst forelægge følgende oplysninger:

- en beskrivelse af de kriterier, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754)
- en beskrivelse af og redegørelse for differencer mellem de planlagte og faktiske tal for år (n-1) i forbindelse med alle oplysningerne i tabel A og B
- en beskrivelse af og redegørelse for planlagte omkostninger og investeringer for de næste fem år set i forhold til den forventede trafik
- en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger
- en begrundelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget.

2. FINANSIERING AF LUFTFARTSTJENESTER

Luftfartstjenesteudøverne skal forelægge en beskrivelse af den eller de måder, hvorpå omkostningerne ved luftfartstjenesterne finansieres for hver afgiftszone.

BILAG IV

BEREGNING AF OVERFLYVNINGSTJENESTEENHEDER OG ENHEDSRATER**1. Beregning af overflyvningstjenesteenheder**

- 1.1. En overflyvningstjenesteenhed beregnes som produktet af afstandsfaktoren og vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj. Det samlede antal overflyvningstjenesteenheder består af det samlede antal tjenesteenheder i forbindelse med IFR-flyvninger og tjenesteenheder vedrørende VFR-flyvninger, såfremt disse ikke er fritaget i henhold til artikel 10.
- 1.2. Afstandsfaktoren fås ved, at det tilbagelagte antal kilometer i storcirkelafstanden mellem ind- og udflyvningspunktet i afgiftszonen ifølge den sidste kendte flyveplan, som det pågældende luftfartøj har indgivet til lufttrafikreguleringsformål, divideres med 100.
- 1.3. Hvis udflyvningspunktet for en flyvning er det samme som indflyvningspunktet i afgiftszonen, sættes afstandsfaktoren lig med afstanden i storcirkelafstanden mellem disse punkter og det fjerneste punkt i flyveplanen ganget med to.
- 1.4. Den afstand, der lægges til grund, reduceres med 20 km for hver start fra og hver landing på en medlemsstats område.
- 1.5. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, er kvadratroden af den kvotient, der fås, når luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, som anført i luftdygtighedsbeviset eller et tilsvarende officielt dokument, som luftfartøjsoperatøren forelægger, divideres med 50. Hvis denne masse ikke kendes, anvendes massen af det tungeste kendte luftfartøj af samme type. Hvis et luftfartøj har flere certificerede maksimale startmasser, anvendes den største af disse. Hvis et luftfartøjselskab driver to eller flere luftfartøjer, der er forskellige udgaver af samme type, anvendes for hvert luftfartøj af denne type gennemsnittet af den maksimale startmasse for alle selskabets luftfartøjer af denne type. Beregningen af vægtfaktoren pr. luftfartøjstype og pr. luftfartøjselskab foretages mindst én gang om året.

2. Beregning af overflyvningsenhedsrater

- 2.1. Overflyvningsenhedsraten beregnes inden påbegyndelsen af hvert år af referenceperioden.
- 2.2. Den beregnes ved at dividere det anslåede antal samlede overflyvningstjenesteenheder for det relevante år, jf. præstationsplanen, op i den aritmetiske sum af følgende elementer:
 - i) de fastlagte omkostninger udtrykt i nominelle tal i det pågældende år, jf. præstationsplanen
 - ii) justeringen af differencen mellem den skønnede og faktiske inflation som omhandlet i artikel 7, stk. 1
 - iii) dækning af omstrukturingsomkostninger, hvis dette er tilladt i henhold til artikel 7, stk. 4
 - iv) de fremførsler, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til trafikrisikodeling, som er omhandlet i artikel 13
 - v) fremførsler fra den tidligere referenceperiode, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til omkostningsdeling, som er omhandlet i artikel 14
 - vi) bonusser og sanktioner, der opstår ved de finansielle incitamentordninger, som er omhandlet i artikel 15
 - vii) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der kan opstå ved moduleringen af luftfartsafgifter i medfør af artikel 16
 - viii) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der opstår ved trafikudviklingen
 - ix) for de to første referenceperioder de for høje eller lave opkrævninger, som bæres af medlemsstaterne til og med 2011
 - x) fradrag af andre indtægter.

