

# Publicatieblad

## van de Europese Unie

L 128



Uitgave  
in de Nederlandse taal

### Wetgeving

56e jaargang

9 mei 2013

Inhoud

#### II *Niet-wetgevingshandelingen*

#### VERORDENINGEN

- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties <sup>(1)</sup> ..... 1**
- ★ **Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten <sup>(1)</sup> ..... 31**

Prijs: 4 EUR

<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst

# NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.



## II

(Niet-wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 390/2013 VAN DE COMMISSIE

van 3 mei 2013

## houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandkoming van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) <sup>(1)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup>, en met name artikel 11,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EG) nr. 549/2004 is bepaald dat een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties moet worden vastgesteld. De Commissie moet uitvoeringsbepalingen vaststellen voor de gedetailleerde werking van die prestatieregeling.
- (2) De prestatieregeling moet bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem door de algemene efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten op prestatiekerngebieden als veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie te verbeteren, overeenkomstig het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeheer (het ATM-masterplan), met inachtneming van de prioritaire veiligheidsdoelstellingen.
- (3) In Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”) <sup>(3)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009, is bepaald dat een heffingstelsel en gemeenschappelijke projecten ter uitvoering

van het Europese ATM-masterplan moeten worden vastgesteld. Zowel het heffingstelsel als de gemeenschappelijke projecten zijn van essentieel belang voor de succesvolle tenuitvoerlegging van de prestatieregeling.

- (4) Op grond van artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 is deze verordening van toepassing op de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer die bedoeld zijn in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”) <sup>(4)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009.
- (5) De Commissie kan bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling worden bijgestaan door een prestatiebeoordelingsorgaan. Dit orgaan moet onafhankelijk advies aan de Commissie kunnen verstrekken op alle gebieden die van invloed zijn op de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.
- (6) Aangezien nationale toezichthoudende autoriteiten een sleutelrol spelen in de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat deze zich in een positie bevinden waarin ze zich effectief van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten.
- (7) Om te garanderen dat op lange termijn werk wordt gemaakt van de maatschappelijke doelstellingen op hoog niveau, zoals uiteengezet in het ATM-masterplan, moet bij de toepassing van prestatieregeling verder worden gekeken dan één referentieperiode.
- (8) De prestatieregeling moet luchtvaartnavigatiediensten volgens een gate-to-gateprincipe benaderen, met inbegrip van en-route- en naderingsnavigatiediensten, zodat de prestaties van het hele netwerk kunnen worden verbeterd.
- (9) De prestatieregeling moet voorzien in indicatoren en bindende doelstellingen op alle prestatiekerngebieden, waarbij de vereiste veiligheidsniveaus volledig moeten worden bereikt en gehandhaafd.

<sup>(1)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.

<sup>(3)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

<sup>(4)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

- (10) Als de Commissie voor een bepaalde referentieperiode prestatiedoelstellingen voor de hele EU vaststelt, moet zij rekening houden met het prestatieniveau dat tijdens de vorige referentieperiode(n) werd bereikt.
- (11) Gezien de sterke banden tussen de verschillende prestatiekerngebieden moet bij de voorbereiding van en het toezicht op de prestatieregeling voldoende rekening worden gehouden met de onderlinge afhankelijkheid tussen de prestatiedoelstellingen, met het oog op de prioritaire veiligheidsdoelstellingen.
- (12) De prestatieplannen moeten worden vastgesteld op het niveau van functionele luchtruimblokken waarbij, om transparantieredenen, moet worden aangegeven welke bijdrage elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten in een functioneel luchtruimblok moet leveren tot het behalen van de doelstellingen. Dit moet op het meest geschikte niveau worden gecontroleerd.
- (13) In de prestatieplannen moeten de maatregelen worden beschreven, zoals stimuleringsregelingen, die gericht zijn tot belanghebbenden en tot doel hebben de prestaties op alle niveaus te verbeteren. Gezien het prioritaire karakter van veiligheid, mogen hiervoor geen stimuleringsregelingen worden vastgesteld.
- (14) Om te garanderen dat de mening van de belanghebbenden wordt gehoord, moet een effectieve raadpleging plaatsvinden op het niveau van de lidstaten, de functionele luchtruimblokken en de Unie.
- (15) In omstandigheden die niet te voorzien waren op het moment van de vaststelling van de prestatieplannen, die onoverkomelijk zijn en ontsnappen aan de controle van de lidstaten en de entiteiten waarvoor de prestatiedoelstellingen gelden, moet het invoeren van passende waarschuwingsmechanismen het mogelijk maken om adequate maatregelen te implementeren die gericht zijn op de handhaving van de veiligheidsvoorschriften en de continuïteit van de dienstverlening. Deze mechanismen kunnen ook de herziening van EU-wijde en lokale prestatiedoelstellingen omvatten.
- (16) Met het oog op de effectiviteit van militaire missies zijn civiel-militaire samenwerking en coördinatie van het grootste belang bij het nastreven van de doelstellingen van de prestatieregeling.
- (17) Het prestatieplan mag geenszins afbreuk doen aan de bepalingen van Verordening (EG) nr. 549/2004, die erop gericht zijn essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen.
- (18) Er moeten specifieke en meetbare prestatiekernindicatoren worden geselecteerd, op basis waarvan de verantwoordelijkheid voor het bereiken van de prestatiedoelstellingen kan worden toegewezen. De bijbehorende doelstellingen moeten haalbaar, realistisch en tijdsgebonden zijn en erop gericht zijn de duurzame prestaties van luchtvaartnavigatiediensten doeltreffend te sturen.
- (19) Om de bindende prestatiedoelstellingen ten uitvoer te kunnen leggen, met financiële ondersteuning, moet op passende wijze rekening worden gehouden met Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingsstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten<sup>(1)</sup>.
- (20) De prestatiekernindicatoren en prestatiedoelstellingen moeten worden vastgesteld en ten uitvoer gelegd overeenkomstig de veiligheidsdoelstellingen en -normen die zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(2)</sup> en de uitvoeringsbepalingen daarvan, samen met de maatregelen die door de Europese Unie zijn genomen voor het bereiken en handhaven van die doelen.
- (21) De Commissie moet de prestatieplannen en -doelstellingen beoordelen en nagaan of ze in overeenstemming zijn met en een passende bijdrage leveren tot de EU-wijde doelstellingen en de totaalprestaties van het Europees ATM-netwerk. Als dit niet het geval is, moet de Commissie vragen de prestatieplannen en -doelstellingen te herzien en/of corrigerende maatregelen te nemen.
- (22) Tijdens de referentieperioden moet een doeltreffend proces voor prestatie-monitoring worden geïntroduceerd, inclusief gegevensverzameling en -verspreiding, om te verzekeren dat de prestaties zo evolueren dat de doelen kunnen worden bereikt en dat indien nodig passende maatregelen kunnen worden vastgesteld.
- (23) Als de Commissie op basis van de monitoringresultaten vaststelt dat de oorspronkelijke gegevens, uitgangspunten en beweegredenen voor de vaststelling van de oorspronkelijke doelstellingen niet meer geldig zijn, kan zij beslissen de EU-wijde prestatiedoelstellingen te herzien of, op verzoek van een lidstaat, vragen dat lokale doelstellingen worden herzien.
- (24) Met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de netwerkfuncties moeten prestatiedoelstellingen worden vastgesteld. Deze verordening is dan ook van toepassing op de netwerkbeheerder die is vastgesteld overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010<sup>(3)</sup>. Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (25) Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten<sup>(4)</sup>, artikel 26 van Verordening (EU) nr. 677/2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1216/2011 van de Commissie van 24 november 2011 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties<sup>(5)</sup> moeten met ingang van 1 januari 2015 worden ingetrokken.
- (26) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

<sup>(1)</sup> Zie bladzijde 31 van dit Publicatieblad.

<sup>(2)</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1.

<sup>(5)</sup> PB L 310 van 25.11.2011, blz. 3.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1

#### Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze verordening worden maatregelen vastgesteld voor de verbetering van de algehele prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties voor het algemene luchtverkeer in de ICAO-regio's Europa (EUR) en Afrika (AFI) waar de lidstaten verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten om te voorzien in de behoeften van alle luchtvaartgebruikers.

2. Met het oog op de vaststelling van doelstellingen en de prestatie-monitoring is deze verordening van toepassing op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend door:

- a) de verleners van luchtverkeersdiensten die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 550/2004;
- b) de verleners van meteorologische diensten die zijn aangewezen overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 550/2004;
- c) de netwerkbeheerder die is vastgesteld overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie.

Voor wat de vaststelling van doelstellingen en de prestatie-monitoring inzake kostenefficiëntie betreft, is deze verordening ook van toepassing op de autoriteiten of entiteiten die in aanmerking komende kosten via heffingen kunnen verhalen op de gebruikers, zoals gespecificeerd in artikel 15, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 6, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013.

3. Onverminderd lid 4 kunnen de lidstaten besluiten deze verordening niet toe te passen op naderingsluchtvaartnavigatiediensten die worden verleend op sommige of alle luchthavens met minder dan 70 000 IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar. Zij brengen de Commissie daarvan op de hoogte.

4. Wanneer geen van de luchthavens in een lidstaat de drempel van 70 000 IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar haalt, is deze verordening ten minste van toepassing op de luchthaven met de meeste IFR-luchtvervoersbewegingen.

5. De vaststelling van doelstellingen inzake kostenefficiëntie is van toepassing op de vastgestelde kosten die vermeld zijn in artikel 15, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 550/2004.

6. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen:

- a) in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt in andere ICAO-regio's, op voorwaarde dat zij de Commissie en

de andere lidstaten daarvan in kennis stellen, en onverminderd de rechten en plichten van de lidstaten op grond van het in 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het „Verdrag van Chicago”);

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

7. Niettegenstaande de informatiebeschermingsbepalingen van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> en de Uitvoeringsverordeningen (EG) nr. 1321/2007 <sup>(2)</sup> en (EG) nr. 1330/2007 <sup>(3)</sup> van de Commissie, gelden de in hoofdstuk V vastgestelde verplichtingen inzake informatieverstrekking voor nationale autoriteiten, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten, luchthavencoördinatoren en luchtvaartmaatschappijen.

#### Artikel 2

#### Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „luchthavenexploitant”: het orgaan dat verantwoordelijk is voor het beheer van de luchthaven en dat, al dan niet naast andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving verantwoordelijk is voor de administratie en het beheer van de luchthavenfaciliteiten en de coördinatie en controle van de activiteiten van de verschillende ondernemingen op die luchthaven of binnen het desbetreffende luchthavensysteem;
2. „gegevens”: kwalitatieve, kwantitatieve en andere relevante informatie over luchtvaartnavigatieprestaties die is verzameld en systematisch verwerkt door of in opdracht van de Commissie met het oog op de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling;
3. „prestatie-indicatoren”: de indicatoren die worden gebruikt voor de monitoring, benchmarking en beoordeling van prestaties;
4. „prestatiekernindicatoren”: de prestatie-indicatoren die worden gebruikt voor het vaststellen van prestatiedoelstellingen;
5. „IFR-luchtvervoersbewegingen”: de som van de opstijgingen en landingen volgens instrumentvliegeregels, berekend als jaarlijks gemiddelde over de drie kalenderjaren die voortaan aan de indiening van de prestatieplannen;
6. „bindend doel”: een prestatiedoelstelling die door de lidstaten is aangenomen als deel van een prestatieplan en waarvoor een stimuleringsregeling geldt en/of corrigerende actieplannen;
7. „luchtvaartmaatschappij”: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is afgegeven overeenkomstig het recht van de Europese Unie;
8. „vastgestelde kosten”: de kosten die zijn vermeld in artikel 15, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 550/2004;

<sup>(1)</sup> PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

<sup>(2)</sup> PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.

<sup>(3)</sup> PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.

9. „nationale autoriteiten”: de regelgevende en/of toezichhoudende autoriteiten op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken die hun kosten kunnen verhalen op de luchtruimgebruikers wanneer die kosten voortvloeien uit het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013;
10. „cultuur van billijkheid”: een cultuur waarbij eerstelijnsperoneel of anderen niet worden gestraft voor hun acties, nalatigheden of beslissingen die in overeenstemming zijn met hun ervaring en opleiding, maar waarbij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve acties niet worden getolereerd;
11. „luchthavencoördinator”: de natuurlijke of rechtspersoon die door een lidstaat is aangesteld om op gecoördineerde luchthavens de coördinatietaken uit te voeren die zijn vermeld in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens <sup>(1)</sup>;
12. „prestatie monitoring”: het permanente proces van gegevensverzameling en -analyse dat tot doel heeft de werkelijke resultaten van een systeem te toetsen aan de relevante prestatie(kern)indicatoren en prestatieplannen, aan de hand van de in artikel 9 en bijlage I uiteengezette prestatie(kern)indicatoren;
13. „referentieperiode”: de periode waarin de EU-wijde prestatiedoelstellingen en prestatieplannen geldig en van toepassing zijn, zoals uiteengezet in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004;
14. „runway incursion”: een luchtvaartuig, voertuig of persoon bevindt zich ten onrechte op het beschermde gebied van een luchthavenoppervlak dat bestemd is voor het opstijgen en landen van luchtvaartuig;
15. „eenheid voor luchtverkeersdiensten (ATS-eenheid)”: een civiele of militaire eenheid die verantwoordelijk is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten;
16. „CNS-, MET- en AIS-diensten”: communicatie-, navigatie- en surveillancediensten, meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie en luchtvaartinformatiediensten;
17. „buitengewoon voorval”: omstandigheden waarin de ATM-capaciteit abnormaal beperkt is, zodat het aantal ATFM-vertragingen abnormaal hoog is, ten gevolge van: een geplande beperking wegens een operationele of technische wijziging, zeer slechte weersomstandigheden, de onbeschikbaarheid van grote delen van het luchtruim om natuurlijke of politieke redenen of vakkondacties, en waarbij de netwerkbeheerder wegens een of meer van deze oorzaken ertoe genoopt is het Europees crisiscoördinatiecentrum te activeren.
18. „herstructureringskosten”: aanzienlijke eenmalige kosten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten maken voor het invoeren van nieuwe technologieën en procedures en de bijbehorende ondernemingsmodellen om geïntegreerde dienstverlening te stimuleren, waarbij de lidstaat de kosten wenst terug te verdienen in een of meer referentieperiodes. Dit omvat kosten voor het vergoeden van

personeelsleden, het sluiten van luchtverkeersleidingscentra, het verplaatsen van activiteiten naar nieuwe locaties en het afschrijven van activa en/of het nemen van strategische participaties in andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

### Artikel 3

#### Prestatiebeoordelingsorgaan

1. Wanneer de Commissie beslist om een prestatiebeoordelingsorgaan aan te wijzen om de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling te ondersteunen, zal een dergelijke aanwijzing voor een vaste termijn gebeuren, in overeenstemming met de referentieperiodes. De Commissie wijst de voorzitter en de leden van het prestatiebeoordelingsorgaan aan.
2. Het prestatiebeoordelingsorgaan heeft de gepaste bevoegdheid en onpartijdigheid om de taken die het van de Commissie heeft gekregen onafhankelijk uit te voeren, met name op de toepasselijke prestatiekerngebieden.
3. Het prestatiebeoordelingsorgaan ondersteunt de Commissie bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, in het bijzonder bij de volgende taken:
  - a) het verzamelen, onderzoeken, valideren en verspreiden van relevante gegevens over prestaties;
  - b) het definiëren van nieuwe of het aanpassen van bestaande prestatiekerngebieden in overeenstemming met de gebieden die zijn vermeld in het ATM-masterplan, zoals bedoeld in artikel 9, lid 1, en de bijbehorende prestatiekernindicatoren;
  - c) het definiëren van passende prestatiekernindicatoren voor de netwerkfuncties en de luchtvaartnavigatiediensten, zowel en-routediensten als naderingsdiensten, op alle prestatiekerngebieden;
  - d) het opstellen of het herzien van EU-wijde prestatiedoelstellingen;
  - e) het vaststellen van de in artikel 10, lid 4, vermelde drempel(s) voor het activeren van de in artikel 19 vastgestelde waarschuwingsmechanismen;
  - f) het beoordelen van de samenhang van de vastgestelde prestatieplannen, inclusief prestatiedoelstellingen, met de doelstellingen voor de hele Unie;
  - g) in voorkomend geval, het beoordelen van de samenhang van de krachtens artikel 19, lid 3, vastgestelde waarschuwingsdrempels met de in artikel 10, lid 4, bedoelde waarschuwingsdrempels voor de hele Unie;
  - h) in voorkomend geval, het beoordelen van de herziene prestatiedoelstellingen of de corrigerende maatregelen die door de betrokken lidstaten zijn genomen;
  - i) het monitoren, benchmarken en beoordelen van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten, inclusief investeringen en kapitaaluitgaven, op lokaal niveau en op het niveau van de Unie;
  - j) het monitoren, benchmarken en beoordelen van de prestaties van de netwerkfuncties;

<sup>(1)</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

- k) het monitoren van de algehele prestaties van het Europees ATM-netwerk, inclusief het voorbereiden van de jaarverslagen voor het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim;
- l) het beoordelen van de mate waarin de prestatiedoelstellingen zijn bereikt aan het einde van elke referentieperiode, met het oog op de voorbereiding van de volgende periode;
- m) het beoordelen van het prestatieplan van de netwerkbeheerder, inclusief de samenhang ervan met de prestatiedoelstellingen voor de hele Unie;
- n) het bijhouden van een kalender voor de raadpleging van belanghebbenden over de prestatieplannen, het verlenen van ondersteuning voor de coördinatie van deze kalender en het uitvoeren van de in artikel 9, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 vermelde raadplegingstaken.

4. Op verzoek van de Commissie zal het prestatiebeoordelingsorgaan ad-hocinformatie of -rapporten verstrekken over prestatiegerelateerde kwesties.

5. Het prestatiebeoordelingsorgaan kan bij de Commissie verslag uitbrengen en aanbevelingen indienen inzake verbeteringen aan de regeling.

6. Wat de relaties met de nationale toezichhoudende autoriteiten betreft, geldt het volgende:

- a) met het oog op het toezicht op de algehele prestaties van het Europees ATM-netwerk krijgt het prestatiebeoordelingsorgaan van de nationale toezichhoudende autoriteiten de nodige informatie over de prestatieplannen;
- b) als de nationale toezichhoudende autoriteiten daarom vragen, ondersteunt het prestatiebeoordelingsorgaan hen met een onafhankelijke beoordeling van prestatieproblemen, zoals feitelijke vergelijkingen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten die in soortgelijke omstandigheden actief zijn (benchmarking), analyses van veranderingen in de prestaties tijdens de voorgaande vijf jaar of analyses van prognoses;
- c) de nationale toezichhoudende autoriteiten kunnen de hulp van het prestatiebeoordelingsorgaan inroepen om reeksen richtwaarden te definiëren voor het vaststellen van doelstellingen, met inachtneming van de doelstellingen voor de hele Unie. Dergelijke waarden zijn beschikbaar voor nationale toezichhoudende autoriteiten, leveranciers van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchtruimgebruikers.

7. Om de samenhang te garanderen met de doelstellingen en normen die zijn vastgesteld en ten uitvoer gelegd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008, werkt het prestatiebeoordelingsorgaan in voorkomend geval samen met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) voor de uitvoering van de in lid 3 vermelde taken, voor zover die verband houden met veiligheid.

8. Om toezicht te kunnen houden op de algehele prestaties van het Europees ATM-netwerk stelt het prestatiebeoordelingsorgaan werkregelingen op met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten, luchthavencoördinatoren en luchtvaartmaatschappijen.

#### Artikel 4

##### Nationale toezichhoudende autoriteiten

1. De nationale toezichhoudende autoriteiten zijn verantwoordelijk voor de opstelling van de prestatieplannen, het toezicht op de prestaties en de monitoring van prestatieplannen en -doelstellingen. Zij voeren die taken onpartijdig, onafhankelijk en op transparante wijze uit.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale toezichhoudende autoriteiten op alle prestatiekerngebieden beschikken over of toegang hebben tot de nodige middelen en mogelijkheden om de in deze verordening vastgestelde taken uit te voeren, met inbegrip van de onderzoeksbevoegdheden voor de uitvoering van de in artikel 20 bedoelde taken.

3. Wanneer een lidstaat meer dan één nationale toezichhoudende autoriteit heeft, meldt zij aan de Commissie welke nationale toezichhoudende autoriteit verantwoordelijk is voor de nationale coördinatie van de tenuitvoerlegging van deze verordening.

#### Artikel 5

##### Functionele luchtruimblokken

1. De lidstaten stellen prestatieplannen op het niveau van de functionele luchtruimblokken op.

2. De lidstaten kunnen aan de verplichting van lid 1 voldoen door:

- a) ervoor te zorgen dat het prestatieplan overeenstemt met het model in bijlage II;
- b) de Commissie te melden welke nationale toezichhoudende autoriteit of welk nationaal toezichhoudend orgaan verantwoordelijk is voor de coördinatie binnen het functionele luchtruimblok en voor de relaties met de Commissie voor wat de tenuitvoerlegging van het prestatieplan betreft;
- c) gepaste maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat:
  - i) volgens de voorschriften van punt e) en bijlage I één doelstelling wordt vastgesteld voor elke prestatiekernindicator;
  - ii) om transparantieredenen in het prestatieplan wordt vastgelegd welke bijdrage elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten in het functionele luchtruimblok moet betalen om de prestatiedoelstellingen van het functionele luchtruimblok te verwezenlijken; hierop wordt toezicht gehouden op het meest geschikte niveau;
  - iii) de in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde maatregelen worden vastgesteld en toegepast tijdens de referentieperiode in het geval de doelstellingen niet worden gehaald. Daarvoor moeten de jaarwaarden in het prestatieplan worden gebruikt;
- d) de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor het vaststellen en verwezenlijken van de prestatiedoelstellingen op lokaal niveau, namelijk het niveau van het functionele luchtruimblok, de lidstaat, de heffingszone en de luchthaven;
- e) in het geval geen gemeenschappelijke en-routeheffingszone is vastgesteld in de zin van artikel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 en als gevolg daarvan en-routekosten-efficiëntiedoelstellingen zijn vastgesteld voor meer dan

één heffingszone in het functioneel luchtruimblok, deze doelstellingen te coördineren tot één geaggregeerde waarde voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten en, voor informatie-doelinden, een algemeen cijfer te verstrekken dat de kostenefficiëntie-inspanningen op het niveau van het functioneel luchtruimblok weerspiegelt;

- f) in het geval een heffingszone wordt gewijzigd in de loop van een referentieperiode, aan te tonen dat deze wijziging het nog steeds mogelijk maakt de voor de desbetreffende periode vastgestelde prestatiedoelstellingen te halen;
- g) ervoor te zorgen dat het prestatieplan samenhangend is met het toepassingsgebied van deze verordening, overeenkomstig artikel 1, lid 6, van deze verordening en artikel 7 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

#### Artikel 6

##### Netwerkbeheerder

De bij artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 <sup>(1)</sup> en artikel 3 van Verordening (EU) nr. 677/211 van de Commissie opgerichte netwerkbeheerder voert de volgende taken uit met betrekking tot de prestatieregeling:

- a) steun verlenen aan de Commissie door vóór de referentieperiodes relevante input te verstrekken met het oog op de voorbereiding van EU-wijde prestatiedoelstellingen en het toezicht op de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen tijdens de referentieperiode. De netwerkbeheerder vestigt met name de aandacht van de Commissie op aanzienlijke en aanhoudende achteruitgang van de operationele prestaties;
- b) de Commissie toegang verlenen tot alle in bijlage V vermelde gegevens, overeenkomstig artikel 21, lid 5;
- c) functionele luchtruimblokken en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in deze blokken steunen bij het verwezenlijken van hun prestatiedoelstellingen tijdens referentieperiodes door te zorgen voor samenhang tussen prestatieplannen, het strategisch netwerkplan en het operationeel netwerkplan;
- d) een netwerkprestatieplan opstellen overeenkomstig artikel 5, lid 1, en artikel 16, lid 1, onder a), van Verordening (EU) nr. 677/2011, dat uiterlijk zes maanden vóór het begin van elke referentieperiode bij de Commissie moet worden ingediend en vóór het begin van elke referentieperiode door de Commissie moet worden vastgesteld. Dit prestatieplan is openbaar en bevat:
  - i) prestatiedoelstellingen voor alle prestatiekerngebieden en voor alle indicatoren die stroken met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de gehele referentieperiode, waarbij gebruik wordt gemaakt van jaarwaarden voor toezichtsdoelinden;
  - ii) een beschrijving van de acties die gericht zijn op de verwezenlijking van de doelstellingen;
  - iii) aanvullende prestatiekernindicatoren en doelstellingen, waar nodig of indien de Commissie daartoe besluit.

#### Artikel 7

##### Coördinatie met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)

Krachtens artikel 13 bis van Verordening (EG) nr. 549/2004 en overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008, coördineren de lidstaten en de Commissie waar nodig samen met het EASA:

- a) de veiligheidsaspecten van de prestatieregeling, met inbegrip van het opstellen, herzien en ten uitvoer leggen van prestatiekernindicatoren voor de veiligheid en van EU-wijde prestatiedoelstellingen, alsmede voorstellen voor gepaste acties en maatregelen na de activering van een waarschuwingsmechanisme;
- b) de samenhang van de prestatiekernindicatoren en -doelstellingen op het gebied van veiligheid met de tenuitvoerlegging van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart.

#### Artikel 8

##### Duur van de referentieperiodes

1. De eerste referentieperiode voor de prestatieregeling loopt van 2012 tot en met 2014. De tweede referentieperiode loopt van 2015 tot en met 2019. De volgende referentieperiodes duren vijf kalenderjaren, tenzij anders wordt bepaald door middel van een wijziging van deze verordening.
2. Voor de EU-wijde prestatiedoelstellingen en de prestatieplannen en -doelstellingen geldt dezelfde referentieperiode.

#### Artikel 9

##### Prestatiekerngebieden en prestatiekernindicatoren

1. Met het oog op het vaststellen van doelstellingen wordt de mogelijke toevoeging en aanpassing van andere prestatiekerngebieden op grond van artikel 11, lid 4, onder b), van Verordening (EG) nr. 549/2004 door de Commissie beslist volgens de in artikel 5, lid 3, van die verordening bedoelde procedure.
2. Met het oog op de vaststelling van doelstellingen geldt voor elk prestatiekerngebied één of een beperkt aantal prestatiekernindicatoren. De prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten worden beoordeeld aan de hand van bindende doelstellingen voor elke prestatiekernindicator.
3. In bijlage 1, deel 1, zijn per prestatiekerngebied de prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen en de prestatie-indicatoren op het niveau van de Unie vastgesteld.
4. In bijlage I, deel 2, zijn de lokale prestatiekernindicatoren voor het vaststellen van doelstellingen vastgesteld, alsmede de prestatie-indicatoren die op lokaal niveau worden gebruikt voor het vaststellen van prestatiedoelstellingen. Het lokaal niveau, namelijk het functioneel luchtruimblok, de lidstaat, de heffingszone en de luchthaven, is gespecificeerd in bijlage I, deel 2.

<sup>(1)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.



5. De prestatiekernindicatoren worden niet gewijzigd tijdens een referentieperiode. Wijzigingen worden vastgesteld door middel van een wijziging van deze verordening, ten laatste zes maanden voor het vaststellen van nieuwe EU-wijde prestatiedoelstellingen.

6. Met het oog op hun eigen prestatie monitoring en/of als onderdeel van het prestatieplan mogen de lidstaten beslissen om, naast de in dit artikel vermelde en in bijlage I, deel 2, uiteengezette prestatiekerngebieden en prestatiekernindicatoren, prestatie-indicatoren en bijbehorende doelstellingen vast te stellen. Deze aanvullende indicatoren en doelstellingen moeten de verwezenlijking van de EU-wijde doelstellingen en de daaruit voortvloeiende doelstellingen op lokaal niveau ondersteunen. Ze kunnen bijvoorbeeld de civiel-militaire of de meteorologische dimensie van het prestatieplan omvatten en beschrijven, en kunnen vergezeld gaan van passende stimuleringsregelingen.

7. Om de prestatie(kern)indicatoren op het gebied van veiligheid gemakkelijker te kunnen toepassen en meten, stelt het EASA, in overleg met het prestatiebeoordelingsorgaan, vóór het begin van de tweede referentieperiode aanvaardbare manieren van naleving en richtsnoeren vast overeenkomstig de procedure van artikel 52 van Verordening (EG) nr. 216/2008.

## HOOFDSTUK II

### DE VOORBEREIDING VAN PRESTATIEPLANNEN

#### Artikel 10

#### EU-wijde prestatiedoelstellingen

1. De Commissie stelt EU-wijde prestatiedoelstellingen vast volgens de in artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde procedure, rekening houdend met de relevante input van de netwerkbeheerder en de nationale toezichthoudende autoriteiten en na raadpleging van de belanghebbende partijen als bedoeld in artikel 10 van die verordening, van andere relevante organisaties en van het EASA voor wat de veiligheidsaspecten van de prestaties betreft.

2. Met inachtneming van artikel 9, lid 3, worden de EU-wijde doelstellingen ten laatste vijftien maanden vóór het begin van de referentieperiode door de Commissie voorgesteld en ten laatste twaalf maanden vóór het begin van de referentieperiode vastgesteld.

3. De EU-wijde doelstelling voor de prestatiekernindicator die is uiteengezet in punt 4.1, onder b), van deel 1 van bijlage I wordt voor het eerst vastgesteld vanaf het derde jaar van de tweede referentieperiode, volgens de in lid 1 vermelde procedure, voor zover de Commissie een besluit hiertoe neemt.

4. Samen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen, stelt de Commissie de alarmdrempel(s) vast die, als ze worden overschreden, aanleiding kunnen geven tot het activeren van de in artikel 19 bedoelde waarschuwingsmechanismen.

5. De Commissie moet elke EU-wijde prestatiedoelstelling onderbouwen met een beschrijving van de veronderstellingen en de redeneringen waarvan is uitgegaan bij het vaststellen van die doelstelling, zoals het gebruik van de input van de netwerkbeheerder, de nationale toezichthoudende autoriteiten en andere feitelijke gegevens, verkeersprognoses, de samenstelling van de groepen verleners van luchtvaartnavigatiediensten of functionele luchtruimblokken met vergelijkbare operationele en economische omstandigheden.

#### Artikel 11

#### Het opstellen van prestatieplannen

1. De nationale toezichthoudende autoriteiten stellen, op het niveau van de functionele luchtruimblokken, prestatieplannen op met doelstellingen die samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen en met de in bijlage IV vastgestelde beoordelingscriteria.

Onverminderd het model in bijlage II mogen de prestatieplannen verschillende delen bevatten die betrekking hebben op het lokale niveau, met name het functionele luchtruimblok, de lidstaat, de heffingszone en de luchthaven.

2. Om de voorbereiding van de prestatieplannen te ondersteunen zien de nationale toezichthoudende autoriteiten erop toe dat:

- a) verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun ondernemingsplannen indienen bij de nationale toezichthoudende autoriteiten;
- b) belanghebbenden in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EG) nr. 549/2004 worden geraadpleegd over de prestatieplannen en -doelstellingen. De belanghebbenden moeten ten minste drie weken voor de raadplegingsvergadering passende informatie ontvangen.

3. De prestatieplannen moeten in het bijzonder bestaan uit:

- a) de verkeersprognose, uitgedrukt in diensteenheden voor elk jaar van de referentieperiode, op het niveau van het functionele luchtruimblok en voor elke heffingszone in het functionele luchtruimblok, met verantwoording van de gebruikte cijfers;
- b) de vastgestelde kosten voor luchtvaartnavigatiediensten voor elk jaar van de referentieperiode en voor elke heffingszone, overeenkomstig de bepalingen van artikel 15, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 550/2004;
- c) een beschrijving van de investeringen, inclusief die welke nodig zijn om de prestatiedoelstellingen te bereiken, met gedetailleerde opgave van hun relevantie voor het Europees ATM-masterplan, het strategisch netwerkplan en de in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten. In deze bijdrage moet worden benadrukt welke voordelen en synergieën dit oplevert op het niveau van het functionele luchtruimblok;
- d) de prestatiedoelstellingen op elk relevant prestatiekerngebied, vastgesteld voor elke prestatiekernindicator, voor de volledige duur van de referentieperiode, met jaarlijkse waarden ten behoeve van monitoring en stimulering;
- e) de onderlinge verbanden tussen prestatiekerngebieden, inclusief een beoordeling van het effect van het prestatieplan op de veiligheid, met eventuele verzachtende maatregelen om de veiligheid te waarborgen;
- f) een beschrijving van de civiel-militaire dimensie van het plan met een uiteenzetting van de prestaties van het flexibel luchtvaartgebruik (FUA — flexible use of airspace) om de capaciteit te vergroten, met inachtneming van de doeltreffendheid van militaire missies en, indien dat nodig wordt geacht,

relevante prestatie-indicatoren en -doelstellingen die verenigbaar zijn met andere indicatoren en doelstellingen van het prestatieplan;

- g) een beschrijving en verantwoording van de wijze waarop de onder d) bedoelde prestatiedoelstellingen verzoenbaar zijn met en bijdragen tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen en de prestaties van het Europees ATM-netwerk;
- h) een identificatie van elke verlener van luchtvaartnavigatiediensten en een beschrijving van de specifieke bijdrage die hij levert tot de verwezenlijking van de doelstellingen, waarop — om transparantieredenen — toezicht wordt gehouden op het meest geschikte niveau zoals vermeld in artikel 5, lid 2, onder c), punt ii);
- i) een beschrijving van de stimuleringsmechanismen die moeten worden toegepast op de desbetreffende verlener van luchtvaartnavigatiediensten om het bereiken van de doelstellingen binnen de referentieperiode aan te moedigen;
- j) de door de nationale toezichthoudende autoriteiten genomen maatregelen met het oog op het toezicht op de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen;
- k) een beschrijving van de resultaten van de raadpleging van belanghebbenden, met inbegrip van de door de deelnemers aangehaalde thema's en de overeengekomen acties.

4. De prestatieplannen zijn gebaseerd op het in bijlage II vastgestelde model en kunnen, als de lidstaten daartoe beslissen overeenkomstig artikel 9, lid 6, extra indicatoren met bijbehorende doelstellingen bevatten.

5. De netwerkbeheerder stelt een netwerkprestatieplan op met doelstellingen die samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen en, mutatis mutandis, met de in bijlage IV uiteengezette beoordelingscriteria.

6. Om het netwerkprestatieplan voor te bereiden moet de netwerkbeheerder:

- a) zorgen voor overleg overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie;
- b) gebruikmaken van het model in bijlage III.

#### Artikel 12

##### Stimuleringsregelingen

1. De stimuleringsregelingen die door de lidstaten worden vastgesteld in het kader van hun prestatieplan, moeten aan de volgende algemene beginselen beantwoorden:

- a) ze moeten doeltreffend en proportioneel zijn en mogen niet worden gewijzigd tijdens de referentieperiode;
- b) ze moeten op niet-discriminerende en transparante wijze ten uitvoer worden gelegd om de prestaties van de dienstverlening te verbeteren;
- c) ze moeten deel uitmaken van het regelgevingskader dat vooraf bij alle belanghebbenden bekend is en van toepassing zijn gedurende de hele referentieperiode;
- d) ze moeten entiteiten waarvoor doelen worden gesteld ertoe aanzetten hoogwaardige prestaties te bereiken en de bijbehorende doelstellingen te verwezenlijken.

2. De stimuleringsmaatregelen voor kosteneffectiviteitsdoelstellingen zijn van financiële aard en zijn onderworpen aan de desbetreffende bepalingen van de artikelen 13 en 14 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013. Ze bestaan uit een risicodelingsmechanisme op nationaal niveau of op het niveau van het functionele luchtruimblok.

3. De stimuleringsmaatregelen voor capaciteitsdoelstellingen zijn van financiële aard en zijn onderworpen aan de bepalingen van artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013. De nationale toezichthoudende autoriteiten kunnen besluiten deze maatregelen aan te vullen met stimulansen van andere aard, zoals corrigerende actieplannen met uiterste termijnen en bijbehorende maatregelen, rekening houdende met de lokale omstandigheden.

4. De stimuleringsmaatregelen voor milieudoelstellingen kunnen van financiële aard zijn en zijn onderworpen aan de bepalingen van artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013. De nationale toezichthoudende autoriteiten kunnen besluiten deze maatregelen aan te vullen met stimulansen van andere aard, zoals corrigerende actieplannen met uiterste termijnen en bijbehorende maatregelen, rekening houdende met de lokale omstandigheden.

5. Bovendien kunnen de lidstaten op lokaal niveau de heffingen voor luchtvaartnavigatiediensten moduleren, zoals bepaald in artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013.

#### HOOFDSTUK III

##### DE VASTSTELLING VAN PRESTATIEPLANNEN

###### Artikel 13

##### Initiële vaststelling van prestatieplannen

Op voorstel van de nationale toezichthoudende autoriteiten stellen de lidstaten prestatieplannen met bindende prestatiedoelstellingen vast en dienen deze uiterlijk zes maanden vóór het begin van de referentieperiode in bij de Commissie.

###### Artikel 14

##### Beoordeling en herziening van prestatieplannen en -doelstellingen

1. De Commissie beoordeelt de prestatieplannen en de daarin vermelde doelstellingen en gaat in het bijzonder na of ze samenhangend zijn met en een passende bijdrage leveren tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen en de in bijlage IV vastgestelde criteria, rekening houdende met de eventuele evolutie van de context tussen de datum van vaststelling van de EU-wijde doelstellingen en de datum van de beoordeling van het prestatieplan. Als op lokaal niveau doelstellingen worden vastgesteld zonder te verwijzen naar de EU-wijde prestatiedoelstelling, wordt de beoordeling gebaseerd op de in bijlage IV vastgestelde criteria.

2. Als de Commissie vaststelt dat een prestatieplan, of een deel ervan, en de daarin vermelde doelstellingen samenhangend zijn met en een passende bijdrage leveren tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen en in overeenstemming zijn met alle in bijlage IV vastgestelde criteria, stelt zij de betrokken lidsta(a)t(en) daar binnen vijf maanden na ontvangst van het prestatieplan van in kennis.

3. Als de Commissie vaststelt dat een prestatieplan of een deel ervan en sommige of alle daarin vermelde doelstellingen niet samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen

en geen passende bijdrage leveren tot de verwezenlijking van deze doelstellingen en/of niet samenhangend zijn met een of meer van de in bijlage IV vastgestelde criteria, beveelt zij de betrokken lidsta(a)t(en) binnen vijf maanden na ontvangst van het prestatieplan en in overeenstemming met de in artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgestelde procedure aan een herzien prestatieplan of een deel daarvan en/of (een) herziene doelstelling(en) vast te stellen. Een dergelijke aanbeveling wordt gedaan na overleg met de betrokken lidst(a)t(en). In de aanbeveling wordt duidelijk vermeld welk deel van het prestatieplan en/of welke doelstelling(en) moet(en) worden herzien en waarop het oordeel van de Commissie is gebaseerd.

4. In voorkomend geval moeten de betrokken lidstaten een herzien prestatieplan of een deel daarvan en/of (een) herziene doelstelling(en) vaststellen, samen met passende maatregelen voor het bereiken van die doelstellingen, en moeten zij de Commissie daar binnen vier maanden na de kennisgeving van de aanbeveling van op de hoogte brengen.

#### Artikel 15

### Beoordeling van de herziene prestatieplannen en doelstellingen en vaststelling van corrigerende maatregelen

1. De Commissie beoordeelt alle herziene prestatieplannen of delen daarvan en de daarin vermelde prestatiedoelstellingen op basis van de in bijlage IV vastgestelde criteria.

2. Als de Commissie vaststelt dat een herzien prestatieplan of een deel ervan en de daarin vermelde doelstellingen samenhangend zijn met en een passende bijdrage leveren tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen en in overeenstemming zijn met alle in bijlage IV vastgestelde criteria, stelt zij de betrokken lidsta(a)t(en) daar binnen vijf maanden na ontvangst van het herziene prestatieplan van in kennis.

3. Als de Commissie vaststelt dat een herzien prestatieplan of een deel ervan en sommige of alle daarin vermelde doelstellingen nog steeds niet samenhangend zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen en geen passende bijdrage leveren tot de verwezenlijking van deze doelstellingen en/of niet samenhangend zijn met een of meer van de in bijlage IV vastgestelde criteria, besluit zij binnen vijf maanden na ontvangst van het herziene prestatieplan of een deel daarvan en in overeenstemming met de in artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgestelde procedure dat de betrokken lidsta(a)t(en) corrigerende maatregelen moet(en) nemen.

4. In dit besluit wordt nauwkeurig aangegeven welk deel van het plan en welke doelstelling(en) niet beantwoorden aan de criteria van bijlage IV en wordt vermeld waarop het oordeel van de Commissie is gebaseerd. In het besluit kan worden aangegeven welk prestatieniveau voor die doelstellingen wordt verwacht om de betrokken lidst(a)t(en) in de gelegenheid te stellen passende corrigerende maatregelen te nemen, en/of kunnen suggesties voor dergelijke corrigerende maatregelen worden opgenomen.

5. Ten laatste twee maanden na het besluit van de Commissie worden de corrigerende maatregelen die de betrokken lidst(a)t(en) heeft (hebben) vastgesteld, meegedeeld aan de Commissie, samen met de elementen waaruit blijkt hoe de samenhang met het besluit van de Commissie wordt verzekerd.

#### Artikel 16

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

Prestatieplannen of corrigerende maatregelen die na het begin van de referentieperiode worden vastgesteld ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de in de artikelen 14 en 15 beschreven procedures, gelden retroactief vanaf de eerste dag van de referentieperiode.

#### Artikel 17

### Herziening van de doelstellingen

1. Overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vermelde procedure kan de Commissie beslissen de EU-wijde prestatiedoelstellingen te herzien en/of kan zij, op verzoek van een lidstaat, toestaan dat een of meer lokale doelstellingen worden herzien:

- a) wanneer zij, op basis van het in artikel 18, lid 4, vermelde verslag, beschikt over substantiële aanwijzingen dat de oorspronkelijke gegevens, veronderstellingen en redeneringen die ten grondslag lagen aan de oorspronkelijke doelstellingen, niet meer geldig zijn; of
- b) als gevolg van de toepassing van een waarschuwingsmechanisme zoals bedoeld in artikel 19; of
- c) als gevolg van een besluit van de Commissie overeenkomstig artikel 10, lid 3, met betrekking tot de prestatiekernindicator die is uiteengezet in punt 4.1, onder b), van deel 1 van bijlage I.

2. Een herziening van de EU-wijde doelstellingen kan een wijziging van de bestaande prestatieplannen tot gevolg hebben. In dat geval kan de Commissie beslissen het in de hoofdstukken II en III van deze verordening vastgestelde tijdschema dienovereenkomstig bij te stellen.

#### HOOFDSTUK IV

### TOEZICHT OP DE PRESTATIES

#### Artikel 18

### Permanent toezicht en rapportering

1. De nationale toezichthoudende autoriteiten en de Commissie houden toezicht op de tenuitvoerlegging van de prestatieplannen. Daarvoor gebruiken ze de jaarwaarden in het prestatieplan. Als de doelstellingen tijdens de referentieperiode niet worden gehaald, stellen de betrokken lidstaten corrigerende maatregelen op om de situatie recht te zetten, passen zij deze maatregelen toe en delen zij ze mee aan de Commissie. Als de Commissie van oordeel is dat de corrigerende maatregelen niet volstaan om de situatie recht te zetten, stelt zij de betrokken lidstaten daar binnen vijf maanden na ontvangst van de maatregelen en overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgestelde procedure van in kennis en doet zij suggesties voor corrigerende maatregelen.

2. Wanneer de Commissie een significante en aanhoudende prestatiedaling vaststelt op lokaal niveau of op het niveau van een functioneel luchtruimblok, met een impact op andere landen die deelnemen aan het gemeenschappelijke Europese luchtruim en/of op het volledige Europese luchtruim, kan zij de betrokken lidstaten verzoeken corrigerende maatregelen voor

het bereiken van de in hun prestatieplan vastgelegde doelstellingen vast te stellen, toe te passen en aan de Commissie mee te delen. Als de Commissie van oordeel is dat de corrigerende maatregelen niet volstaan om de situatie recht te zetten, stelt zij de betrokken lidstaten daar binnen vijf maanden na ontvangst van de maatregelen en overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgestelde procedure van in kennis en doet zij suggesties voor corrigerende maatregelen.

3. De Commissie houdt toezicht op de tenuitvoerlegging van het netwerkprestatieplan van de netwerkbeheerder. Daarvoor gebruikt ze de jaarwaarden in het prestatieplan. Als tijdens de referentieperiode doelstellingen niet worden gehaald, vraagt de Commissie de netwerkbeheerder om corrigerende maatregelen te nemen om de in het netwerkprestatieplan vermelde doelstellingen te verwezenlijken, om deze maatregelen toe te passen en ze mee te delen aan de Commissie. De Commissie stelt de nationale toezichthoudende autoriteiten of organen, zoals gedefinieerd in artikel 5, lid 2, onder b), in kennis van dergelijke corrigerende maatregelen.

4. Uiterlijk op 1 juni van elk jaar en telkens wanneer het risico bestaat dat prestatiedoelstellingen niet worden gehaald, brengen de in artikel 5, lid 2, onder b), bedoelde nationale toezichthoudende autoriteiten of organen bij de Commissie verslag uit over het toezicht op de prestatieplannen en -doelstellingen. De verslagen worden gebaseerd op aanbevelingen die vóór het begin van de referentieperiode door de Commissie worden opgesteld. De Commissie brengt ten minste één keer per jaar aan het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim verslag uit over de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen.

#### Artikel 19

##### Waarschuwingssystemen

1. Als de in artikel 10, lid 4, vermelde waarschuwingdrempels op het niveau van de Unie over een kalenderjaar worden bereikt om redenen die niet te voorzien waren op het moment van de vaststelling van de prestatieplannen, die onoverkomelijk zijn en ontsnappen aan de controle van de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheerder, bekijkt de Commissie de situatie in overleg met de lidstaten (via het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim) en doet zij binnen vier maanden voorstellen voor passende maatregelen. Het kan onder meer gaan om de herziening van de EU-wijde prestatiedoelstellingen en, ten gevolge daarvan, de herziening van de lokale prestatiedoelstellingen.

2. Als de in artikel 10, lid 4, vermelde waarschuwingdrempels op lokaal niveau over een kalenderjaar worden bereikt om redenen die niet te voorzien waren op het moment van de vaststelling van de prestatieplannen, die onoverkomelijk zijn en ontsnappen aan de controle van de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheerder, bekijkt de nationale toezichthoudende autoriteit de situatie in overleg met de Commissie en doet zij binnen vier maanden voorstellen voor passende maatregelen. Het kan onder meer gaan om de herziening van de lokale prestatiedoelstellingen.

3. De lidstaten kunnen beslissen om waarschuwingdrempels vast te stellen die afwijken van de in artikel 10, lid 4, bedoelde drempels, teneinde rekening te houden met plaatselijke omstandigheden en specifieke kenmerken. In dat geval worden die drempels vastgesteld in het prestatieplan en moeten ze samenhangend zijn met de drempels die zijn vastgesteld op grond van artikel 10, lid 4. De afwijkingen worden gestaafd met een ge-

detailleerde verantwoording. Als die drempels worden geactiveerd, is de in lid 1 vastgestelde procedure van toepassing.

4. Als de toepassing van een waarschuwingssysteem resulteert in de herziening van prestatieplannen en -doelstellingen, ondersteunt de Commissie een dergelijke herziening via een gepaste bijstelling van het tijdschema dat van toepassing is overeenkomstig de in de hoofdstukken II en III vastgestelde procedure.

#### Artikel 20

##### Facilitering van het toezicht op de naleving

1. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheerder moeten inspecties en onderzoeken faciliteren, inclusief bezoeken ter plaatse, uitgevoerd door de Commissie en de betrokken nationale toezichthoudende autoriteit, of door een gekwalificeerde entiteit die namens de nationale toezichthoudende autoriteit optreedt, of, voor zover relevant, door het EASA. Onverminderd de toezichtsbevoegdheden die zijn toegekend aan de nationale toezichthoudende autoriteiten en het EASA, zijn de gemachtigde personen bevoegd om:

- a) de documenten en al het andere materiaal dat relevant is voor de vaststelling van prestatieplannen en -doelstellingen te onderzoeken met betrekking tot alle prestatiekerngebieden;
- b) afschriften van deze documenten te maken of uittreksels uit deze documenten te nemen;
- c) ter plaatse om een mondelinge toelichting te verzoeken.

2. De in lid 1 vermelde inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd overeenkomstig de procedures die gelden in de lidstaat waarin zij worden uitgevoerd.

3. De nationale toezichthoudende autoriteiten houden toezicht op de tenuitvoerlegging van deze verordening op het prestatiegebied veiligheid, overeenkomstig de in Verordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie<sup>(1)</sup> vastgestelde procedures voor veiligheidstoezicht.

4. In het kader van normaliseringsinspecties houdt het EASA toezicht op de tenuitvoerlegging van deze verordening door de lidstaten op het prestatiekerngebied veiligheid, overeenkomstig de in artikel 24, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>(2)</sup> vermelde werkmethoden.

#### HOOFDSTUK V

##### VERZAMELEN, VALIDEREN, ONDERZOEKEN, EVALUEREN EN VERSPREIDEN VAN INFORMATIE OVER LUCHTRUIMNAVIGATIEPRESTATIES VOOR HET GEMEENSCHAPPELIJKE EUROPESE LUCHTRUIM

#### Artikel 21

##### Verzameling en validering van gegevens voor de prestatiebeoordeling

1. Naast de gegevens die al worden verzameld door de Commissie via andere EU-instrumenten en die ook kunnen worden gebruikt voor prestatiebeoordeling, garanderen de nationale autoriteiten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de luchthavenexploitanten, de luchthavencoördinatoren en de luchtvaartmaatschappijen dat de Commissie de in bijlage V vermelde gegevens ontvangt overeenkomstig de in die bijlage vastgestelde bepalingen.

<sup>(1)</sup> PB L 271 van 18.10.2011, blz. 15.

<sup>(2)</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

2. De nationale autoriteiten kunnen die taak van informatieverstrekking geheel of gedeeltelijk delegeren aan of reorganiseren tussen hun nationale toezichhoudende autoriteiten, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren, om rekening te houden met plaatselijke kenmerken en bestaande rapporteringskanalen.

3. De gegevensverstrekkers nemen de nodige maatregelen om de kwaliteit, validering en tijdige verstrekking van de gegevens te verzekeren, met inbegrip van het aantonen van hun kwaliteitscontroles en valideringsprocessen, toelichtingen bij specifieke vragen van de Commissie over de kwaliteit van de gegevens en, in voorkomend geval, actieplannen om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren. De gegevens worden gratis verstrekt en, in voorkomend geval, in elektronische vorm in het door de Commissie opgegeven formaat.

4. De Commissie beoordeelt de kwaliteit van de gegevens die werden verstrekt overeenkomstig lid 1 en valideert deze gegevens. Wanneer de gegevens niet geschikt zijn voor de prestatiebeoordeling kan de Commissie, in samenwerking met de lidstaten en in het bijzonder met de nationale toezichhoudende autoriteiten, passende maatregelen nemen om de kwaliteit van de gegevens te beoordelen en te verbeteren.

5. Met het oog op de toepassing van deze verordening worden de in lid 1 bedoelde gegevens die al aan Eurocontrol zijn verstrekt, geacht te zijn verstrekt aan de Commissie. Wanneer dat niet het geval is, maken de Commissie en Eurocontrol de nodige afspraken om ervoor te zorgen dat dergelijke gegevens ter beschikking worden gesteld aan de Commissie onder dezelfde voorwaarden als beschreven in lid 3.

6. Wanneer significante nieuwe gegevenseisen worden geïdentificeerd of gegevens van onvoldoende kwaliteit worden verwacht, kan de Commissie proefstudies gelasten die op vrijwillige basis door de lidstaten of belanghebbenden worden uitgevoerd alvorens nieuwe gegevenseisen worden geïntroduceerd aan de hand van een wijziging van deze verordening. Dergelijke proefstudies worden uitgevoerd om na te gaan of het verzamelen van de relevante gegevens haalbaar is, waarbij de voordelen van de beschikbaarheid van de gegevens worden afgewogen tegen de kosten van het verzamelen ervan en de lasten voor de respondenten.

#### Artikel 22

### Verspreiding van informatie

1. De Commissie verspreidt informatie voor de uitvoering van de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgestelde doelstellingen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie<sup>(1)</sup>, en met name artikel 4, en overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EG) nr. 550/2004.

2. De in artikel 3, lid 3, onder a), vermelde informatie is vrij beschikbaar voor de betrokken belanghebbende partijen, met name in elektronische vorm. De Commissie zal een besluit

nemen met betrekking tot het beleid voor de behandeling, bescherming, vertrouwelijkheid en verspreiding van de gegevens die overeenkomstig artikel 21 voor prestatiedoeleinden worden verzameld en de daarmee verband houdende intellectuele-eigendomsrechten.

3. De in artikel 18, lid 4, vermelde verslagen van de Commissie worden openbaar gemaakt en een verwijzing naar deze verslagen wordt gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De Commissie kan beslissen om andere algemene informatie op regelmatige basis aan de betrokken belanghebbende partijen te verstrekken, met name in elektronische vorm.

4. De in artikel 10 bedoelde EU-wijde doelstellingen en een verwijzing naar de in hoofdstuk III bedoelde vastgestelde prestatieplannen worden openbaar gemaakt en gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

5. Individuele toegang tot specifieke informatie, zoals gevalideerde gegevens en statistieken, wordt verleend aan de gegevensverstrekker op wie de informatie en activiteiten rechtstreeks betrekking hebben.

## HOOFDSTUK VI

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 23

#### Afwijkingen

Indien overeenkomstig de procedures van artikel 3 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 is vastgesteld dat sommige of alle naderingsnavigatiediensten en/of CNS-, MET- en AIS-diensten van een lidstaat onderhevig zijn aan marktomstandigheden, en de lidstaat op basis van die verordening heeft besloten geen vastgestelde kosten te berekenen voor deze diensten, geen terminalheffingen te berekenen en vast te stellen en geen financiële stimulansen te geven voor deze diensten, zijn de kostenefficiëntiedoelstellingen niet van toepassing op deze diensten.

#### Artikel 24

#### Beroep

De lidstaten zorgen ervoor dat uit hoofde van deze verordening genomen besluiten goed worden uitgelegd en onderworpen zijn aan een passende beoordelings- en/of beroepsprocedure.

#### Artikel 25

### Beoordeling van de regeling

De Commissie bekijkt de prestatieregeling, en in het bijzonder de impact, de doeltreffendheid en de reikwijdte van die regeling, opnieuw tegen het einde van 2014 en op regelmatige tijdstippen daarna, daarbij rekening houdende met het werk dat op dat gebied door ICAO wordt geleverd.

#### Artikel 26

### Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 677/2011

Verordening (EU) nr. 677/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Overweging 28 wordt geschrapt.

<sup>(1)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

2) Artikel 5, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Om zijn activiteiten op lange termijn aan te sturen, zorgt de netwerkbeheerder voor de opstelling, actualisering en toepassing van een strategisch netwerkplan, dat wordt afgestemd op de in artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie (\*) vastgestelde referentieperiode.

(\*) PB L 128 van 9.5.2013, blz. 1”.

3) Artikel 5, lid 4, wordt vervangen door:

„4. Het strategisch netwerkplan wordt regelmatig geactualiseerd, minstens twaalf maanden vóór het begin van elke referentieperiode.”.

#### BIJLAGE IV

#### MODEL VOOR HET STRATEGISCH NETWERKPLAN

Het strategisch netwerkplan wordt gebaseerd op de volgende structuur:

##### 1. INLEIDING

1.1. Toepassingsgebied van het strategisch netwerkplan (geografisch en in de tijd)

1.2. Voorbereiding van het plan en valideringsproces

##### 2. ALGEMENE CONTEXT EN EISEN

2.1. Beschrijving van de huidige en geplande netwerksituatie, onder meer met betrekking tot het ontwerp van het Europese routenetwerk, de regeling van de luchtverkeersstromen, de luchthavens en de schaarse middelen

2.2. Uitdagingen en kansen in verband met het tijdschema van het plan (inclusief prognose van de verkeersvraag en wereldwijde ontwikkelingen)

2.3. Door de diverse belanghebbenden uitgedrukte prestatiedoelstellingen en bedrijfsvereisten en de EU-prestatiedoelstellingen

##### 3. STRATEGISCHE VISIE

3.1. Beschrijving van de strategische ontwikkeling en vooruitgang van het netwerk, om met succes tegemoet te komen aan de prestatiedoelstellingen en bedrijfsvereisten.

3.2. Naleving van de prestatieregeling.

3.3. Naleving van het Europese ATM-masterplan.

##### 4. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

4.1. Beschrijving van de strategische doelstellingen van het netwerk:

a) inclusief de coöperatieve aspecten van de deelnemende operationele belanghebbenden in termen van taken en verantwoordelijkheden;

b) aangeven hoe de strategische doelstellingen tegemoet zullen komen aan de vereisten;

c) nagaan hoe de vooruitgang bij de verwezenlijking van deze doelstellingen zal worden gemeten;

d) aangeven hoe de strategische doelstellingen gevolgen zullen hebben voor de sector en de andere betrokken gebieden.

##### 5. STRATEGISCHE PLANNING

5.1. Beschrijving van de planning op korte/middellange termijn:

a) de prioriteiten voor elk van de strategische doelstellingen;

4) Artikel 20, lid 3, wordt vervangen door:

„3. De netwerkbeheerder dient jaarlijks bij de Commissie en het Agentschap een verslag in over de maatregelen die hij heeft genomen om zijn taken te vervullen. Dit verslag heeft betrekking op individuele netwerkfuncties en op de totale situatie van het netwerk en sluit aan bij de inhoud van het strategisch netwerkplan, het operationeel netwerkplan en het netwerkprestatieplan, zoals vermeld in artikel 6, onder d), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie. De Commissie stelt het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim in kennis.”.

5) Bijlage IV wordt vervangen door:

- b) de uitvoering van elk van de strategische doelstellingen in termen van vereiste inzet van technologie, gevolgen voor de architectuur, menselijke aspecten, kosten, baten en behoeften aan beheer, middelen en regelgeving;
- c) de vereiste deelname van operationele belanghebbenden aan elk element van het plan, inclusief hun taken en verantwoordelijkheden;
- d) het overeengekomen niveau van betrokkenheid van de netwerkbeheerder ter ondersteuning van de uitvoering van elk element van het plan voor elke individuele functie.

#### 5.2. Beschrijving van de planning op lange termijn:

- a) het voornemen om alle strategische doelstellingen te verwezenlijken in termen van vereiste technologie en overeenkomstige O&O-aspecten, gevolgen voor de architectuur, menselijke aspecten, business case, noodzaak aan beheer en regelgeving, en de bijbehorende motivering voor deze investeringen vanuit economisch en veiligheidsoogpunt;
- b) de vereiste deelname van operationele belanghebbenden aan elk element van het plan, inclusief hun taken en verantwoordelijkheden.

#### 6. RISICOBEOORDELING

##### 6.1. Beschrijving van de risico's van de uitvoering van het plan

##### 6.2. Beschrijving van het monitoringproces (inclusief potentiële afwijkingen van initiële doelstellingen)

#### 7. AANBEVELINGEN

##### 7.1. Identificatie van de maatregelen die de Unie en de lidstaten moeten nemen om de uitvoering van het plan te ondersteunen.

### Artikel 27

#### Inwerkingtreding

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

2. Deze verordening is van toepassing met ingang van de tweede referentieperiode, zoals gedefinieerd in artikel 8, en tijdens die periode. Wat de toepassing van de prestatieregeling betreft, zijn artikel 1, leden 3 en 4, artikel 3, lid 3, onder i) en n), artikel 5, artikel 6, artikel 9, lid 4, artikel 26, hoofdstuk II, hoofdstuk III en bijlagen I, II, III, IV en V van toepassing vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, teneinde het mogelijk te maken overeenkomstig artikel 10, lid 2, EU-wijde

doelstellingen vast te stellen vóór het begin van de tweede referentieperiode en prestatieplannen voor te bereiden en vast te stellen overeenkomstig de bepalingen van deze verordening.

### Artikel 28

#### Intrekking

Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie, artikel 26 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1216/2011 van de Commissie worden ingetrokken met ingang van 1 januari 2015, onverminderd de verplichting van de lidstaten om de prestatieregeling toe te passen tijdens de eerste referentieperiode, zoals vastgesteld in artikel 8.

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

Gedaan te Brussel, 3 mei 2013.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
José Manuel BARROSO

## BIJLAGE I

## PRESTATIEKERNINDICATOREN (PKI's) PRESTATIE-INDICATOREN (PI's)

## DEEL 1

**Voor de vaststelling van EU-wijde doelstellingen en het prestatietoezicht op het niveau van de Unie**

## 1. VEILIGHEID

1.1. **Prestatiekernindicatoren**

- a) Het minimumniveau van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, zoals gedefinieerd in deel 2, punt 1.1, onder a).
- b) De procentuele toepassing van de ernstclassificatie op basis van het risicoanalyse-instrument op de rapportering van ten minste drie categorieën voorvallen: overschrijding van de minimale separatieafstand, runway incursion en ATM-specifieke voorvallen bij alle eenheden van luchtverkeersdiensten, zoals gedefinieerd in deel 2, punt 1.1, onder b).

## 2. MILIEU

2.1. **Prestatiekernindicatoren**

- a) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is de vergelijking tussen de lengte van het en-routedeel van het werkelijke traject dat is afgeleid van surveillancegegevens en het overeenkomstige deel van de grootcirkelafstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die in het Europese luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;
  - ii) „en-route” verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;
  - iii) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt buiten het Europese luchtruim, wordt enkel het gedeelte binnen het Europese luchtruim in aanmerking genomen.
- b) De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het traject van het laatste ingediende vliegplan, gedefinieerd als volgt:
  - i) het verschil tussen de lengte van het en-routedeel van het traject van het laatste ingediende vliegplan en het overeenkomstige deel van de grootcirkelafstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die in het Europese luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;
  - ii) „en-route” verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;
  - iii) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt buiten het Europese luchtruim, wordt enkel het gedeelte binnen het Europese luchtruim in aanmerking genomen.

2.2. **Prestatie-indicatoren**

- a) De effectiviteit van boekingsprocedures voor flexibel gebruik van het luchtruim, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is de verhouding tussen de tijd dat het luchtruim is toegewezen voor reservering of scheiding van het algemeen luchtverkeer en de tijd dat het luchtruim is gebruikt voor de activiteit waarvoor die scheiding of reservering nodig was;
  - ii) de indicator wordt afzonderlijk berekend voor luchtruimtoewijzingen op pre-tactische en tactische basis, met inbegrip van alle toewijzingen die aan de netwerkbeheerder zijn meegedeeld.
- b) De planning van voorwaardelijke routes (CDR's), gedefinieerd als de verhouding tussen de luchtvaartuigen die vliegplannen via CDR's indienen en het aantal luchtvaartuigen dat deze had kunnen plannen.
- c) Het effectieve gebruik van CDR's, gedefinieerd als de verhouding tussen de luchtvaartuigen die vliegplannen via CDR's indienen en het aantal luchtvaartuigen dat deze had kunnen plannen.

## 3. CAPACITEIT

3.1. **Prestatiekernindicator**

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

- i) de en-route-ATFM-vertraging is de vertraging die wordt berekend door de centrale ATFM-eenheid zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen<sup>(1)</sup> en wordt uitgedrukt als het verschil tussen de geraamde starttijd die is aangevraagd door de luchtvaartmaatschappij in het laatst ingediende vliegplan en de berekende starttijd die door de centrale ATFM-eenheid is toegewezen;

<sup>(1)</sup> PB L 80 van 26.3.2010, blz. 10.



- ii) de indicator geldt voor alle IFR-vluchten binnen het Europese luchtruim en alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;
- iii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

### 3.2. Prestatie-indicator

De gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst (in minuten) die kan worden toegeschreven aan naderingsluchtvaartnavigatiediensten en luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens en die is veroorzaakt door landingsbeperkingen op de luchthaven van bestemming, gedefinieerd als volgt:

- i) de indicator is de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per aankomende IFR-vlucht;
- ii) de indicator geldt voor alle IFR-vluchten die op de luchthaven van bestemming landen en heeft betrekking op alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;
- iii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

## 4. KOSTENEFFICIËNTIE

### 4.1. Prestatiekernindicatoren

- a) De gemiddelde EU-wijde vastgestelde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is de verhouding tussen de vastgestelde en-routekosten en het geraamde en-routeverkeer, uitgedrukt in en-routediensteenheden, die voor de betrokken periode op EU-niveau wordt verwacht, zoals vervat in de uitgangspunten van de Commissie voor de vaststelling van EU-wijde doelstellingen krachtens artikel 10, lid 5;
  - ii) de indicator wordt uitgedrukt in euro en in reële termen;
  - iii) de indicator wordt vastgesteld voor elk jaar van de referentieperiode.
- b) De gemiddelde EU-wijde vastgestelde eenheidskost voor naderingsluchtvaartnavigatiediensten, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is het resultaat van de verhouding tussen de vastgestelde kosten en het geraamde verkeer, uitgedrukt in naderingsdiensteenheden, zoals vervat in de uitgangspunten van de Commissie voor de vaststelling van EU-wijde doelstellingen krachtens artikel 10, lid 5;
  - ii) de indicator wordt uitgedrukt in euro en in reële termen;
  - iii) de indicator wordt vastgesteld voor elk jaar van de referentieperiode;
  - iv) de indicator is van toepassing vanaf het begin van het derde jaar van de tweede referentieperiode, met inachtname van het in artikel 10, lid 3, vermelde besluit.

### 4.2. Prestatie-indicator

De kosten van Eurocontrol en met name de evolutie van deze kosten in vergelijking met de evolutie van de in punt 4.1, onder a), vermelde kernindicator. De lidstaten zien erop toe dat Eurocontrol zijn vastgestelde begroting, werkelijke begroting en kostenbasis tijdens de referentieperiode aan de Commissie meedeelt, alsmede de evolutie van de eenheidskosten die het resultaat zijn van de verhouding tussen de vastgestelde kostenbasis en de geraamde verkeersolutie, met een uitsplitsing waaruit de evolutie van de diverse onderdelen blijkt en waarin de diverse dienstverleningsactiviteiten afzonderlijk zijn aangegeven.

## DEEL 2

### Voor de vaststelling van lokale doelstellingen en het prestatietoezicht op lokaal niveau

## 1. VEILIGHEID

### 1.1. Prestatiekernindicatoren

- a) De effectiviteit van het veiligheidsbeheer van de lidstaten en hun nationale toezichthoudende autoriteiten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten, die gecertificeerd zijn om luchtverkeersdiensten of communicatie-, navigatie- en surveillancediensten te verlenen. Deze prestatiekernindicator wordt gemeten aan de hand van het niveau van tenuitvoerlegging van de volgende beheersdoelstellingen:
  - i) veiligheidsbeleid en -doelstellingen;
  - ii) beheer van veiligheidsrisico's;
  - iii) veiligheidsborging;
  - iv) bevordering van de veiligheid;

- v) veiligheidscultuur.
- b) De toepassing van de ernstclassificatie op basis van het risicoanalyse-instrument op de rapportering van, ten minste, overschrijdingen van minimale separatieafstanden, runway incursions en ATM-specifieke voorvallen bij alle luchtverkeersleidingseenheden. Bij de rapportering van de bovenstaande voorvallen maken de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten gebruik van de volgende ernstcategorieën:
  - i) Ernstig incident
  - ii) Belangrijk incident
  - iii) Significant incident
  - iv) Geen gevolgen voor de veiligheid
  - v) Niet bepaald, bijvoorbeeld omdat er onvoldoende informatie beschikbaar is of omdat onduidelijke of tegenstrijdige bewijzen de indeling in een ernstcategorie onmogelijk maken.

De rapportering over de toepassing van de methode gebeurt voor individuele voorvallen.

- c) De rapportering door de lidstaten en hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten van het niveau van aanwezigheid en het overeenkomstige niveau van afwezigheid van een cultuur van billijkheid.

Met het oog op de toepassing van deze indicatoren wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van het functionele luchtruimblok, met — voor monitoringdoeleinden — een indicatie van de bijdrage op nationaal niveau.

## 1.2. Prestatie-indicatoren

- a) de toepassing door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, indien beschikbaar, die minstens betrekking moeten hebben op de monitoring van overschrijdingen van minimale separatieafstanden en runway incursions;
- b) de rapportering door de lidstaten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten over het niveau van voorvalmelding, op jaarbasis, met als doel het rapporteringsniveau te meten en de rapporteringscultuur te verbeteren;
- c) minstens het aantal overschrijdingen van minimale separatieafstanden, runway incursions, luchtruimschendingen en ATM-specifieke voorvallen bij alle luchtverkeersleidingseenheden.

Met het oog op de toepassing van deze indicatoren wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van het functionele luchtruimblok, met — voor monitoringdoeleinden — een indicatie van de bijdrage op nationaal niveau.

## 2. MILIEU

### 2.1. Prestatiekernindicator

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

- i) de indicator is de vergelijking tussen de lengte van het en-routedeel van het werkelijke traject dat is afgeleid van surveillancegegevens en de bereikte afstand, opgeteld voor alle IFR-vluchten die in het lokale luchtruim plaatsvinden of dit luchtruim doorkruisen;
- ii) „en route” verwijst naar de afstand die wordt gevlogen buiten een cirkel van 40 zeemijl rond de luchthaven;
- iii) wanneer een vlucht vertrekt of aankomt buiten het lokale luchtruim, wordt enkel het gedeelte binnen het lokale luchtruim in aanmerking genomen;
- iv) de „bereikte afstand” is een functie van de plaats van het punt waarop de vlucht het lokale luchtruim binnenkomt en het punt waarop hij dit luchtruim verlaat. De bereikte afstand vertegenwoordigt de bijdrage die deze punten leveren tot de afstand die in de EU-wijde indicator wordt gebruikt. De som van al deze afstanden in alle doorkruiste lokale luchtruimen is gelijk aan de afstand die in de EU-wijde indicator wordt gebruikt.

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

### 2.2. Prestatie-indicatoren

- a) De extra tijd in de vertrektaxifase, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is het verschil tussen de werkelijke tijd in de vertrektaxifase en de tijd die nodig is wanneer de vertrektaxifase ongehinderd kan plaatsvinden in perioden met weinig verkeer;
  - ii) de indicator wordt uitgedrukt in minuten per vertrek, voor het volledige kalenderjaar.
- b) De extra tijd in het terminalluchtruim, gedefinieerd als volgt:
  - i) de indicator is het verschil tussen de ASMA-transittijd (Arrival Sequencing and Metering Area) en de ongehinderde tijd op basis van ASMA-transittijden in perioden met weinig verkeer;
  - ii) de indicator wordt uitgedrukt in minuten per aankomst, voor het volledige kalenderjaar;
  - iii) ASMA wordt gedefinieerd als een virtuele cilinder met een straal van 40 zeemijl ronde luchthaven van aankomst.

c) De indicatoren die gedefinieerd zijn in deel 1, punt 2.2.

Met het oog op de toepassing van de onder a) en b) vermelde indicatoren wordt onder „lokaal” verstaan: op nationaal niveau, uitgesplitst per luchthaven. Met het oog op de toepassing van de onder c) vermelde indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op nationaal niveau.

### 3. CAPACITEIT

#### 3.1. Prestatiekernindicatoren

a) Het gemiddelde aantal minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht, gedefinieerd als volgt:

- i) de en-route-ATFM-vertraging is de vertraging die wordt berekend door de centrale ATFM-eenheid zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen en wordt uitgedrukt als het verschil tussen de geraamde starttijd die is aangevraagd door de luchtvaartmaatschappij in het laatst ingediende vliegplan en de berekende starttijd die door de centrale ATFM-eenheid is toegewezen;
- ii) de indicator geldt voor alle IFR-vluchten die het lokale luchtruim doorkruisen en alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;
- iii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

Met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van het functionele luchtruimblok, met een uitsplitsing die om transparantieredenen op het meest geschikte niveau wordt gemonitord.

b) De gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst (in minuten) die kan worden toegeschreven aan naderingsluchtvaartnavigatiediensten en luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens en die is veroorzaakt door landingsbeperkingen op de luchthaven van bestemming, gedefinieerd als volgt:

- i) de indicator is de gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst per aankomende IFR-vlucht;
- ii) de indicator geldt voor alle IFR-vluchten die op de luchthaven van bestemming landen en voor alle oorzaken van ATFM-vertragingen, behalve buitengewone omstandigheden;
- iii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

Met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op nationaal niveau, uitgesplitst per luchthaven voor monitoringdoeleinden.

#### 3.2. Prestatie-indicatoren

a) De naleving van ATFM-slots, zoals vereist bij artikel 11 van Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie.

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

- i) de indicator is de gemiddelde luchtverkeersleidingsvertraging vóór vertrek per vertrekkende IFR-vlucht;
- ii) de indicator geldt voor alle IFR-vluchten die opstijgen op de luchthaven van vertrek en voor vertragingen bij vertrek ten gevolge van beperkingen van de luchtverkeersleiding als het luchtvaartuig klaar is om de vertrekstand te verlaten;
- iii) de indicator wordt berekend voor het volledige kalenderjaar en voor elk jaar van de referentieperiode.

Met het oog op de toepassing van deze indicator wordt onder „lokaal” verstaan: op nationaal niveau, uitgesplitst per luchthaven voor monitoringdoeleinden.

### 4. KOSTENEFFICIËNTIE

#### 4.1. Prestatiekernindicatoren

a) De vastgestelde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, gedefinieerd als volgt:

- i) de indicator is de verhouding tussen de vastgestelde en-routekosten en het geraamde verkeer in de heffingszone, uitgedrukt in en-routediensteenheden, die voor de betrokken periode op lokaal niveau wordt verwacht, zoals vervat in de prestatieplannen overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder a) en b);
- ii) de indicator wordt uitgedrukt in de nationale munteenheid en in reële termen;
- iii) de indicator wordt vastgesteld voor elk jaar van de referentieperiode.

b) De vastgestelde eenheidskost(en) voor naderingsluchtvaartnavigatiediensten, gedefinieerd als volgt:

- i) de indicator is het resultaat van de verhouding tussen de bepaalde kosten en het geraamde verkeer, uitgedrukt in naderingsdiensteenheden, zoals opgenomen in de prestatieplannen overeenkomstig artikel 11, lid 3, onder a) en b);

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

iii) de indicator wordt vastgesteld voor elk jaar van de referentieperiode;

Met het oog op de toepassing van deze twee indicatoren wordt onder „lokaal” verstaan: op het niveau van de heffingszone.

---

## BIJLAGE II

## MODEL VOOR PRESTATIEPLANNEN

Het prestatieplan moet worden gebaseerd op de volgende structuur:

## 1. INLEIDING

- 1.1. Een beschrijving van de situatie (toepassingsgebied van het plan, lijst van verleners van luchtvaartnavigatiediensten waarop het plan betrekking heeft enz.).
- 1.2. Een beschrijving van het macro-economische scenario voor de referentieperiode met inbegrip van algemene ramingen (verkeersprognose enz.).
- 1.3. Een beschrijving van het resultaat van de raadpleging van belanghebbenden die plaatsvond ter voorbereiding van het prestatieplan en de overeengekomen compromissen, alsmede de punten waarover geen overeenstemming is bereikt en de redenen daarvoor.
- 1.4. Een beschrijving van de acties die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten hebben ondernomen om het strategisch netwerkplan op het niveau van de functionele luchtruimblokken ten uitvoer te leggen en andere richtsnoeren voor de werking van het functionele luchtruimblok op lange termijn.
- 1.5. Een lijst van luchthavens die onder de prestatieregeling vallen overeenkomstig artikel 1 van de verordening, met vermelding van het gemiddelde aantal IFR-luchtvervoersbewegingen op die luchthavens.
- 1.6. Een lijst van vrijgestelde luchthavens overeenkomstig artikel 1, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013, met vermelding van het gemiddelde aantal IFR-luchtvervoersbewegingen op die luchthavens.

## 2. INVESTERINGEN

- 2.1. Een beschrijving en verantwoording van de kosten en de kenmerken van investeringen in nieuwe ATM-systemen en belangrijke wijzigingen van bestaande ATM-systemen en de bijdrage die zij leveren tot de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen, inclusief de relevantie ervan en de samenhang met het Europees ATM-masterplan, de in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten en, voor zover van toepassing, het strategisch netwerkplan.
- 2.2. De in punt 2.1 vermelde beschrijving en verantwoording moet met name:
  - i) betrekking hebben de verhouding tussen het bedrag van de investeringen, die overeenkomstig punt 2.1 moeten worden beschreven en verantwoord, en het totale bedrag van de investeringen;
  - ii) een onderscheid maken tussen investeringen in nieuwe systemen, wijzigingen van bestaande systemen en vervangingen van systemen;
  - iii) elke investering in nieuwe ATM-systemen en elke belangrijke wijziging van bestaande ATM-systemen relateren aan het Europees ATM-masterplan, de in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten en, voor zover van toepassing, het strategisch netwerkplan;
  - iv) een gedetailleerde opgave bevatten van de synergieën die tot stand zijn gebracht op het niveau van het functioneel luchtruimblok of, voor zover van toepassing, met andere lidstaten of functionele luchtruimblokken, met name wat gemeenschappelijke infrastructuur en gemeenschappelijke aankoop betreft;
  - v) een gedetailleerde opgave bevatten van de verwachte voordelen van deze investeringen in termen van prestaties op de vier prestatiekerngebieden, waarbij deze voordelen worden uitgesplitst tussen de en-routevluchtfase en de naderings-/luchthavenvluchtfase, en de datum waarop deze voordelen worden verwacht;
  - vi) informatie bevatten over het besluitvormingsproces dat aan de basis ligt van de investering, zoals het bestaan van een gedocumenteerde kostenbatenanalyse, de organisatie van een gebruikersraadpleging, de resultaten daarvan en eventuele afwijkende meningen die in het kader van die raadpleging zijn uitgedrukt.

## 3. PRESTATIEDOELEN OP LOKAAL NIVEAU

- 3.1. Prestatiedoelen op elk prestatiekerngebied, vastgesteld voor elke prestatiekernindicator zoals uiteengezet in bijlage I, deel 2, voor de volledige duur van de referentieperiode, met jaarlijkse waarden ten behoeve van monitoring en stimulering:
  - a) Veiligheid
    - i) het niveau van effectiviteit van het veiligheidsbeheer: lokale doelstellingen voor elk jaar van de referentieperiode;
    - ii) de toepassing van de ernstclassificatie op basis van het risicoanalyse-instrument: lokale doelstellingen voor elk jaar van de referentieperiode (percentage);
    - iii) een cultuur van billijkheid: lokale doelstellingen voor het laatste jaar van de referentieperiode.

- b) Milieu
- i) een beschrijving van het proces ter verbetering van het routeontwerp;
  - ii) de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject.
- c) Capaciteit
- i) gemiddeld aantal minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht;
  - ii) gemiddeld aantal minuten naderings-ATFM-vertraging per vlucht;
  - iii) het door de verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten opgesteld capaciteitsplan.
- d) Kostenefficiëntie
- i) de bepaalde kosten voor en-route- en naderingsluchtvaartnavigatiediensten die zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 15, lid 2, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 550/2004 en krachtens de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 voor elk jaar van de referentieperiode;
  - ii) een raming van de en-route- en naderingsdiensteenheden voor elk jaar van de referentieperiode;
  - iii) de daaruit voortvloeiende vastgestelde eenheidskosten voor de referentieperiode;
  - iv) een beschrijving en verantwoording van het rendement van de desbetreffende verlener van luchtvaartnavigatiediensten, van de „gearing ratio” en van het niveau/de samenstelling van de activabasis die gebruikt is om de kapitaalkosten, als onderdeel van de vastgestelde kosten, te berekenen;
  - v) een beschrijving van en toelichting bij de overdrachten van de jaren vóór de referentieperiode;
  - vi) een beschrijving van de economische uitgangspunten, inclusief:
    - de in het plan gebruikte inflatie, in vergelijking met een internationale bron zoals bijvoorbeeld de consumentenprijsindex (CPI) van het IMF (Internationaal Monetair Fonds), voor de ramingen en de geharmoniseerde consumentenprijsindex van Eurostat voor de werkelijke cijfers. Een verantwoording van eventuele afwijkingen van deze bronnen;
    - de uitgangspunten waarop de berekening van de pensioenkosten in de vastgestelde kosten is gebaseerd, inclusief een beschrijving van de geldende relevante nationale pensioenregels en boekhoudkundige regels voor pensioenen waarop de uitgangspunten zijn gebaseerd, alsmede informatie over verwachte wijzigingen van deze regels;
    - de rente op leningen voor de financiering van luchtverkeersleidingsdiensten, inclusief relevante informatie over leningen (bedragen, duur enz.) en toelichting bij de (gewogen) gemiddelde rente op schuld die wordt gebruikt voor de berekening van de kapitaalkosten vóór belastingen en de kapitaalkosten in de vastgestelde kosten;
    - aanpassingen die verder gaan dan de bepalingen van de internationale boekhoudkundige normen;
  - vii) voor zover van toepassing, een beschrijving van de relevante gebeurtenissen en omstandigheden die in artikel 14, lid 2, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 zijn beschreven en die zich in de vorige referentieperiode hebben voorgedaan, waarbij gebruik wordt gemaakt van de criteria die zijn uiteengezet in artikel 14, lid 2, onder b) van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013, inclusief een beoordeling van het niveau, de samenstelling en de rechtvaardiging van de kosten die zijn vrijgesteld van de toepassing van artikel 14, lid 1, onder a) en b), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013;
  - viii) voor zover van toepassing, een beschrijving van significante herstructureringen die tijdens de referentieperiode zijn gepland, inclusief het niveau van de herstructureringskosten en een rechtvaardiging van deze kosten in verhouding tot de netto-voordelen die deze herstructureringen op termijn zullen opleveren voor de luchtruimgebruikers;
  - ix) voor zover van toepassing, goedgekeurde herstructureringskosten van voorbije referentieperioden die moeten worden teruggevorderd.
- 3.2. Een beschrijving van en toelichting bij de samenhang van de prestatiedoelstellingen met de relevante EU-wijde prestatiedoelstellingen. Als er geen EU-wijde prestatiedoelstelling is vastgesteld, een beschrijving en verklaring van de doelstellingen in het plan en van de wijze waarop ze bijdragen tot de verbetering van de prestaties van het Europees ATM-netwerk.
- 3.3. Een beschrijving en verklaring van de onderlinge banden en wisselwerkingen tussen de prestatiekerngebieden, inclusief de uitgangspunten waarop de beoordeling van de wisselwerkingen is gebaseerd.
- 3.4. De bijdrage van elke betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten tot de verwezenlijking van de prestatiedoelstellingen die overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder c), punt (ii), voor het functioneel luchtruimblok zijn vastgesteld.

#### 4. STIMULERINGSREGELINGEN

- 4.1. Een beschrijving en verklaring van de stimuleringsregelingen die worden toegepast op verleners van luchtvaart-navigatiediensten.

#### 5. MILITAIRE DIMENSIE VAN HET PLAN

Een beschrijving van de civiel-militaire dimensie van het plan, met een uiteenzetting van de prestaties van de toepassing van flexibel luchtruimgebruik om de capaciteit te vergroten, met inachtneming van de doeltreffendheid van militaire operaties, en indien dat nodig wordt geacht, relevante prestatie-indicatoren en -doelstellingen, in overeenstemming met de indicatoren en doelstellingen van het prestatieplan

#### 6. GEVOELIGHEIDSANALYSE EN VERGELIJKING MET VOORGAANDE PRESTATIEPLANNEN

- 6.1. Gevoeligheid voor externe hypothesen
- 6.2. Vergelijking met het vorige prestatieplan

#### 7. TENUITVOERLEGGING VAN HET PRESTATIEPLAN

Een beschrijving van de maatregelen die door de nationale toezichhoudende autoriteiten ten uitvoer zijn gelegd, zoals:

- i) monitoringsmechanismen om te garanderen dat de veiligheidsprogramma's en bedrijfsplannen van de luchtvaart-navigatiediensten ten uitvoer worden gelegd;
  - ii) maatregelen voor het toezicht op en de rapportage over de tenuitvoerlegging van de prestatieplannen inclusief de te volgen aanpak wanneer doelstellingen tijdens de referentieperiode niet worden bereikt.
-

## BIJLAGE III

**MODEL VOOR HET NETWERKPRESTATIEPLAN**

Het prestatieplan voor de netwerkbeheerder moet worden gebaseerd op de volgende structuur:

## 1. INLEIDING

- 1.1. Een beschrijving van de situatie (toepassingsgebied van het plan, functies waarop het plan betrekking heeft enz.).
- 1.2. Een beschrijving van het macro-economische scenario voor de referentieperiode met inbegrip van algemene ramingen (verkeersprognose enz.).
- 1.3. Een beschrijving van de samenhang met het strategisch netwerkplan.
- 1.4. Een beschrijving van de resultaten van de raadpleging van de belanghebbende partijen ter voorbereiding van het prestatieplan (belangrijkste door de deelnemers vermelde punten van zorg en zo mogelijk overeengekomen compromissen).

## 2. PRESTATIEDOELSTELLINGEN

- 2.1. Een beschrijving van de prestatiekernindicatoren op elk relevant prestatiekerngebied.
- 2.2. Prestatiedoelstellingen op elk relevant prestatiekerngebied, vastgesteld voor elke relevante prestatiekernindicator, voor de volledige duur van de referentieperiode, met jaarlijkse waarden ten behoeve van monitoring en stimulering.
- 2.3. Een beschrijving van en toelichting bij de bijdrage van de prestatiedoelstellingen op de EU-wijde prestatiedoelstellingen en het effect ervan op die doelstellingen.
- 2.4. Een beschrijving van de bijdrage van de prestatiedoelstellingen op de functionele luchtruimblokken en het effect ervan op die luchtruimblokken.

## 3. BIJDRAGE VAN ELKE FUNCTIE

- 3.1. Individuele prestatiedoelstellingen voor elke functie (regeling van de luchtverkeersstromen, ontwerp van het Europese routenetwerk, SSR-transpondercodes, frequenties)

## 4. MILITAIRE DIMENSIE

- 4.1. Een beschrijving van de civiel-militaire dimensie van het plan, met een uiteenzetting van de prestaties van de toepassing van flexibel luchtruimgebruik om de capaciteit te vergroten met inachtneming van de doeltreffendheid van militaire operaties, en indien dat nodig wordt geacht, relevante prestatie-indicatoren en -doelstellingen, in overeenstemming met de indicatoren en doelstellingen van het prestatieplan

## 5. GEVOELIGHEIDSANALYSE EN VERGELIJKING MET VOORGAANDE PRESTATIEPLANNEN

- 5.1. Gevoeligheid voor externe hypothesen
- 5.2. Vergelijking met het vorige prestatieplan

## 6. TENUITVOERLEGGING VAN HET PRESTATIEPLAN

- 6.1. Een beschrijving van de maatregelen die ten uitvoer zijn gelegd om de prestatiedoelstellingen te verwezenlijken, zoals:
  - monitoringsmechanismen om te garanderen dat de veiligheidsactiviteiten en bedrijfsplannen van de luchtvaartnavigatiediensten ten uitvoer worden gelegd;
  - maatregelen voor het toezicht op en de rapportage over de uitvoering van de prestatieplannen, inclusief de te volgen aanpak wanneer doelstellingen tijdens de referentieperiode niet worden bereikt.



## BIJLAGE IV

**BEGINSELEN VOOR DE BEOORDELING VAN PRESTATIEPLANNEN EN DOELSTELLINGEN**

De Commissie gebruikt de volgende beoordelingscriteria:

## 1. ALGEMENE CRITERIA

- a) De naleving van de eisen met betrekking tot de voorbereiding en goedkeuring van het prestatieplan en in het bijzonder de beoordeling van de in het prestatieplan vervatte rechtvaardigingen.
- b) Een feitelijke analyse, rekening houdende met de algemene situatie van elke afzonderlijke staat, inclusief de meest recente economische ontwikkelingen en verkeersprognoses.
- c) Het prestatieniveau aan het begin van de referentieperiode en de daaruit voortvloeiende ruimte voor verbetering.
- d) Het tijdens de vorige referentieperiode bereikte prestatieniveau.
- e) De relevantie van investeringen en kapitaaluitgaven voor het Europees ATM-masterplan, de in artikel 15 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten en, voor zover van toepassing, het strategisch netwerkplan en de synergieën die zijn bereikt op het niveau van het functioneel luchtruimblok of op regionaal niveau.
- f) De resultaten van de raadpleging van belanghebbenden over de voorgestelde doelstellingen.

## 2. VEILIGHEID

- a) Een vergelijking van het effectiviteitsniveau van het veiligheidsbeheer op lokaal niveau met de EU-wijde doelstelling.
- b) Een vergelijking van de resultaten van de toepassing van de ernstclassificatie op basis van het risicobeoordelingsinstrument op lokaal niveau met de EU-wijde doelstelling.
- c) De mate waarin op lokaal niveau sprake is van een cultuur van billijkheid.

## 3. MILIEU

De gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject:

- a) Een vergelijking met de historische prestaties in voorgaande jaren.
- b) Een vergelijking met een referentiewaarde, gebaseerd op informatie die door de netwerkbeheerder is verstrekt.
- c) Samenhang met het door de netwerkbeheerder opgestelde plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk.

## 4. CAPACITEIT

Niveau van en-routevertragingen. Vergelijking tussen het in de prestatieplannen gebruikte verwachte niveau van en-route-ATFM-vertragingen en:

- a) Een referentiewaarde op basis van informatie uit het operationeel netwerkplan van de netwerkbeheerder.
- b) Het door de verlener(s) van en-route-luchtvaartnavigatiediensten opgestelde capaciteitsplan, zoals weerspiegeld in het operationeel netwerkplan van de netwerkbeheerder.

De gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst op nationaal niveau. Een beoordeling van de in de prestatieplannen gegeven rechtvaardiging, met name:

- a) Een vergelijking met de historische prestaties in de voorgaande vijf jaren.
- b) De bijdrage van individuele luchthavens tot de lokale doelstelling en een vergelijking van de prestaties met andere soortgelijke luchthavens.
- c) De verwachte operationele voordelen van geplande initiatieven.

## 5. KOSTENEFFICIËNTIE

- a) Tendens van de vastgestelde eenheidskosten: een beoordeling van de vraag of de evolutie van de ingediende vastgestelde eenheidskosten in de lijn van de EU-wijde kostenefficiëntiedoelstelling zal liggen en of deze kosten op passende wijze zullen bijdragen tot de verwezenlijking van die doelstelling over de volledige referentieperiode en voor elk jaar afzonderlijk, rekening houdende met herstructureringskosten, voor zover van toepassing;

- b) Tendens van de naderingseenheidskosten: een beoordeling van de vraag of de evolutie van de ingediende vastgestelde eenheidskosten in de lijn van de EU-wijde kostenefficiëntiedoelstelling zal liggen en of deze kosten op passende wijze zullen bijdragen tot de verwezenlijking van die doelstelling over de volledige referentieperiode en voor elk jaar afzonderlijk. Voorts worden de volgende criteria gebruikt voor de beoordeling:
- i) de samenhang met de ontwikkeling van de vastgestelde en-route-eenheidskosten, rekening houdend met alle gemeenschappelijke kenmerken van deze kosten;
  - ii) de samenhang met de uitgangspunten voor de vaststelling van de en-routekostenefficiëntiedoelstelling (zoals inflatie, economische uitgangspunten, verkeerstendensen);
  - iii) de geplande inspanningen in vergelijking met de historische kostentendensen voor naderingsluchtvaartnavigatiediensten;
  - iv) de tendensen in de algemene vastgestelde gate-to-gate-luchtvaartnavigatiekosten;
  - v) een beschrijving en rechtvaardiging van alle wijzigingen in de toewijzing van kosten tussen en-route- en naderingsluchtvaartnavigatiediensten, in vergelijking met de vorige referentieperiode en gedurende de lopende referentieperiode; en
  - vi) eventuele bijzondere lokale omstandigheden;
- c) Niveau van de vastgestelde eenheidskosten: een vergelijking van de ingediende lokale eenheidskosten met het gemiddelde eenheidskosten van de lidstaten of FAB's waarvoor vergelijkbare operationele en economische omstandigheden gelden, als gedefinieerd door de Commissie overeenkomstig artikel 10, lid 5;
- d) Kapitaalkosten:
- i) het niveau/de samenstelling van de activabasis die gebruikt is om de kapitaalkosten te berekenen;
  - ii) de kapitaalkosten vóór belastingen, inclusief de rente op schulden en het rendement van het eigen vermogen; en
  - iii) het rendement van het eigen vermogen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
- e) Het niveau/de samenstelling van de kosten die zijn opgelopen ingevolge artikel 6, lid 2, onder a) en b), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 en die vervat zijn in de vastgestelde kosten;
- f) Uitgangspunten waarop de verkeersramingen zijn gebaseerd: een vergelijking tussen de prognoses van de lokale diensteenheden die in het prestatieplan worden gebruikt en de verkeersramingen van de Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR), die drie maanden voor de indiening van het prestatieplan beschikbaar zijn;
- g) Economische uitgangspunten:
- i) Verificatie van de overeenstemming van de in het prestatieplan gebruikte uitgangspunten inzake inflatie met de „CPI reference forecast” van het IMF (Internationaal monetair fonds), en verificatie van de rechtvaardigingen van afwijkingen;
  - ii) Verificatie van de beschrijving en rechtvaardiging van de uitgangspunten die aan de basis liggen van de berekening van de pensioenkosten in de vastgestelde kosten;
  - iii) Verificatie van de beschrijving van de relevante geldende nationale pensioenregels en boekhoudkundige regels inzake pensioenen waarop de uitgangspunten voor pensioenen zijn gebaseerd;
  - iv) Verificatie van de beschrijving en rechtvaardiging van de uitgangspunten inzake de rente op leningen voor de financiering van luchtverkeersleidingsdiensten, inclusief relevante informatie over leningen (bedragen, duur enz.) en overeenstemming met de (gewogen) gemiddelde rente op schuld die wordt gebruikt voor de berekening van de kapitaalkosten vóór belastingen en de kapitaalkosten in de vastgestelde kosten;
  - v) Verificatie van de beschrijving en rechtvaardiging van mogelijke aanpassingen die verder gaan dan de bepalingen van de internationale boekhoudkundige normen.
- h) Het niveau, de samenstelling en de rechtvaardiging van de kosten die zijn vrijgesteld van de toepassing van artikel 14, lid 1, onder a) en b), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013;
- i) Voor zover van toepassing, de netto-voordelen voor de luchtruimgebruikers die na de voltooiing van de herstructurering ontstaan voor de luchtruimgebruikers, in vergelijking met de teruggevorderde herstructureringskosten.

## BIJLAGE V

**LIJST VAN DE VOOR DE UITVOERING VAN DEZE VERORDENING TE VERSTREKKEN GEGEVENS**

Met het oog op de beoordeling van de prestaties moeten de volgende gegevens worden verstrekt of ter beschikking worden gesteld:

**1. DOOR DE NATIONALE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEITEN****1.1. Specificaties voor gegevensreeksen**

De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten de volgende gegevens verstrekken:

- a) informatie die nodig is om te beantwoorden aan de prestatiekernindicatoren voor veiligheid, als bedoeld in bijlage I;

Bovendien moeten de nationale toezichthoudende autoriteiten ervoor zorgen dat de volgende gegevens beschikbaar zijn:

- b) gegevens die worden gebruikt en berekend door de centrale ATFM-eenheid zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 255/2010 inzake ATFM, waaronder vliegplannen voor het algemene luchtverkeer onder IFR-regels, werkelijke routing, surveillancegegevens op basis van een rapporteringsinterval van 30 seconden, luchtverkeersbeveiligingsvertragingen en-route en op luchthavens, vrijstellingen van ATFM-maatregelen, naleving van ATFM-slots, frequentie van voorwaardelijk routegebruik;
- c) veiligheidsvoorvallen die verband houden met luchtverkeersbeheer;
- d) informatie over veiligheidsaanbevelingen en corrigerende acties die zijn ondernomen op basis van ATM-gereleerde incidentanalyse/onderzoek overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake ongevalonderzoek <sup>(1)</sup> en Richtlijn 2003/42/EG inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart;
- e) informatie over de aanwezige elementen om de toepassing van een cultuur van billijkheid aan te moedigen;
- f) gegevens ter ondersteuning van de taken als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder m) en n), van Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim <sup>(2)</sup>;
- g) gegevens ter ondersteuning van taken waarnaar wordt verwezen in lid 8 van bijlage V bij Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer.

De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten erop toezien dat het gebruik van een gemeenschappelijke lijst van oorzaken/bevorderende factoren verplicht is voor de voorvalanalyse.

De nationale toezichthoudende autoriteiten moeten de volgende gegevens verzamelen en ter beschikking stellen:

- h) informatie die door verleners van luchtvaartnavigatiediensten is verzameld via systemen voor de registratie van automatische veiligheidsgegevens, indien beschikbaar;
- i) minstens tendensen van overschrijdingen van minimale separatieafstanden, runway incursions, luchtruimschendingen en ATM-specifieke voorvallen bij alle luchtverkeersleidingseenheden;
- j) informatie over de wijze waarop het concept van flexibel luchtruimgebruik door de nationale autoriteiten/functionele luchtruimblokken wordt toegepast om zoveel mogelijk voordelen op te leveren voor zowel de civiele als de militaire luchtruimgebruikers.

**1.2. Frequentie en termijnen voor gegevensverstrekking**

De in punt 1.1, onder a), c), d), e), f) en h), bedoelde gegevens worden jaarlijks verstrekt. Vóór 1 februari van elk jaar rapporteren de nationale toezichthoudende autoriteiten aan het EASA de jaarlijkse meting van de vragenlijsten van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer (punt 1.1, onder a)) van de cultuur van billijkheid (punt 1.1, onder e)), met betrekking tot het vorige jaar. Indien zich wijzigingen voordoen in de jaarlijkse meting van de prestatiekernindicatoren, presenteren de nationale toezichthoudende autoriteiten deze wijzigingen vóór het volgende jaarverslag moet worden ingediend.

De in punt 1.1, onder b) en g), bedoelde gegevens worden maandelijks beschikbaar gesteld.

Vóór 1 februari van elk jaar dienen de nationale toezichthoudende autoriteiten hun jaarlijkse enquête over de toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik in, zoals vermeld in punt 1.1, onder j), met betrekking tot het vorige jaar.

<sup>(1)</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

<sup>(2)</sup> PB L 342 van 24.12.2005, blz. 20.

## 2. DOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Dit deel is van toepassing op verleners van de in artikel 1, lid 2, bedoelde luchtvaartnavigatiediensten. In individuele gevallen kunnen de nationale autoriteiten verleners van luchtvaartnavigatiediensten die beneden de in artikel 1, lid 3, vastgestelde drempelwaarde blijven, ook in aanmerking nemen. Zij brengen de Commissie daarvan op de hoogte.

### 2.1. Specificaties voor gegevensreeksen

Verleners van luchtvaartnavigatiediensten stellen de volgende gegevens ter beschikking:

- a) de gegevens die vermeld zijn in de Eurocontrol-specificatie „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure”, uitgave 2.6 van 31 december 2008, met referentie Eurocontrol-SPEC-0117, voor het verstrekken van gegevens tot en met het jaar 2013, en uitgave 3.0 van 4 december 2012 voor het verstrekken van gegevens vanaf het jaar 2014;
- b) jaarverslagen en het prestatiegerelateerde deel van de bedrijfsplannen en het jaarplan dat door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten is opgesteld overeenkomstig bijlage I, deel 2.2 en 9, van Verordening (EU) nr. 1035/2011;
- c) hun investeringsplan voor de referentieperiode;
- d) informatie om te voldoen aan de in bijlage I, deel 2, punt 1.1, onder a), bedoelde prestatiekernindicator „veiligheid”;
- e) informatie over de aanwezige elementen om de toepassing van een cultuur van billijkheid aan te moedigen;

Verleners van luchtvaartnavigatiediensten verzamelen de volgende gegevens en stellen ze ter beschikking:

- f) informatie die is verzameld aan de hand van geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar;
- g) tendensen van minstens overschrijdingen van minimale separatieafstanden, runway incursions, luchtruimschendingen en ATM-specifieke voorvallen bij alle luchtverkeersleidingseenheden.

### 2.2. Frequentie en termijnen voor gegevensverstrekking

De in punt 2.1, onder a), bedoelde gegevens voor jaar n worden jaarlijks verstrekt vóór 15 juli van jaar n + 1, uitgezonderd de prognoses, die worden verstrekt tegen 1 november van jaar n + 1.

De in punt 2.1, onder b), c), d), e) en f), bedoelde gegevens worden jaarlijks verstrekt.

Vóór 1 februari van elk jaar rapporteren de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan het EASA de jaarlijkse meting van de vragenlijsten van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer (punt 1.1, onder d)) van de cultuur van billijkheid (punt 1.1, onder e)), met betrekking tot het vorige jaar. Indien zich wijzigingen voordoen in de jaarlijkse meting van de PKI's, presenteren de nationale toezichhoudende autoriteiten deze wijzigingen vóór het volgende jaarverslag moet worden ingediend.

De in punt 2.1, onder g), bedoelde gegevens worden jaarlijks beschikbaar gesteld.

## 3. DOOR LUCHTHAVENEXPLOITANTEN

Dit deel is van toepassing op luchthavenexploitanten die onder het toepassingsgebied van artikel 1 van deze verordening vallen.

### 3.1. Definities

Voor deze specifieke bijlage gelden de volgende definities:

- a) „luchthavenidentificatie”: de beschrijving van de luchthaven door middel van de 4-letterige ICAO-standaard-code, zoals gedefinieerd in ICAO Doc. 7910;
- b) „coördinatieparameters”: de coördinatieparameters zoals gedefinieerd in Verordening (EEG) nr. 95/93;
- c) „opgegeven luchthavencapaciteit”: de coördinatieparameters die worden uitgedrukt als het maximale aantal slots per tijdseenheid (blokperiode) dat door de coördinator kan worden toegewezen;
- d) „luchtvaartuigregistratie”: de alfanumerieke tekens die overeenstemmen met de eigenlijke registratie van het luchtvaartuig;
- e) „luchtvaartuigtype”: een codeaanduiding voor het luchtvaartuigtype (tot vier karakters) zoals aangegeven in ICAO-document 8643;
- f) „vluchtnummer”: een groep alfanumerieke tekens, gebruikt om een vlucht te identificeren; punt 7 van het ICAO-vliegplan;

- g) „gecodeerd luchtvaartterrein van vertrek” en „gecodeerd luchtvaartterrein van aankomst”: de code van de luchthaven volgens de 4-letterige ICAO- of de 3-letterige IATA-luchthavencode;
- h) „out-off-on-in tijdstempels”: de volgende gegevens:
- i) werkelijke off-block-tijd;
  - ii) werkelijke vertrektijd;
  - iii) werkelijke landingstijd;
  - iv) werkelijke on-block-tijd;
- i) „geplande vertrektijd (off-block)”: de datum en het tijdstip waarop een vlucht voor vertrek van de vertreks-standplaats staat ingepland;
- j) „werkelijke off-block tijd”: de datum en het tijdstip waarop het luchtvaartuig zijn parkeerplaats heeft verlaten (weggeduwd of op eigen kracht);
- k) „werkelijke vertrektijd”: de datum en het tijdstip waarop een luchtvaartuig loskomt van de startbaan („wheels-up”);
- l) „werkelijke landingstijd”: de datum en het tijdstip waarop het luchtvaartuig is geland („touch down”);
- m) „geplande aankomsttijd (on-block)”: de datum en het tijdstip waarop een vlucht voor aankomst op de aankomststandplaats staat ingepland;
- n) „werkelijke on-block tijd”: de datum en het tijdstip waarop de parkeerremmen zijn geactiveerd op de aankomststandplaats;
- o) „vliegvoorschriften”: de voorschriften die worden gebruikt bij het uitvoeren van een vlucht; „IFR” voor luchtvaartuigen die vliegen volgens instrumentvliegvoorschriften, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago of „VFR” voor luchtvaartuigen die vliegen volgens zichtvliegvoorschriften, zoals gedefinieerd in dezelfde bijlage. „operationeel luchtverkeer (OAT — Operational Air Traffic)”: voor staatsluchtvaartuigen die niet onderworpen zijn aan de voorschriften gedefinieerd in bijlage 2 van het Verdrag van Chicago. (Punt 8 van het ICAO-vliegplan);
- p) „vluchttype”: het type vlucht dat in Aanhangsel 2 van ICAO Doc 4444 (15de uitgave — juni 2007) is gedefinieerd;
- q) „luchthavenaankomstslot” en „luchthavenvertrekslot”: een luchthavenslot dat is toegewezen aan een aankomende vlucht of een vertrekkende vlucht, zoals gedefinieerd in Verordening (EEG) nr. 95/93;
- r) „landingsbaancode” en „startbaancode”: de ICAO-code voor de gebruikte landings-/startbaan (bv. 10L);
- s) „aankomststandplaats”: de code voor de eerste parkeerplaats waar het luchtvaartuig bij aankomst werd geparkeerd;
- t) „vertrekstandplaats”: de code voor de laatste parkeerplaats waar het luchtvaartuig vóór het vertrek uit de luchthaven werd geparkeerd;
- u) „vertragingsoorzaken”: de IATA-standaardcodes voor vertragingen zoals gedefinieerd in deel F van CODA Digest Annual 2011 „Delays to Air Transport in Europe”<sup>(1)</sup>, met de duur van de vertraging. Wanneer verschillende vertragingen van vluchten aan meerdere oorzaken kunnen worden toegeschreven, wordt een lijst met vertragingsoorzaken verstrekt;
- v) „ijsverwijderings- of ijsbestrijdingsinformatie”: aanduiding of aan ijsverwijdering of ijsbestrijding werd gedaan en zo ja, waar (vóór het verlaten van de vertrekstandplaats of op een afgelegen plaats na het vertrek van de standplaats, m.a.w. na off-block);
- w) „operationele annulering”: een voor aankomst of vertrek geplande vlucht waarvoor het volgende geldt:
- i) de vlucht ontving een luchthavenslot, en

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

- ii) de vlucht werd bevestigd door de luchtvaartmaatschappij de dag vóór de uitvoering en/of was opgenomen in de dagelijkse lijst van vluchtschema's die de dag vóór de uitvoering door de luchthavenbeheerder was opgesteld, maar
- iii) de effectieve landing of het effectieve vertrek vond nooit plaats.
- x) „werkelijk tijdstip van annulering”: de werkelijke datum en het werkelijke tijdstip waarop de aankomst of het vertrek van een geplande vlucht werd geannuleerd.

### 3.2. Specificaties voor gegevensreeksen

#### 3.2.1. Luchthavenexploitanten moeten de volgende gegevens verstrekken:

- a) luchthavenidentificatie;
- b) opgegeven luchthavencapaciteit;
- c) alle coördinatieparameters met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten;
- d) gepland kwaliteitsniveau van de dienstverlening (vertraging, stiptheid enz.) verbonden aan de luchthavencapaciteitsverklaring, indien van toepassing;
- e) gedetailleerde beschrijving van de indicatoren die worden gebruikt voor het vaststellen van het geplande kwaliteitsniveau van de dienstverlening, indien van toepassing.

#### 3.2.2. De luchthavenexploitanten verstrekken de volgende operationele gegevens voor elke vlucht die landt of vertrekt:

- a) de registratie van het luchtvaartuig,
- b) het type van het luchtvaartuig,
- c) het vluchtnummer,
- d) de code van het luchtvaartterrein van vertrek en van bestemming,
- e) de geplande vertrektijd (off-block),
- f) de geplande aankomsttijd (on-block),
- g) out-off-on-in tijdstempels,
- h) vluchtregels en vluchttype,
- i) luchthavenaankomstslot en -vertrekslot, indien beschikbaar,
- j) landingsbaancode en startbaancode,
- k) aankomst- en vertrekstandplaats,
- l) vertragingsoorzaken, indien beschikbaar (enkel voor vertrekkende vluchten),
- m) ijsverwijderings- en ijsbestrijdingsinformatie, indien beschikbaar.

#### 3.2.3. De luchthavenexploitanten verstrekken de volgende operationele gegevens voor elke operationele annulering:

- a) het vluchtnummer,
- b) het type van het luchtvaartuig,
- c) de geplande vertrektijd (off-block),
- d) de geplande aankomsttijd (on-block),
- e) de geplande luchthaven van vertrek en van bestemming,
- f) het luchthavenaankomstslot en -vertrekslot, indien beschikbaar,
- g) de reden voor de annulering,
- h) het werkelijke tijdstip van de annulering.

#### 3.2.4. Luchthavenexploitanten kunnen het volgende verstrekken:

- a) vrijwillige verslagen over de achteruitgang of verstoring van luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens;
- b) vrijwillige verslagen over veiligheidsvoorvallen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten;
- c) vrijwillige verslagen over tekortkomingen in naderingsluchtverkeersleidingscapaciteit;

- d) vrijwillige verslagen over overlegvergaderingen met verleners van luchtvaartnavigatiediensten en staten.
- 3.2.5. Luchthavenexploitanten moeten informatie die via geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar, worden geregistreerd, verzamelen en ter beschikking stellen; het betreft minstens informatie over runway incursions.
- 3.3. **Frequentie en termijnen voor gegevensverstrekking**
- De in punt 3.2.1 bedoelde gegevens worden twee keer per jaar verstrekt in overeenstemming met het tijdschema dat is uiteengezet in artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 95/93.
- De in de punten 3.2.2 en 3.2.3 bedoelde gegevens worden maandelijks verstrekt, binnen een maand na het einde van de vluchtmaand.
- De in punt 3.2.4 bedoelde gegevens worden jaarlijks verstrekt.
- De in punt 3.2.4 bedoelde verslagen kunnen op elk moment worden verstrekt.
4. DOOR LUCHTHAVENCOÖRDINATOREN
- 4.1. **Specificaties voor gegevensreeksen**
- Luchthavencoördinatoren verstrekken de in artikel 4, lid 8, van Verordening (EEG) nr. 95/93 vermelde gegevens.
- 4.2. **Frequentie en termijnen voor gegevensverstrekking**
- De gegevens worden twee keer per jaar verstrekt, in overeenstemming met het tijdschema dat is uiteengezet in artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 95/93.
5. DOOR LUCHTVERVOERSEXPLOITANTEN
- Dit deel is van toepassing op luchtvervoerexploitanten die meer dan 35 000 vluchten per jaar in het Europese luchtruim organiseren, berekend als het gemiddelde van de drie voorgaande jaren.
- 5.1. **Definities**
- 5.1.1. Voor deze specifieke bijlage gelden dezelfde definities als in punt 3.1, aangevuld met:
- a) „brandstofverbruik”: de daadwerkelijke hoeveelheid brandstof die werd verbruikt tijdens de vlucht (gate-to-gate);
- b) „feitelijk vertrekgewicht”: het daadwerkelijke gewicht van het luchtvaartuig in ton vóór het starten van de motor.
- 5.2. **Specificaties voor gegevensreeksen**
- 5.2.1. De luchtvervoerexploitanten verstrekken de volgende gegevens voor elke vlucht die ze exploiteren binnen het geografische toepassingsgebied van deze verordening:
- a) de registratie van het luchtvaartuig,
- b) het type van het luchtvaartuig,
- c) het vluchtnummer,
- d) vluchtregels en vluchttype,
- e) de code van de luchthaven van vertrek en van bestemming,
- f) de landingsbaancode en startbaancode, indien beschikbaar,
- g) de aankomst- en vertrekstandplaats, indien beschikbaar,
- h) de geplande vertrektijd (off-block),
- i) de geplande aankomsttijd (on-block),
- j) out-off-on-in tijdstempels, zowel geplande als feitelijke,
- k) vertragingsoorzaken,
- l) ijsverwijderings- en ijsbestrijdingsinformatie, indien beschikbaar.
- 5.2.2. De luchtvervoerexploitanten verstrekken de in punt 3.2.3 vermelde gegevens voor elke operationele annulering binnen het geografische toepassingsgebied van deze verordening.

5.2.3. Naast de gegevens die worden verstrekt overeenkomstig bijlage IV, deel B, van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG <sup>(1)</sup> van de Raad, kunnen luchtvervoerexploitanten aan de Commissie de volgende gegevens verstrekken voor elke vlucht die ze organiseren binnen het geografische toepassingsgebied van deze verordening:

- a) het brandstofverbruik,
- b) het werkelijk vertrekgewicht.

5.2.4. Luchtvervoerexploitanten kunnen het volgende verstrekken:

- a) vrijwillige verslagen over toegang tot het luchtruim,
- b) vrijwillige verslagen over de achteruitgang of verstoring van de luchtvaartnavigatiediensten op luchthavens,
- c) vrijwillige verslagen over veiligheidsvoorvallen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten,
- d) vrijwillige verslagen over tekortkomingen in en-routecapaciteit, hoogtebeperking of herroutering,
- e) vrijwillige verslagen over overlegvergaderingen met verleners van luchtvaartnavigatiediensten en staten.

5.2.5. Luchtvervoerexploitanten moeten informatie verstrekken die via geautomatiseerde systemen voor de registratie van veiligheidsgegevens, voor zover beschikbaar, is geregistreerd; het betreft minstens informatie over overschrijdingen van de minimale separatieafstand en runway incursions.

### 5.3. Frequentie van de gegevensverstrekking

De in de punten 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.3 bedoelde gegevens worden maandelijks verstrekt.

De in punt 5.2.4 bedoelde verslagen kunnen op elk moment worden verstrekt.

De in punt 5.2.5 vermelde gegevens worden jaarlijks verstrekt.

---

<sup>(1)</sup> PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.



## UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 391/2013 VAN DE COMMISSIE

van 3 mei 2013

## houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”) <sup>(1)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 <sup>(2)</sup>, en met name artikel 15, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens Verordening (EG) nr. 550/2004 moet de Commissie een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten vaststellen, dat op uniforme wijze kan worden toegepast in het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (2) De ontwikkeling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten die tijdens alle vluchtfasen worden verleend, is van het grootste belang voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Een dergelijk systeem moet zorgen voor grotere transparantie bij de vaststelling, oplegging en handhaving van heffingen die van toepassing zijn op luchtvaartgebruikers. Het systeem moet ook bijdragen tot veilige, kostenefficiënte en effectieve verlening van luchtvaartnavigatiediensten aan de gebruikers die het systeem financieren en moet een geïntegreerde dienstverlening stimuleren.
- (3) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet integraal bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de prestatieregeling die is vastgesteld krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim <sup>(3)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 (de kaderverordening) en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van 3 mei 2013 van de Commissie houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties <sup>(4)</sup>.
- (4) Overeenkomstig de algemene doelstelling, namelijk het verbeteren van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten, moet het heffingenstelsel de kostenefficiëntie en operationele efficiëntie bevorderen en voorzien in stimuleringsregelingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten, teneinde verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten te ondersteunen, inclusief de toepassing van verkeersrisicospreiding.
- (5) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet in overeenstemming zijn met het Eurocontrol Route Charges System en artikel 15 van het in 1944 gesloten ICAO-verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het Verdrag van Chicago).
- (6) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet het mogelijk maken het luchtruim optimaal te benutten, rekening houdende met de luchtverkeersstromen, met name binnen functionele luchtruimblokken, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 9 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004.
- (7) Het belangrijkste beginsel van het gemeenschappelijk heffingenstelsel is te beschikken over volledige en transparante gegevens over de kostenbasis, die te gepasten tijde ter beschikking moeten worden gesteld van de vertegenwoordigers van de luchtvaartgebruikers en de bevoegde instanties.
- (8) Wanneer is vastgesteld dat naderingsluchtvaartnavigatiediensten en/of CNS-, MET- en AIS-diensten onder marktomstandigheden worden verleend, moeten de lidstaten kunnen beslissen om voor deze diensten geen vastgestelde kosten of plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen te berekenen of geen eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en/of financiële stimulanzen vast te stellen.
- (9) Door wijzingen in de exploitatie van luchthavens is het mogelijk dat heffingszones voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in de loop van een referentieperiode moeten worden gewijzigd.
- (10) De invoering van nieuwe technologieën en procedures en bijbehorende ondernemingsmodellen om geïntegreerde dienstverlening te stimuleren, moet leiden tot aanzienlijke kostenverlagingen, hetgeen in het voordeel van de gebruikers is. Om deze kostenverlagingen in de toekomst mogelijk te maken, moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten uitgaven doen om hun dienstverlening te verbeteren. Zij kunnen deze kosten terugverdienen als ze kunnen aantonen dat deze investeringen een nettovoordeel opleveren voor de gebruikers.
- (11) Bij het vaststellen van mechanismen om verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan te sporen hun prestaties te verbeteren, moet worden bekeken of het wenselijk is de werkelijke prestaties te belonen of te bestraffen op basis van een vergelijking met de prestatieniveaus die werden verwacht toen het prestatieplan werd vastgesteld.
- (12) Om de tenuitvoerlegging van SESAR-technologieën te versnellen, moeten investeringen in nieuwe ATM-systemen en belangrijke wijzigingen van bestaande ATM-systemen, die een effect hebben op het prestatieniveau van het Europees ATM-netwerk, kunnen worden terugverdiend door gebruikersheffingen, voor zover ze samenhangend zijn met de tenuitvoerlegging van het Europees ATM-masterplan, met name via gemeenschappelijke projecten zoals gespecificeerd in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004. De lidstaten moeten kunnen beslissen hun luchtvaartnavigatieheffingen zodanig te moduleren dat stimulanzen worden gegeven om luchtvaartuigen uit te rusten met systemen die in de gemeenschappelijke projecten zijn opgenomen.

<sup>(1)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.<sup>(2)</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.<sup>(3)</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.<sup>(4)</sup> Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

- (13) Om de efficiëntie van luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren en het geoptimaliseerde gebruik ervan te bevorderen, moeten de lidstaten de heffingen ook kunnen moduleren op basis van het niveau van congestie van het netwerk in een bepaald gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen.
- (14) De hoogte van de met name aan lichte luchtvaartuigen opgelegde heffingen mag het gebruik van faciliteiten en diensten die nodig zijn voor de veiligheid of de invoering van nieuwe technieken en procedures, niet ontmoedigen.
- (15) De lidstaten moeten hun eenheidstarieven collectief kunnen vaststellen, met name wanneer de heffingszones het luchtruim van meer dan een lidstaat omvatten of wanneer de lidstaten een gezamenlijk systeem voor en-routeheffingen hanteren.
- (16) Om de doeltreffendheid van het gemeenschappelijk heffingenstelsel te verbeteren en de administratieve en boekhoudkundige werklust te doen afnemen, moeten de lidstaten de en-routeheffingen binnen een gezamenlijk systeem voor en-routeheffingen collectief kunnen innen door middel van één heffing per vlucht.
- (17) De wettelijke middelen die nodig zijn om te garanderen dat de gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten de luchtvaartnavigatieheffingen snel en volledig betalen, moeten worden versterkt.
- (18) De heffingen die aan de luchtruimgebruikers worden opgelegd, moeten op een eerlijke en doorzichtige wijze worden vastgesteld en opgelegd, nadat de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers daarover zijn geraadpleegd. Deze heffingen moeten regelmatig opnieuw worden bekeken.
- (19) Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten<sup>(1)</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010<sup>(2)</sup>, dienen met ingang van 1 januari 2015 te worden ingetrokken.
- (20) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1

#### Onderwerp en toepassingsgebied

- In deze verordening worden maatregelen vastgesteld voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten.
- Deze verordening is van toepassing op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend door overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 550/2004 (de luchtvaartnavigatiediensten-

verordening) aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten en door overeenkomstig artikel 9, lid 1, van die verordening aangewezen verleners van meteorologische diensten, voor zover die luchtvaartnavigatiediensten betrekking hebben op het algemene luchtverkeer in de EUR- en AFI-regio's van de ICAO waarin de lidstaten verantwoordelijk zijn voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Ze is eveneens van toepassing op de netwerkbeheerder die is vastgesteld overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie<sup>(3)</sup>.

3. De lidstaten kunnen deze verordening toepassen op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in een onder hun verantwoordelijkheid vallend luchtruim binnen andere ICAO-regio's, op voorwaarde dat zij de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis stellen.

4. De lidstaten kunnen deze verordening toepassen op verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben gekregen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat, overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004.

5. Met inachtneming van artikel 1, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 mogen de lidstaten beslissen deze verordening niet toe te passen op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend op luchthavens met minder dan 70 000 IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van die beslissing.

#### Artikel 2

#### Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004.

Voorts wordt verstaan onder:

- „gebruiker van luchtvaartnavigatiediensten”: de exploitant van het luchtvaartuig ten tijde van de uitvoering van de vlucht of, wanneer de identiteit van de exploitant niet bekend is, de eigenaar van het luchtvaartuig, tenzij deze aantoonbaar is dat een ander op dat tijdstip de exploitant was;
- „vertegenwoordiger van de luchtruimgebruikers”: een rechtspersoon of entiteit die de belangen van één of meer categorieën gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten vertegenwoordigt;
- „IFR”: Instrument Flight Rules, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago (tiende editie — juli 2005);
- „VFR”: Visual Flight Rules, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago (tiende editie — juli 2005);
- „en-routeheffingszone”: een luchtruimvolume waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld.
- „heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten”: een luchthaven of een groep luchthavens waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld;
- „bepaalde kosten”: de vooraf door de lidstaat vastgestelde kosten als bedoeld in artikel 15, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 550/2004;

<sup>(1)</sup> PB L 341 van 7.12.2006, blz. 3.

<sup>(2)</sup> PB L 333 van 17.12.2010, blz. 6.

<sup>(3)</sup> PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1.

- 8) „referentieperiode”: de in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 bedoelde referentieperiode voor de prestatieregeling;
- 9) „IFR-luchtvervoersbeweging”: de som van de opstijgingen en landingen volgens instrumentvliegeregels, berekend als jaarlijks gemiddelde over de drie jaren die voorafgaan aan de indiening van het prestatieplan;
- 10) „overige inkomsten”: inkomsten die zijn verkregen van overheidsinstanties, waaronder financiële steun van EU-programma's als het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), de Connecting Europe Facility (CEF) en het Cohesiefonds, inkomsten uit commerciële activiteiten en/of, in geval van eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, inkomsten uit contracten of overeenkomsten tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthaven-exploitanten;
- 11) „prestatieplan”: een prestatieplan dat is opgesteld en vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 11 tot en met 16 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013;
- 12) „werkelijke kosten”: de werkelijke uitgaven die in de loop van een jaar zijn gedaan voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en die het voorwerp hebben uitgemaakt van een audit;
- 13) „CNS-, MET- en AIS-diensten”: communicatie-, navigatie- en surveillancediensten, meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie en luchtvaartinformatiediensten;
- 14) „herstructureringskosten”: aanzienlijke eenmalige kosten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten maken voor het invoeren van nieuwe technologieën en procedures en de bijbehorende ondernemingsmodellen om geïntegreerde dienstverlening te stimuleren, waarbij de lidstaat de kosten wenst terug te verdienen in een of meer referentieperioden. Dit omvat kosten voor het vergoeden van personeelsleden, het sluiten van luchtverkeersleidingscentra, het verplaatsen van activiteiten naar nieuwe locaties en het afschrijven van activa en/of het nemen van strategische participaties in andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- b) geen financiële stimulansen voor deze diensten op de prestatiekerngebieden capaciteit en milieu vast te stellen, zoals bepaald in artikel 15 van deze verordening,
- en, voor wat de plaatselijke luchtruimnavigatiediensten betreft,
- c) geen plaatselijke luchtruimnavigatieheffingen te berekenen, zoals bepaald artikel 12 van deze verordening;
- d) geen eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten vast te stellen, zoals bepaald in artikel 17 van deze verordening.

2. Alvorens te bepalen dat sommige of alle plaatselijke luchtruimnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten onderhevig zijn aan marktomstandigheden, voeren de lidstaten een gedetailleerde beoordeling uit op basis van de in bijlage I bij deze verordening vastgestelde voorwaarden. In het kader van die beoordeling wordt ook overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

3. De in lid 1 bedoelde lidstaten dienen uiterlijk 19 maanden vóór de start van een referentieperiode of vóór de datum waarop de overeenkomstig lid 1 genomen beslissingen van kracht worden, bij de Commissie een gedetailleerd verslag in over de inhoud en resultaten van de in lid 2 bedoelde beoordeling. Dat verslag moet vergezeld gaan van de aanbestedingsdocumenten, voor zover van toepassing, de motivering van de selectie van de dienstverlener, een beschrijving van de regelingen die aan de geselecteerde dienstverlener zijn opgelegd om te garanderen dat de plaatselijke luchtruimnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten op kostenefficiënte wijze worden verleend en de resultaten van het overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers. De conclusies van de lidstaten moeten grondig worden onderbouwd in het verslag.

4. Als de Commissie ermee instemt dat er sprake is van marktomstandigheden overeenkomstig de eisen van bijlage I, stelt zij de betrokken lidstaten uiterlijk vier maanden na ontvangst van het verslag daarvan in kennis. Deze termijn van vier maanden wordt verlengd tot zes maanden na ontvangst van het verslag als de Commissie van oordeel is dat aanvullende bewijzen moeten worden geleverd waaruit blijkt dat er sprake is van marktomstandigheden.

Als de Commissie van oordeel is dat er geen sprake is van marktomstandigheden, bepaalt zij binnen zes maanden na ontvangst van het verslag en overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 dat de betrokken lidsta(a)t(en) de bepalingen van deze verordening volledig moeten toepassen. Dit besluit wordt genomen na overleg met de betrokken lidsta(a)t(en).

5. Het verslag van de lidstaat en het in lid 4 vermelde besluit van de Commissie zijn geldig voor de duur van de desbetreffende referentieperiode en worden openbaar gemaakt; een verwijzing naar het verslag en het besluit wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

### Artikel 3

#### **Plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en CNS-, MET- en AIS-diensten die onderhevig zijn aan marktomstandigheden**

1. Onverminderd de toepassing van de beginselen die zijn vermeld in de artikelen 14 en 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 en met inachtneming van de beoordeling die is vermeld in lid 2, mogen de lidstaten vóór de start van een referentieperiode of, in gerechtvaardigde gevallen, tijdens de referentieperiode, beslissen dat sommige of alle plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten onderhevig zijn aan marktomstandigheden. In dat geval zijn de bepalingen van de verordening van toepassing, maar de betrokken lidstaten mogen met betrekking tot deze diensten beslissen:

- a) geen bepaalde kosten te berekenen, zoals vastgesteld in artikel 7 van deze verordening;

#### Artikel 4

##### Beginselen van het gemeenschappelijk heffingsstelsel

1. De in artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 vastgestelde beginselen zijn van toepassing op het gemeenschappelijk heffingsstelsel.
2. De bepaalde kosten van en-routeluchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door en-routeheffingen die worden opgelegd aan gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk III en/of door andere inkomsten.
3. De bepaalde kosten van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door heffingen die worden opgelegd aan gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk III en/of door andere inkomsten.
4. Onverminderd leden 2 en 3 mogen de kosten van bepaalde gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten die zijn vrijgesteld van de heffingen, worden gefinancierd uit andere bronnen, overeenkomstig artikel 10.
5. Het gemeenschappelijk heffingsstelsel moet transparant zijn en de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers moeten worden geraadpleegd over de kostengrondslag en de uitsplitsing van de kosten tussen de verschillende diensten.
6. Inkomsten uit en-routeheffingen of plaatselijke luchtruimnavigatieheffingen die zijn vastgesteld overeenkomstig de artikelen 11 en 12 van deze verordening mogen niet worden gebruikt om commerciële activiteiten van verleners van luchtruimnavigatiediensten te financieren.

#### Artikel 5

##### Vaststelling van heffingszones

1. De lidstaten stellen heffingszones vast in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim waarin luchtvaartnavigatiediensten aan luchtruimgebruikers worden verleend.
2. De heffingszones worden vastgesteld in samenhang met luchtverkeersleidingsactiviteiten en -diensten, na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.
3. Een en-routeheffingszone strekt zich uit van de grond tot en met het hogere luchtruim. De lidstaten kunnen een specifieke zone vaststellen voor complexe plaatselijke luchtvaartnavigatiegebieden binnen de heffingszone.
4. Wanneer de heffingszones zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekken, garanderen de betrokken lidstaten de samenhang en eenvormigheid bij de toepassing van deze verordening op het desbetreffende luchtruim.

5. Een heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten mag in de loop van een referentieperiode worden gewijzigd. In dat geval dienen de lidstaten:

- a) de relevante gegevens inzake kosten en verkeer aan de Commissie te verstrekken, zodat zij opnieuw samenhangende reeksen kosten- en verkeersgegevens kan opstellen die de situatie vóór en na de wijziging weergeven en toezicht kan uitoefenen op de prestaties overeenkomstig artikel 18 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013;
- b) de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers te raadplegen en bij de Commissie verslag uit te brengen over hun opmerkingen;
- c) bij de Commissie een beoordeling in te dienen van het effect van de wijzigingen op de kostenefficiëntiedoelstellingen van de plaatselijke luchtruimnavigatiediensten en het toezicht op de prestaties van die diensten, en aan te geven hoe zij tijdens de rest van de referentieperiode toezicht zullen houden op de prestaties.

#### HOOFDSTUK II

##### DE KOSTEN VAN HET VERLENEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

#### Artikel 6

##### In aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten

1. De verleners van de in artikel 1, leden 2 en 4, bedoelde luchtvaartnavigatiediensten stellen de kosten vast van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten die verband houden met de diensten en faciliteiten die overeenkomstig het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio, in de onder hun verantwoordelijkheid vallende heffingszones zijn geleverd en ten uitvoer gelegd.

De kosten omvatten de administratieve kosten en de kosten van opleiding, studies, tests, proefnemingen alsmede onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot deze diensten.

2. De lidstaten kunnen de volgende kosten als bepaalde kosten vaststellen in overeenstemming met artikel 15, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 550/2004, voor zover deze worden gemaakt als gevolg van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten:

- a) de kosten van de relevante nationale instanties;
- b) de kosten van de in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde gekwalificeerde entiteiten;
- c) de kosten die voortvloeien uit internationale overeenkomsten.

3. Overeenkomstig artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 mag een gedeelte van de inkomsten uit de heffingen worden gebruikt voor de financiering van gemeenschappelijke projecten voor netwerkgerelateerde functies die van bijzonder belang zijn voor de verbetering van de algehele prestaties van de luchtverkeerbeheer- en luchtvaartnavigatiediensten. In die gevallen zorgen de lidstaten voor alomvattende en transparante boekhoudregels om te vermijden dat de gebruikers van het luchtruim tweemaal moeten betalen. Bepaalde kosten die voortvloeien uit een gemeenschappelijk project worden duidelijk aangeduid in overeenstemming met bijlagen II en VII.

4. Investerings in nieuwe ATM-systemen en belangrijke wijzigingen van bestaande ATM-systemen komen in aanmerking voor zover ze samenhangend zijn met de tenuitvoerlegging van het Europees ATM-masterplan, met name via de in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 gespecificeerde gemeenschappelijke projecten.

#### Artikel 7

##### Kostenberekening

1. De bepaalde kosten en de werkelijke kosten zijn samengesteld uit de kosten met betrekking tot in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten als bedoeld in artikel 6 van deze verordening en worden vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 12 van Verordening (EG) nr. 550/2004 neergelegde boekhoudkundige eisen.

De eenmalige gevolgen van de invoering van de internationale boekhoudnormen kunnen over een periode van ten hoogste 15 jaar worden gespreid.

Onverminderd de artikelen 17 en 19 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 worden de bepaalde kosten zowel in reële als in nominale termen vastgelegd vóór het begin van elke referentieperiode, als onderdeel van het prestatieplan voor elk kalenderjaar van de referentieperiode. Voor elk jaar van de referentieperiode wordt het verschil tussen de bepaalde kosten, uitgedrukt in nominale termen vóór het begin van de referentieperiode, en de bepaalde kosten, aangepast op basis van het verschil tussen de werkelijke inflatie voor het jaar  $n$ , zoals geregistreerd door de Commissie in de geharmoniseerde index van de consumentenprijzen van Eurostat, en de inflatieveronderstellingen zoals gespecificeerd in het prestatieplan voor het jaar dat voorafgaat aan de referentieperiode en voor elk jaar van de referentieperiode, overgedragen in jaar  $n + 2$  voor de berekening van het eenheidstarief.

De bepaalde kosten en de werkelijke kosten worden berekend in de nationale munteenheid. Wanneer voor een functioneel luchtvaartblok een gemeenschappelijke heffingszone met één eenheidstarief is ingesteld, dragen de betrokken lidstaten zorg voor de omzetting van de nationale kosten in euro of in de nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten, om aldus een transparante berekening van het eenheidstarief te waarborgen overeenkomstig artikel 17, lid 1, derde alinea, van deze verordening. Die lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol daarvan in kennis.

2. De in lid 1 bedoelde kosten worden uitgesplitst in personeelskosten, andere exploitatiekosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten en buitengewone kosten, met inbegrip van niet-verhaalbare belastingen en douaneheffingen, en alle overige daarmee verband houdende kosten.

De personeelskosten omvatten de brutosalariissen, vergoedingen voor overuren, werkgeversbijdragen aan socialezekerheidsstelsels, pensioenkosten en andere voordelen. De pensioenkosten worden berekend op basis van voorzichtige aannames, in overeenstemming met de regeling of het toepasselijke nationale recht, al naargelang. Die aannames worden in detail uiteengezet in het prestatieplan.

De andere exploitatiekosten omvatten kosten voor de aankoop van goederen en diensten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, met name kosten van uitbestede diensten, extern personeel, materiaal, energie, nutsvoorzieningen, huur van gebouwen, uitrusting en faciliteiten, onderhoud, verzekeringen en reiskosten. Als een aanbieder van luchtverkeersdiensten andere luchtvaartnavigatiediensten inkoop, neemt hij de werkelijke kosten van die diensten op in zijn andere exploitatiekosten.

De afschrijvingskosten hebben betrekking op alle vaste activa die worden gebruikt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Vaste activa worden afgeschreven overeenkomstig hun verwachte levensduur, op basis van de lineaire methode die wordt toegepast op de kosten van activa. Om de afschrijving te berekenen, kunnen de historische of de huidige kosten worden gebruikt. Tijdens de duur van de afschrijving mag de methode niet worden gewijzigd en de methode moet stroken met de toegepaste kapitaalkosten (nominale kapitaalkosten voor historische kosten en reële kapitaalkosten voor de huidige kosten). Wanneer gebruik wordt gemaakt van de huidige kosten, worden ook de gelijkwaardige historische kosten meegedeeld om een vergelijking en beoordeling mogelijk te maken.

De kapitaalkosten zijn gelijk aan het product van:

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

b) het gewogen gemiddelde van de rentevoet op schulden en het rendement op het eigen vermogen. Voor verlener van luchtvaartnavigatiediensten zonder eigen vermogen wordt het gewogen gemiddelde berekend op basis van het verschil tussen het totaal van de onder a) bedoelde activa en de schulden.

Buitengewone kosten zijn eenmalige kosten die in de loop van het desbetreffende jaar zijn ontstaan in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.

Wijzigingen die buiten de bepalingen van internationale boekhoudnormen vallen, worden in het prestatieplan vermeld ter toetsing door de Commissie alsmede in de overeenkomstig bijlage II te verstrekken aanvullende gegevens.

3. Voor de berekening van de kapitaalkosten, zoals uiteengezet in lid 2, hangen de wegingsfactoren af van het gedeelte van de financiering van de activa uit schulden of eigen vermogen. De rentevoet op schulden is gelijk aan de gemiddelde rentevoet op de schulden van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten. Het rendement op het eigen vermogen is het rendement dat voor de rapporteringsperiode in het prestatieplan is vermeld en is gebaseerd op de werkelijke financiële risico's van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, die vóór het begin van de referentieperiode zijn beoordeeld.

Wanneer de verlener van luchtvaartnavigatiediensten geen eigenaar van de activa is, maar deze toch in de berekening van de kapitaalkosten worden opgenomen, zorgen de lidstaten ervoor dat de kosten van deze activa geen twee keer worden verhaald.

4. Bij de berekening van de werkelijke kosten mag rekening worden gehouden met de terugvordering van herstructureringskosten die verleners van luchtvaartnavigatiediensten hebben gemaakt in referentieperioden die voorafgingen aan de referentieperiode(n) waarin de terugvordering gebeurt, voor zover zij kunnen aantonen dat dit op termijn een nettovoordeel oplevert voor de gebruikers.

De nationale toezichthoudende autoriteit dient de business case, een plan voor de terugvordering van de herstructureringskosten en de resultaten van het overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers over de business case en het plan voor de terugvordering van de herstructureringskosten in bij de Commissie.

Als de Commissie oordeelt dat het verwachte nettovoordeel op termijn voor de gebruikers is aangetoond, stelt zij de betrokken lidstaten daarvan in kennis binnen vijf maanden nadat zij de bovenvermelde documenten van de toezichthoudende autoriteit heeft ontvangen.

Als de Commissie oordeelt dat het verwachte nettovoordeel op termijn voor de gebruikers niet is aangetoond, beslist zij, overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004, binnen vijf maanden nadat zij de bovenvermelde documenten van de nationale toezichthoudende autoriteit heeft ontvangen dat de herstructureringskosten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten niet mogen worden teruggevorderd en stelt zij de betrokken lidstaat daarvan in kennis.

De betrokken lidstaat brengt in zijn jaarverslag overeenkomstig artikel 18, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 verslag uit over de evolutie van de herstructureringskosten en de nettovoordelen voor de gebruikers.

#### Artikel 8

##### Verdeling van de kosten

1. De kosten van de in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten in de zin van artikel 6 worden op transparante wijze verdeeld over de heffingszones waarvoor deze daadwerkelijk zijn gemaakt.

Kosten die voor meerdere heffingszones zijn gemaakt, worden evenredig verdeeld op basis van een transparante methode, zoals vereist krachtens artikel 9.

2. De kosten van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten hebben betrekking op de volgende diensten:

- a) de plaatselijke verkeersleiding op de luchthaven, luchthavenvluchtinlichtingendiensten, waaronder begrepen vluchtadviesdiensten, en alarmeringsdiensten;
- b) luchtverkeersdiensten die betrekking hebben op naderende en vertrekkende vliegtuigen binnen een bepaalde afstand van een luchthaven, op basis van operationele behoeften;
- c) een passende toewijzing van alle andere componenten van luchtvaartnavigatiediensten, met een evenredige verdeling tussen en-routediensten en plaatselijke diensten.

Voor de toepassing van lid 2, onder b) en c), stellen de lidstaten vóór het begin van elke referentieperiode voor elke luchthaven de criteria vast voor het verdelen van kosten tussen de plaatselijke en de en-routediensten en stellen zij de Commissie daarvan in kennis.

3. De kosten van de en-routediensten zijn de in lid 1 bedoelde kosten, met uitzondering van de in lid 2 bedoelde kosten.

4. Wanneer overeenkomstig artikel 10 vrijstelling voor VFR-vluchten wordt verleend, stelt de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de kosten van de luchtvaartnavigatiediensten voor VFR-vluchten en IFR-vluchten afzonderlijk vast. Deze kosten kunnen worden vastgesteld aan de hand van een methode voor het bepalen van de marginale kosten, waarbij rekening wordt gehouden met de voordelen die aan VFR-vluchten verleende diensten opleveren voor IFR-vluchten.

#### Artikel 9

##### Transparantie van de kosten en van het heffingsmechanisme

1. Minstens zeven maanden vóór de start van elke referentieperiode nodigen de lidstaten op gecoördineerde wijze de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers uit voor overleg over de bepaalde kosten, de geplande investeringen, de ramingen van de diensteenheden, het heffingenbeleid en de daaruit voortvloeiende eenheidstarieven. Zij worden bijgestaan door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De lidstaten stellen hun nationale kosten of kosten van functionele luchtruimblokken op transparante wijze vast overeenkomstig artikel 6 en stellen hun eenheidstarieven ter beschikking van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, de Commissie en, indien van toepassing, Eurocontrol.

Gedurende de referentieperiode nodigen de lidstaten jaarlijks en op gecoördineerde wijze de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers uit voor overleg over afwijkingen van de ramingen, en met name over:

- a) het werkelijke verkeer en de werkelijke kosten in vergelijking met het geraamde verkeer en de geraamde bepaalde kosten;
- b) de toepassing van het in artikel 13 uiteengezette mechanisme voor verkeersrisicospreiding;
- c) de toepassing van het in artikel 14 uiteengezette kostenspreidingsmechanisme;
- d) de in artikel 15 uiteengezette stimuleringsregelingen;
- e) de in artikel 16 uiteengezette modulering van de heffingen.

Het overleg kan op regionale basis worden georganiseerd. De vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers hebben het recht om meer overleg te vragen. Raadplegingen van gebruikers moeten ook systematisch worden georganiseerd na de activering van een bij de artikelen 17 en 19 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 voorzien alarmmechanisme dat een herziening van het eenheidstarief veroorzaakt.

2. De in lid 1 vermelde informatie wordt gebaseerd op de rapporteringstabellen en gedetailleerde regels die zijn uiteengezet in de bijlage II, VI en VII. Indien overeenkomstig artikel 3 is vastgesteld dat plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten onderhevig zijn aan marktomstandigheden, wordt de in lid 1 vermelde informatie gebaseerd op de rapporteringstabellen en gedetailleerde regels die zijn uiteengezet in bijlage III. De desbetreffende documenten worden drie weken voor het overleg ter beschikking gesteld van de vertegenwoordigers van de luchttruimgebruikers, de Commissie, Eurocontrol en de nationale toezichthoudende autoriteiten. Voor het in lid 1, tweede alinea, bedoelde jaarlijkse overleg worden de desbetreffende documenten ieder jaar uiterlijk op 1 juni ter beschikking gesteld van de vertegenwoordigers van de luchttruimgebruikers, de Commissie, Eurocontrol en de nationale toezichthoudende autoriteiten.

3. Om rapportering over de prestaties mogelijk te maken, zoals bepaald in artikel 18, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, dienen de lidstaten uiterlijk op 1 juni van elk jaar hun werkelijke kosten in die zij tijdens het voorgaande jaar hebben gemaakt, alsmede het verschil tussen de werkelijke kosten en de in het prestatieplan vermelde bepaalde kosten; zij maken daarvoor gebruik van de rapporteringstabellen en gedetailleerde regels die zijn uiteengezet in de bijlage II, VI en VII. De lidstaten die overeenkomstig artikel 3 hebben beslist dat plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten of CNS-, MET- en AIS-diensten onderhevig zijn aan marktomstandigheden, maken voor het indienen van deze informatie gebruik van de rapporteringstabellen en gedetailleerde regels die zijn uiteengezet in bijlage III.

### HOOFDSTUK III

#### DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN VIA LUCHTVAARTNAVIGATIEHEFFINGEN

##### Artikel 10

#### Vrijstelling van luchtvaartnavigatieheffingen

1. De lidstaten verlenen vrijstelling van en-routeheffingen voor:

- a) vluchten die worden uitgevoerd met luchtvaartuigen waarvan het maximaal toegestane startgewicht minder dan 2 ton bedraagt;
- b) gemengde VFR/IFR-vluchten in de heffingszones voor zover deze uitsluitend onder VFR worden uitgevoerd en geen heffing is opgelegd aan VFR-vluchten;
- c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering; deze vrijstelling moet altijd worden gestaafd door de passende statusvermelding of opmerking in het vliegplan;
- d) opsporings- en reddingsvluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven.

2. De lidstaten kunnen vrijstelling van en-routeheffingen verlenen voor:

- a) militaire vluchten die door militaire luchtvaartuigen van een land worden uitgevoerd;

- b) trainingsvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen van een vergunning of bevoegdheidsverklaring voor cockpitpersoneel, voor zover dit wordt gestaafd door een passende vermelding in het vliegplan. De vluchten mogen alleen in het luchtruim van de desbetreffende lidstaat worden uitgevoerd en mogen niet worden gebruikt om passagiers en/of vracht te vervoeren, noch voor positiebepaling of overbrenging van het luchtvaartuig;

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

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

- e) VFR-vluchten;

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

- g) douane- en politievluchten.

3. De lidstaten kunnen vrijstelling van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen verlenen voor de in de leden 1 en 2 bedoelde vluchten.

4. De kosten van vrijgestelde vluchten zijn samengesteld uit:

- a) de kosten van vrijgestelde VFR-vluchten, zoals vastgesteld in artikel 8, lid 4, en

- b) de kosten van vrijgestelde IFR-vluchten, die worden berekend als het product van de kosten van IFR-vluchten en de verhouding van het aantal vrijgestelde diensteenheden tot het totale aantal diensteenheden, waarbij het totale aantal diensteenheden bestaat uit de diensteenheden voor IFR-vluchten en de diensteenheden voor VFR-vluchten, voor zover deze niet zijn vrijgesteld. De kosten van IFR-vluchten zijn gelijk aan de totale kosten min de kosten van VFR-vluchten.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen.

##### Artikel 11

#### Berekening van de en-routeheffingen

1. Onverminderd de in artikel 4, lid 2, bedoelde mogelijkheid om en-routeluchtvaartnavigatiediensten uit andere inkomsten te financieren, is de en-routeheffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde en-routeheffingszone gelijk aan het product van het voor deze en-routeheffingszone vastgestelde eenheidstarief en de en-routediensteenheden voor die vlucht.

2. Het eenheidstarief en de en-routediensteenheden worden overeenkomstig bijlage IV berekend.

*Artikel 12***Berekening van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen**

1. Onverminderd de in artikel 4, lid 3, bedoelde mogelijkheid om plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten uit andere inkomsten te financieren, is de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten gelijk aan het product van het voor deze heffingszone vastgestelde eenheidstarief en de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor die vlucht. Voor de toepassing van de heffingen gelden nadering en vertrek als één vlucht. De te tellen eenheid is ofwel de aankomende ofwel de vertrekkende vlucht.

2. Het eenheidstarief en de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden overeenkomstig bijlage V berekend.

*Artikel 13***Verkeersrisicospreiding**

1. Overeenkomstig de beginselen van artikel 12 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 wordt een mechanisme voor verkeersrisicospreiding opgezet.

2. De verkeersrisicospreiding geldt niet voor de hieronder vermelde kosten, welke aanleiding geven tot een verhoging of verlaging van de bepaalde kosten in het volgende jaar (de volgende jaren), ongeacht de ontwikkeling van het verkeer:

- a) de overeenkomstig artikel 6, lid 2, vastgestelde bepaalde kosten, met uitzondering van overeenkomsten voor het verlenen van grensoverschrijdende luchtvaartnavigatiediensten;
- b) de bepaalde kosten voor meteorologische diensten;
- c) de aanpassing aan verschillen tussen de geraamde en de werkelijke inflatie, zoals vermeld in artikel 7, lid 1;
- d) de terugvordering van herstructureringskosten, indien toegestaan overeenkomstig artikel 7, lid 4;
- e) de overdracht die het gevolg is van de toepassing van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding;
- f) de overdrachten van de vorige referentieperiode die voortvloeien uit de toepassing van het in artikel 11 bis, lid 14, vermelde kostenspreidingsmechanisme;
- g) bonussen en malussen die voortvloeien uit de in artikel 15 bedoelde financiële stimuleringsregelingen;
- h) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die overeenkomstig artikel 16 kunnen voortvloeien uit de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen;
- i) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die voortvloeien uit schommelingen in het verkeer;

- j) voor de tweede referentieperiode: de te weinig of teveel teruggevorderde kosten van de lidstaten tot en met het jaar 2011 voor en-routediensten en tot en met het jaar 2014 voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten.

Daarnaast kunnen de lidstaten de bepaalde kosten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben gekregen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004, vrijstellen van verkeersrisicospreiding.

3. Wanneer in een bepaald jaar *n* het werkelijke aantal dienst-eenheden niet meer dan 2 % hoger of lager is dan de in het prestatieplan voor dat jaar *n* vastgestelde raming, worden de extra inkomsten of het inkomstenverlies voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten in vergelijking met de bepaalde kosten niet overgedragen.

4. Wanneer in een bepaald jaar *n* het werkelijke aantal dienst-eenheden meer dan 2 % hoger is dan de in het prestatieplan voor dat jaar *n* vastgestelde raming, wordt minstens 70 % van de door de betrokken verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten verkregen extra inkomsten, boven 2 % van het verschil tussen de werkelijke dienst-eenheden en de in het prestatieplan vastgestelde raming met betrekking tot de bepaalde kosten, in mindering gebracht van de bepaalde kosten voor het jaar *n* + 2.

Wanneer in een bepaald jaar *n* het werkelijke aantal dienst-eenheden meer dan 2 % lager is dan de in het prestatieplan voor dat jaar *n* vastgestelde raming, worden de bepaalde kosten van ten vroegste het jaar *n* + 2 verhoogd met minstens 70 % van het door de betrokken verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten geleden inkomstenverlies boven 2 % van het verschil tussen de werkelijke dienst-eenheden en de in het prestatieplan vastgestelde raming met betrekking tot de bepaalde kosten.

5. Wanneer in een bepaald jaar *n* het werkelijke aantal dienst-eenheden lager is dan 90 % van de in het prestatieplan voor dat jaar *n* vastgestelde raming, worden de bepaalde kosten van ten vroegste het jaar *n* + 2 verhoogd met het volledige bedrag van het door de betrokken verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten geleden inkomstenverlies boven 10 % van het verschil tussen de werkelijke dienst-eenheden en de in het prestatieplan vastgestelde raming met betrekking tot de bepaalde kosten.

Wanneer in een bepaald jaar *n* het werkelijke aantal dienst-eenheden hoger is dan 110 % van de in het prestatieplan voor dat jaar *n* vastgestelde raming, worden de bepaalde kosten van het jaar *n* + 2 verlaagd met het volledige bedrag van de extra inkomsten van de betrokken verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten boven 10 % van het verschil tussen de werkelijke dienst-eenheden en de in het prestatieplan vastgestelde raming met betrekking tot de bepaalde kosten.



6. In het geval van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten mogen de lidstaten beslissen de bepalingen van de leden 3, 4 en 5 niet toe te passen op luchthavens met minder dan 225 000 luchtvervoersbewegingen per jaar. De lidstaten stellen de Commissie daar uiterlijk twee maanden na de publicatie van deze verordening van in kennis.

#### Artikel 14

##### Kostenspreiding

1. Kostenspreidingsmechanismen moeten aan de volgende begiselen beantwoorden:

- a) wanneer de werkelijke kosten gedurende de hele referentieperiode lager zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil ingehouden door de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit;
- b) wanneer de werkelijke kosten gedurende de hele referentieperiode hoger zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, komt het verschil voor rekening van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit.

2. De volgende kosten zijn vrijgesteld van het bepaalde in lid 1, onder a) en b):

- a) De in lid 1, onder a) en b), vermelde regelingen voor kostenspreiding zijn niet van toepassing op het verschil tussen bepaalde kosten en werkelijke kosten voor kostenposten waarvoor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, de lidstaat of de betrokken gekwalificeerde entiteiten redelijke en identificeerbare beheersmaatregelen hebben genomen, maar die buiten hun controle vallen door:
  - i) onvoorziene wijzigingen in de nationale pensioenwetgeving, boekhoudkundige regels voor pensioenen of pensioenkosten die het gevolg zijn van onverwachte marktomstandigheden;
  - ii) aanzienlijke wijzigingen in intrestvoeten op leningen ter financiering van kosten die voortvloeien uit het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;
  - iii) onvoorziene nieuwe kostenposten die niet in het prestatieplan zijn opgenomen doch wettelijk zijn voorgeschreven;
  - iv) onvoorziene wijzigingen in het nationale belastingrecht;
  - v) onvoorziene wijzigingen in de kosten of inkomsten die voortvloeien uit internationale overeenkomsten.
- b) Onverminderd artikel 7, lid 1, derde alinea, wordt elke in lid 2, onder a), vermelde kostenpost vastgesteld door de nationale toezichthoudende autoriteit en wordt in het prestatieplan voor elke kostenpost het volgende vermeld, in vergelijking met de vorige referentieperiode:
  - i) een volledige beschrijving van de kostenpost;

ii) de kosten die in het prestatieplan aan deze post worden toegeschreven;

iii) de redenen waarom de kostenpost onder lid 2, onder a), en niet onder lid 1, onder a) en b), valt;

iv) de externe gebeurtenissen of omstandigheden die buiten de controle van de nationale toezichthoudende autoriteiten, verlener van luchtvaartnavigatiediensten of betrokken gekwalificeerde entiteiten vallen en geleid hebben tot een verschil tussen de werkelijke en de bepaalde kosten voor de desbetreffende kostenpost;

v) de acties die zijn ondernomen om de risico's van deze kostenpost te beheren.

c) Het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten voor deze kostenposten wordt vastgesteld en uitgelegd overeenkomstig bijlage VII, punt 2.

d) Wanneer, door kosten niet onder het toepassingsgebied van lid 2, onder a), te laten vallen, de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode lager zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil aan de luchtruimgebruikers terugbetaald door middel van een overdracht naar de volgende referentieperiode(n).

e) Wanneer, door kosten onder het toepassingsgebied van lid 2, onder a), te laten vallen, de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode hoger zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil aan de luchtruimgebruikers aangerekend door middel van een overdracht naar de volgende referentieperiode(n).

f) De betrokken nationale toezichthoudende autoriteit bepaalt elk jaar of het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten het resultaat is van de in lid 2, onder a), bedoelde gebeurtenissen of omstandigheden en beantwoordt aan het bepaalde in lid 2, onder b). De betrokken nationale toezichthoudende autoriteit gaat ook na of het verschil in de kosten dat aan de gebruikers, specifiek wordt aangerekend, wordt geïdentificeerd en gecategoriseerd. Zij informeert de luchtruimgebruikers en brengt jaarlijks verslag uit bij de Commissie over de resultaten van haar beoordeling. Als de Commissie binnen zes maanden na ontvangst van het jaarlijks beoordelingsverslag van de betrokken nationale toezichthoudende autoriteit vaststelt dat in het beoordelingsverslag niet wordt vastgesteld dat het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten het resultaat is van de in lid 2, onder a), bedoelde relevante gebeurtenissen of omstandigheden en niet in overeenstemming is met het bepaalde in lid 2, onder b), besluit zij — geheel of gedeeltelijk op basis van haar eigen bevindingen — overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 dat de betrokken lidsta(a)t(en) geen toestemming krijgt (krijgen) om de bepalingen van lid 2 toe te passen met betrekking tot het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten.

- g) De overgedragen bedragen worden gespecificeerd per kostenfactor en beschreven in de aanvullende informatie die overeenkomstig bijlage VI moet worden verstrekt.

#### Artikel 15

##### Stimuleringsregelingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. De lidstaten stellen financiële stimulansen vast voor hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten op het prestatiekerngebied „capaciteit” en mogen financiële stimulansen vaststellen op het prestatiekerngebied „milieu” overeenkomstig artikel 12 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013. Deze stimulansen bestaan uit bonussen voor het overtreffen en malussen voor het niet halen van de prestatiedoelstellingen en worden bijgeteld bij of afgetrokken van de vastgestelde bepaalde kosten overeenkomstig het behaalde prestatieniveau.

Dergelijke financiële stimuleringsregelingen beantwoorden aan de volgende beginselen:

- het eenheidstarief voor het jaar  $n + 2$  wordt aangepast om te voorzien in een bonus of malus, al naar gelang het werkelijke prestatieniveau van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten in het jaar  $n$  beter of slechter was dan de desbetreffende doelstelling;
- het toepasselijke niveau van de bonussen en malussen moet in verhouding staan tot de te bereiken doelen en de behaalde prestaties. Er worden geen bonussen toegekend voor prestaties die gelijk zijn aan of slechter zijn dan de prestatiedoelstellingen;
- voor bonussen wordt hetzelfde niveau toegepast als voor malussen;
- de maximale geaggregeerde bonussen en de maximale geaggregeerde malussen mogen niet meer bedragen dan 1 % van de inkomsten van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten in het jaar  $n$ ;
- de verschillen in de prestaties en het toepasselijke niveau van bonussen en malussen worden bepaald op basis van de in artikel 9 vermelde raadpleging en worden vastgelegd in het prestatieplan;
- in het geval van doelstellingen op het niveau van functionele luchtruimblokken, worden bonussen en malussen toegepast op de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
- voor het prestatiekerngebied „capaciteit” mogen de beoogde prestatieniveaus worden aangepast zodat ze alleen betrekking hebben op vertragingen die verband houden met luchtverkeersleidingscapaciteit, routing door de luchtverkeersleiding, personeel en apparatuur van de luchtverkeersleiding, luchtruimbeheer en bijzondere gebeurtenissen met de codes C, R, S, T, M en P van de gebruikershandleiding voor luchtverkeersstroomregeling.

2. De nationale toezichthoudende autoriteiten houden toezicht op de correcte tenuitvoerlegging van deze stimuleringsregelingen door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

#### Artikel 16

##### Modulering van luchtvaartnavigatieheffingen

1. Na de uitnodiging voor overleg, zoals bepaald in artikel 9, mogen de lidstaten op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken op niet-discriminerende en transparante basis de door de luchtruimgebruikers te betalen luchtvaartnavigatieheffingen moduleren teneinde hun inspanningen te weerspiegelen om:

- het gebruik van luchtvaartnavigatiediensten te optimaliseren;
- het milieueffect van de luchtvaart te verminderen;
- de totale kosten van de luchtvaartnavigatiediensten te beperken en de efficiëntie ervan te vergroten, met name door de heffingen te moduleren op basis van het niveau van congestie van het netwerk in een specifiek gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen.

De modulering van de heffingen mag niet leiden tot een wijziging in de totale inkomsten van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten. Te weinig of teveel teruggevorderde kosten worden overgedragen naar de volgende periode.

2. De luchtvaartnavigatieheffingen mogen ook op niet-discriminerende en transparante basis worden gemoduleerd om de uitrol van de ATM-functies van SESAR te versnellen. De modulering mag met name tot doel hebben stimulansen te geven om luchtvaartuigen uit te rusten met systemen die deel uitmaken van de in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 vermelde gemeenschappelijke projecten.

3. Met modulering van luchtvaartnavigatieheffingen wordt een variatie bedoeld van de en-routeheffingen en/of plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen die worden berekend op basis van de bepalingen van de artikelen 11 en 12.

4. De nationale toezichthoudende autoriteiten houden toezicht op de correcte tenuitvoerlegging van de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

#### Artikel 17

##### De vaststelling van eenheidstarieven voor heffingszones

1. De lidstaten zorgen ervoor dat voor elke heffingszone jaarlijks eenheidstarieven worden vastgesteld. Onverminderd lid 2 mogen de eenheidstarieven niet worden gewijzigd in de loop van een jaar.

De eenheidstarieven worden vastgesteld overeenkomstig de volgende procedure:

- Voor elk jaar van de referentieperiode worden de eenheidstarieven voor jaar  $n$  tegen 1 november van jaar  $n-1$  berekend op basis van de in het prestatieplan vermelde bepaalde eenheidskosten en de in punt 2.2 van bijlage IV en bijlage V van deze verordening uiteengezette aanpassingen.
- De eenheidstarieven voor jaar  $n$  worden uiterlijk op 1 juni van jaar  $n-1$  door de lidstaten bij de Commissie ingediend overeenkomstig de eisen van artikel 9, leden 1 en 2.

- c) De Commissie toetst de eenheidstarieven aan de bepalingen van deze verordening en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013.
- d) Als de Commissie tot de bevinding komt dat de eenheidstarieven beantwoorden aan de bepalingen van deze verordening en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 stelt zij de betrokken lidstaat daar binnen vier maanden na de indiening van de eenheidstarieven van in kennis.
- e) Als de Commissie tot de bevinding komt dat de eenheidstarieven niet beantwoorden aan de bepalingen van deze verordening en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 stelt zij de betrokken lidstaat daar binnen vier maanden na de indiening van de eenheidstarieven van in kennis. De lidstaat heeft vervolgens een maand de tijd om herziene eenheidstarieven in te dienen bij de Commissie.
- f) De lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol, indien van toepassing, uiterlijk op 1 november van jaar n-1 in kennis van de eenheidstarieven voor elke heffingszone.

De eenheidstarieven worden vastgesteld in de nationale munteenheid. Wanneer tot een functioneel luchtruimblok behorende lidstaten besluiten een gemeenschappelijke heffingszone met één eenheidstarief vast te stellen, wordt dat eenheidstarief vastgesteld in euro of in de nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten. De betrokken lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol in kennis van de toepasselijke munteenheid.

2. Wanneer de prestatieplannen na 1 november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de referentieperiode begint, worden vastgesteld of worden herzien, overeenkomstig de artikelen 17 en 19 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, worden de eenheidstarieven, indien nodig, herberekend op basis van het definitieve plan of de toepasselijke corrigerende maatregelen. Daartoe moeten de lidstaten, overeenkomstig artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, zo snel mogelijk in de loop van het eerste jaar van de referentieperiode of het eerste jaar van de toepassing van het herziene prestatieplan en de herziene prestatiedoelstellingen hun eenheidstarieven overeenkomstig het vastgestelde prestatieplan berekenen en toepassen. Het verschil in inkomsten door de tijdelijke toepassing van het oorspronkelijke eenheidstarief wordt meegenomen in de berekening van het eenheidstarief van het volgende jaar. Voor het eerste jaar van de referentieperiode of het eerste jaar van de toepassing van de herziene prestatieplannen en -doelstellingen wordt het in artikel 13 vermelde mechanisme voor de spreiding van verkeersrisico's toegepast op basis van de bepaalde kosten en diensteenheden in het definitieve prestatieplan en op basis van de werkelijke diensteenheden voor dat jaar.

#### Artikel 18

##### De inning van heffingen

1. De lidstaten kunnen de heffingen innen in de vorm van één heffing per vlucht. Wanneer heffingen op regionale basis worden gefactureerd en geïnd, mag als facturatiemunteenheid de euro worden gebruikt en mag een administratief eenheidstarief ter vergoeding van de facturatie- en inningskosten worden toegevoegd aan het desbetreffende eenheidstarief. De lidstaten zien erop toe dat de bedragen die namens hen worden geïnd, worden gebruikt om de bepaalde kosten te dekken overeenkomstig de bepalingen van deze verordening.

2. De gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten betalen alle luchtvaartheffingen onmiddellijk en volledig.

3. De lidstaten zien erop toe dat effectieve handhavingsmaatregelen worden toegepast, zoals een verbod op dienstverlening, het aan de ketting leggen van luchtvaartuigen of andere handhavingsmaatregelen in overeenstemming met het toepasselijke recht.

#### HOOFDSTUK IV

##### SLOTBEPALINGEN

##### Artikel 19

##### Beroep

De lidstaten zorgen ervoor dat uit hoofde van deze verordening genomen besluiten goed worden uitgelegd en onderworpen zijn aan een passende beoordelings- en/of beroepsprocedure.

##### Artikel 20

##### Facilitering van het toezicht op de naleving

De verleners van luchtvaartnavigatiediensten faciliteren de inspecties en onderzoeken door de betrokken nationale toezichthoudende autoriteiten of gekwalificeerde entiteiten die namens hen optreden, met inbegrip van bezoeken ter plaatse. De gemachtigde personen krijgen de bevoegdheid om:

- de relevante boekhoudkundige bescheiden, activaboeken, inventarissen en al het andere materiaal dat van belang is voor de vaststelling van luchtvaartnavigatieheffingen, te onderzoeken;
- afschriften van deze documenten te maken of uittreksels uit deze documenten te nemen;
- ter plaatse om een mondelinge toelichting te verzoeken;
- zich toegang te verschaffen tot de betrokken gebouwen, terreinen of vervoersmiddelen.

Dergelijke inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd overeenkomstig de procedures die gelden in de lidstaat waarin zij worden uitgevoerd.

##### Artikel 21

##### Evaluatie

De in artikel 24 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 bedoelde evaluatie van de prestatieregeling door de Commissie heeft onder meer betrekking op het in artikel 13 uiteengezette mechanisme voor de spreiding van verkeersrisico's, het in artikel 14 uiteengezette mechanisme voor kostenspreiding, de krachtens artikel 15 vastgestelde stimuleringsregelingen, de modulering van de heffingen overeenkomstig artikel 16 en hun effect en doelmatigheid voor het bereiken van de vastgestelde prestatiedoelstellingen.

##### Artikel 22

##### Inwerkingtreding en toepassing

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

2. Deze verordening is van toepassing met ingang van de tweede referentieperiode, zoals gedefinieerd in artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, en tijdens die periode. Wat de toepassing van de prestatieregeling betreft, zijn artikel 1, lid 5, artikel 3, artikel 7, lid 4, artikel 9, artikel 14, lid 2, onder b) tot en met f), artikel 17 en de bijlagen bij deze verordening van toepassing vanaf de datum van inwerking-treding van deze verordening, teneinde het mogelijk te maken overeenkomstig artikel 10, lid 2 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, EU-wijde doelstellingen vast te stellen vóór het begin van de tweede referentieperiode en prestatieplannen voor te bereiden en vast te stellen overeenkomstig de bepa-lingen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013.

#### *Artikel 23*

#### **Intrekking van Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie**

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een ge-meenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten wordt ingetrokken met ingang van 1 ja-nuari 2015.

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

Gedaan te Brussel, 3 mei 2013.

*Voor de Commissie*  
*De voorzitter*  
José Manuel BARROSO

## BIJLAGE I

**BEOORDELING VAN HET BESTAAN VAN MARKTOMSTANDIGHEDEN VOOR DE VERLENING VAN PLAATSELIJKE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN EN/OF CNS-, MET- EN AIS-DIENSTEN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 3**

De volgende voorwaarden moeten beoordeeld om te bepalen of plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en/of CNS-, MET- en AIS-diensten onder marktomstandigheden worden verleend:

1. De mate waarin verleners van luchtvaartnavigatiediensten de diensten vrij kunnen verlenen of intrekken:
    - a) het al dan niet bestaan van belangrijke juridische of economische belemmeringen die een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verhinderen deze diensten aan te bieden of in te trekken;
    - b) de duur van het contract, en
    - c) het bestaan van een procedure die het mogelijk maakt activa en personeel van een verlener van luchtvaartnavigatiediensten over te dragen aan een andere.
  2. De mate waarin er sprake is van vrije keuze van dienstverlener, inclusief — in het geval van luchthavens — de keuze de desbetreffende diensten zelf te verlenen:
    - a) het al dan niet bestaan van juridische, contractuele of praktische obstakels die de keuze voor een andere dienstverlener verhinderen of die luchthavens verhinderen zelf plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten te verlenen;
    - b) de rol van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers bij het selecteren van de dienstverlener.
  3. De mate waarin kan worden gekozen uit een reeks dienstverleners:
    - a) het bestaan van een aanbestedingsprocedure (niet van toepassing als de diensten zelf worden verleend);
    - b) voor zover van toepassing, aanwijzingen dat ook andere dienstverleners deelnemen aan het aanbestedingsproces en in het verleden diensten hebben verleend, inclusief luchthavens die deze diensten zelf hebben verleend.
  4. Met betrekking tot plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, de mate waarin luchthavens onderhevig zijn aan commerciële kostendruk of regelgeving die gebaseerd is op stimulansen:
    - a) of luchthavens al dan niet actief de concurrentie aangaan voor het binnenhalen van activiteiten van luchtvaartmaatschappijen;
    - b) de mate waarin luchthavens de heffing op luchtvaartnavigatiediensten dragen;
    - c) of luchthavens actief zijn in een concurrerende omgeving of in een situatie waarin economische stimulansen worden gegeven om de prijzen te beperken of op een andere wijze kostenbesparingen te bevorderen.
  5. Als de verlener van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en/of CNS-, MET- en AIS-diensten ook en-routeluchtvaartnavigatiediensten verleent, moet een afzonderlijke boekhouding van deze activiteiten worden bijgehouden en moet hierover afzonderlijk verslag worden uitgebracht.
  6. Voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt de in deze bijlage bedoelde beoordeling uitgevoerd op elke afzonderlijke luchthaven, voor zover van toepassing.
-

## BIJLAGE II

**TRANSPARANTIE VAN KOSTEN EN EENHEIDSKOSTEN**

## 1. RAPPORTERINGSTABEL

De lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de in deze bijlage opgenomen rapporteringstabel invullen voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt en voor elk jaar van de referentieperiode. De lidstaten moeten voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt ook een geconsolideerde rapporteringstabel invullen.

Voor alle luchthavens die onder deze verordening vallen, moet een geconsolideerde rapporteringstabel worden ingevuld. Voor luchthavens met minder dan 70 000 IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar worden deze kosten berekend als het gemiddelde over de afgelopen drie jaar; de kosten mogen op geconsolideerde wijze worden gepresenteerd.

Indien een heffingszone zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekt, moeten deze lidstaten de tabel gezamenlijk invullen overeenkomstig artikel 5, lid 4.

De werkelijke kosten moeten zijn gebaseerd op de definitieve rekeningen, die het voorwerp hebben uitgemaakt van een audit. De kosten worden vastgesteld overeenkomstig het krachtens het certificaat vereiste bedrijfsplan en gerapporteerd in de munteenheid waarin zij zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 7, lid 1, vierde alinea.

De werkelijke diensteenheden worden bepaald op basis van de cijfers die worden verstrekt door de entiteit die de heffingen in rekening brengt en int. Afwijkingen van deze cijfers moeten worden gemotiveerd in de aanvullende informatie.

Om de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen door de Commissie te vergemakkelijken en onverminderd de prestatieplannen die moeten worden vastgesteld, vullen de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten negentien maanden vóór het begin van een referentieperiode een rapporteringstabel in met initiële ramingen.



**Kosten die zijn vrijgesteld van kostenspreiding (artikel 14, lid 2, onder (b))**

3.9 Totale kosten vrijgesteld van kostenspreiding										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**4. Totale kosten na aftrek van de kosten voor diensten aan vrijgestelde vluchten (in nominale termen)**

4.1 Kosten van vrijgestelde VFR-vluchten										
<b>4.2 Totale bepaalde/werkelijke kosten</b>										

**5. KPI kostenefficiëntie - Bepaalde/Werkelijke eenheidskosten (in reële termen)**

5.1 Inflatie % <sup>(3)</sup>										
5.2 Prijsindex <sup>(4)</sup>										
5.3 <b>Totale kosten in reële termen</b> <sup>(5)</sup>										
Totaal % n/n-1										
5.4 <b>Totaal diensteenheden</b>										
Totaal % n/n-1										
5.5 <b>Eenheidskosten</b>										
Totaal % n/n-1										

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

<sup>(1)</sup> Inclusief kosten van EUROCONTROL (zie tabel 3).

<sup>(2)</sup> Niet invullen als deze diensten worden verleend onder de bepalingen van artikel 3

<sup>(3)</sup> Werkelijke/geraamde inflatie die gebruikt is voor het vaststellen van de bepaalde kosten in nominale termen – werkelijke/herziene geraamde inflatie

<sup>(4)</sup> Geraamde prijsindex - basis 100 in jaar N-3 inflatie N-2 : inflatie N-1:

Werkelijke prijsindex - basis 100 in jaar N-3 inflatie N-2 : inflatie N-1:

<sup>(5)</sup> Bepaalde kosten (prestatieplan) in reële termen – werkelijke/herziene geraamde kosten tegen N-3-prijzen



## 2. AANVULLENDE INFORMATIE

De lidstaten en de aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten verstrekken ten minste de volgende informatie:

- a) een beschrijving van de methode die gebruikt is voor het verdelen van de kosten van faciliteiten of diensten tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754), en een beschrijving van de methode die gebruikt is voor het toewijzen van die kosten aan verschillende heffingszones;
  - b) een beschrijving van de methode en veronderstelling die gebruikt zijn om de kosten van aan VFR-vluchten verleende luchtvaartnavigatiediensten vast te stellen, wanneer vrijstellingen zijn verleend voor VFR-vluchten overeenkomstig artikel 10;
  - c) overeenkomstig artikel 7, lid 2, een beschrijving en motivering van aanpassingen die verder gaan dan de bepalingen van de internationale boekhoudnormen;
  - d) een beschrijving van en toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of actuele kosten. Wanneer de afschrijvingskosten op basis van de actuele kosten worden berekend, moeten gegevens over vergelijkbare historische kosten ter beschikking worden gesteld;
  - e) een verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van de activabasis, de eventuele aanpassingen van de totale activa en het rendement op het eigen vermogen;
  - f) de totale kosten per luchthaven met minder dan 70 000 IFR-luchtvervoersbewegingen per jaar, als deze op geconsolideerde wijze in de rapporteringstabel worden vermeld;
  - g) een definitie van de criteria die zijn gebruikt om kosten te verdelen tussen plaatselijke en en-routediensten voor elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van deze verordening valt;
  - h) opsplitsing van de meteorologische kosten in directe kosten en „MET-kernkosten”, d.w.z. kosten voor ondersteunende meteorologische faciliteiten en diensten die ook worden gebruikt om tegemoet te komen aan algemene meteorologische behoeften. Dit omvat de kosten van algemene analyses en voorspellingen, netwerken voor meteorologische waarnemingen op de grond en in de hogere luchtlagen, meteorologische communicatiesystemen, centra voor gegevensverwerking, ondersteuning van fundamenteel onderzoek, opleiding en administratie;
  - i) een beschrijving van de gebruikte methode voor het toedelen van de totale MET-kosten en de MET-kernkosten aan de burgerluchtvaart en tussen heffingszones;
  - j) achttien maanden vóór het begin van een referentieperiode een beschrijving van de gerapporteerde kosten- en verkeersramingen, zoals gevraagd in punt 1;
  - k) voor elk jaar van de referentieperiode, een beschrijving van de gerapporteerde werkelijke kosten en het verschil met de bepaalde kosten;
  - l) voor elk jaar van de referentieperiode, een beschrijving van de gerapporteerde werkelijke diensteenheden en het verschil met zowel de ramingen als de door Eurocontrol verstrekte cijfers, voor zover van toepassing;
  - m) voor elk jaar van de referentieperiode, het verschil tussen de investeringen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die geregistreerd zijn in de prestatieplannen en de werkelijke uitgaven, en het verschil tussen de geplande startdatum van deze investeringen en de werkelijke situatie.
-

## BIJLAGE III

## SPECIFIEKE TRANSPARANTIE-EISEN VOOR LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN DIE ONDER MARKTVOORWAARDEN WORDEN VERLEEND

De Commissie dient overeenkomstig deze bijlage verstrekte informatie als vertrouwelijk te beschouwen en mag deze niet openbaar maken.

## 1. DE KOSTEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

## 1.1. Rapporteringstabel

De lidstaten moeten de rapporteringstabellen in deze bijlage invullen. Tabellen A en B moeten voor de volledige heffingszone worden ingevuld, behalve in het geval van plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten; tabel B (prijzen) moet worden ingevuld voor elke luchthaven waar in de plaatselijke heffingszone luchtvaartnavigatiediensten onder verantwoordelijkheid van de luchthaven worden verleend in marktomstandigheden.

In tabel A worden van jaar (n-3) tot en met jaar (n-1) de werkelijke cijfers ingevuld en vanaf jaar (n) de geraamde cijfers. De werkelijke kosten moeten zijn gebaseerd op definitieve rekeningen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een audit. De geraamde kosten worden gebaseerd op het bij het certificaat vereiste bedrijfsplan.

Tabel B moet de jaarprijs de waarde van het contract weerspiegelen. De outputeenheid die in overweging wordt genomen om de waarde van het contract te bepalen, wordt door de betrokken lidstaat beschreven en in de tabel vermeld.

De kosten en prijzen moeten in de nationale munteenheid worden ingevuld.

Tabel A

Organisatie: Heffingszone:	<b>Jaar</b> <b>n</b>								
	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P	(n+5) P
<b>Aard van de kosten</b>									
Personeel									
Andere werkingskosten									
Afschrijvingen									
Kapitaalkosten									
Uitzonderlijke kosten									
<b>Totale kosten</b>									

Tabel B

Organisatie: Heffingszone: Naam van de luchthaven:		<b>Jaar</b> <b>n</b>							
<b>Luchthaven i</b>	<b>(n-3)</b>	<b>(n-2)</b>	<b>(n-1)</b>	<b>(n)</b>	<b>(n+1)</b>	<b>(n+2)</b>	<b>(n+3)</b>	<b>(n+4)</b>	<b>(n+5)</b>
Jaarprijs (a)									
Output-eenheid (b)									
Eenheidsprijs									

### 1.2. Aanvullende informatie

De lidstaten verstrekken ten minste de volgende gegevens:

- a) een beschrijving van de criteria die zijn gebruikt voor het verdelen van de kosten van faciliteiten of diensten tussen de verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754);
- b) een beschrijving van en toelichting bij de verschillen tussen de geplande en de werkelijke cijfers voor jaar (n-1) voor wat alle in de tabellen A en B verstrekte gegevens betreft;
- c) een beschrijving van en toelichting bij de geraamde kosten en investeringen over een periode van vijf jaar, in verhouding tot het verwachte verkeer;
- d) een beschrijving van en toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of actuele kosten;
- e) verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van activabasis.

### 2. DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Verleners van luchtvaartnavigatiediensten geven voor elke heffingszone een beschrijving van de manier(en) waarop de kosten van luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd.

## BIJLAGE IV

## BEREKENING VAN DE EN-ROUTEDIENSTEENHEDEN EN -EENHEIDSTARIEVEN

**1. Berekening van en-routediensteenheden**

- 1.1. De en-routediensteenheden worden berekend door de factor „afstand” te vermenigvuldigen met de factor „gewicht” voor het desbetreffende luchtvaartuig. De totale en-routediensteenheden bestaan uit de totale