BILAG V

BEREGNING AF TÅRN- OG INDFLYVNINGSKONTROLTJENESTEENHEDER OG ENHEDSRATER**1. Beregning af tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder**

- 1.1. En tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhed er lig med vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.
- 1.2. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, beregnes ved at dividere luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, jf. bilag IV, punkt 1.5, med 50 og ophøje kvotienten i 0,7. potens.

2. Beregning af enhedsrater for tårn- og indflyvningskontroltjenester

- 2.1. Enhedsraten for tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnes inden påbegyndelsen af hvert år af referenceperioden.
- 2.2. Den beregnes ved at dividere det anslåede antal samlede tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for det relevante år, jf. præstationsplanen, op i den aritmetiske sum af følgende elementer:
 - i) de fastlagte omkostninger udtrykt i nominelle tal i det pågældende år, jf. præstationsplanen
 - ii) justeringen af differencen mellem den skønnede og faktiske inflation som omhandlet i artikel 7, stk. 1
 - iii) dækning af omstrukturingsomkostninger, hvis dette er tilladt i henhold til artikel 7, stk. 4
 - iv) de fremførsler, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til trafikrisikodeling, som er omhandlet i artikel 13, hvis dette er relevant
 - v) fremførsler fra den tidligere referenceperiode, der opstår ved gennemførelsen af mekanismen til omkostningsdeling, som er omhandlet i artikel 14
 - vi) bonusser og sanktioner, der opstår ved de finansielle incitamentordninger, som er omhandlet i artikel 15
 - vii) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der kan opstå ved moduleringen af luftfartsafgifter i medfør af artikel 16
 - viii) den for høje eller for lave omkostningsdækning, der opstår ved trafikudviklingen
 - ix) for de to første referenceperioder de for høje eller lave opkrævninger, som bæres af medlemsstaterne til og med 2014
 - x) fradrag af andre indtægter.

*BILAG VI***AFGIFTSORDNING****1. OPLYSNINGSSKEMA**

Medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne skal hver især udfylde oplysningskemaet i dette bilag for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar, og for hver referenceperiode. Medlemsstaterne forelægger også en konsolideret udgave af et skema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar.

Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, udfylder de pågældende medlemsstater skemaet i fællesskab i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 5, stk. 4.

Tabel 2 - Beregning af enhedsrate

Afgiftszonens navn: Enhedens navn:	Referenceperiode: N - N+4				
Beregning af enhedsrate	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Fastlagte omk. i nominelle værdier og justeret for inflation</p> <p>1.1 Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR - Tabel 1</p> <p>1.2 Faktisk inflationsrate - Tabel 1</p> <p>1.3 Skønnet inflationsrate - Tabel 1</p> <p>1.4 Justering af inflation ⁽¹⁾ : beløb i år n, der skal fremføres</p> <p style="text-align: center;">2. Skønnede og faktiske tjenesteenheder i alt</p> <p>2.1 Skønnede tjenesteenheder i alt (præstationsplan)</p> <p>2.2 Faktiske tjenesteenheder i alt</p> <p>2.3 Faktiske/skønnede tjenesteenheder i alt (i %)</p> <p style="text-align: center;">3. Omkostninger, der er pålagt trafikrisikodeling</p> <p>3.1 Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR (meddelt iflg. Tabel 1)</p> <p>3.2 Justering af inflation: beløb, der fremføres til år n</p> <p>3.3 Trafik: beløb, der fremføres til år n</p> <p>3.4 Trafikrisikodeling: yderligere indtægter fremført til år n</p> <p>3.5 Trafikrisikodeling: indtægtstab fremført til år n</p> <p>3.6 Omkostninger, der er fritaget fra omkostningsdeling : beløb fremført til år n</p> <p>3.7 Bonus eller sanktion for præstation</p> <p>3.8 For høje(-) eller for lave(+) opkrævninger ⁽²⁾ : beløb fremført til år n</p> <p>3.9 I alt med henblik på beregning af enhedsraten</p> <p>3.10 Trafikrisikodeling: yderligere indtægter i år n, der skal fremføres</p> <p>3.11 Trafikrisikodeling: indtægtstab i år n, der skal fremføres</p> <p>3.12 For høje/for lave opkrævninger ift. trafikudviklingen i år n, der skal fremføres</p> <p style="text-align: center;">Parametre for trafikrisikodeling</p> <p>3.13 % yderligere indtægter, der tilbageføres til brugerne i år n+2</p> <p>3.14 % indtægtstab, der bæres af luftrumsbrugerne</p> <p style="text-align: center;">4. Omkostninger, der ikke er pålagt risikodeling</p> <p>4.1 Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR (Tabel 1)</p> <p>4.2 Justering af inflation: beløb fremført til år n</p> <p>4.3 Trafik: beløb fremført til år n</p> <p>4.4 Omkostninger, der er fritaget for omkostningsdeling: beløb fremført til år n</p> <p>4.5 Omstruktureringsomkostninger: beløb fremført til år n</p> <p>4.6 For høje(-) eller for lave(+) opkrævninger ⁽²⁾ : beløb fremført til år n</p> <p>4.7 I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år n</p> <p>4.8 For høje/for lave opkrævninger ift. trafikudviklingen i år n, der skal fremføres</p> <p style="text-align: center;">5. Andre indtægter - anvendt enhedsrate (i national valuta)</p> <p>5.1 Andre indtægter i alt:</p> <p>5.3 heraf Unionens bistandsprogrammer</p> <p>5.4 heraf national offentlig finansiering</p> <p>5.5 Kommercielle aktiviteter</p> <p>5.6 Andre indtægter</p> <p>5.7 I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år n</p> <p>5.8 Enhedsrate for år n (i national valuta)</p> <p>5.9 Luftfartstjenesteudøverkomponenten af enhedsraten</p> <p>5.10 MET-komponenten af enhedsraten</p> <p>5.11 Luftfartstjeneste - statskomponenten af enhedsraten</p> <p>5.12 Enhedsraten for år n, som ville have været anvendt uden andre indtægter</p>					

Omkostninger, indtægter og andre beløb angives i '000 - tjenesteenheder i '000

⁽¹⁾ Kumuleret virkning af årlige forskelle mellem faktisk og forventet inflation – justering af de samlede fastlagte omk.

⁽²⁾ For høj/for lav opkrævning frem til det år, hvor metoden til beregning af de fastlagte omk. træder i kraft

2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Desuden indsamler og forelægger de berørte medlemsstater som minimum følgende oplysninger:

- a) en beskrivelse af og begrundelse for fastlæggelsen af de forskellige afgiftszoner, navnlig hvad angår tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner og potentielle krydssubsidier mellem lufthavne
 - b) en beskrivelse af politikken for fritagelser og af finansieringsmidlerne til dækning af de hermed forbundne omkostninger
 - c) en beskrivelse af eventuelle andre indtægter fordelt på de forskellige kategorier i artikel 2, nr. 10
 - d) en beskrivelse af og redegørelse for incitamentordninger rettet mod luftfartstjenestebrugere, jf. artikel 15
 - e) en beskrivelse af og redegørelse for moduleringen af luftfartsafgifterne, der anvendes i henhold til artikel 16.
-

*BILAG VII***SUPPLERENDE OPLYSNINGER****1. OPLYSNINGSSKEMA**

Medlemsstaterne udfylder i oplysningsskemaet i dette bilag for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar, og for hvert år i referenceperioden.

2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Medlemsstaterne skal desuden mindst forelægge følgende oplysninger:

- a) en opdeling på individuelle projekter af omkostningerne til fælles projekter
 - b) en beskrivelse af de beløb, der følger af ukontrollable omkostningsfaktorer, opdelt på art hhv. faktor, herunder begrundelsen og ændringerne i de underliggende forudsætninger
 - c) en beskrivelse af fremførsler af for høje eller for lave opkrævninger, der er påløbet hos medlemsstaterne frem til år 2011 for overflyvningsafgifters vedkommende og frem til 2014 for tårn- og indflyvningskontrolafgifters vedkommende
 - d) en beskrivelse af fremførsler, der opstår ved mekanismen til trafikrisikodeling, jf. artikel 13
 - e) en beskrivelse af fremførsler, der opstår ved mekanismen til omkostningsdeling, jf. artikel 14, stk. 2.
-

ABONNEMENTSPRISER 2013 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 300 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 420 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	910 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	200 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA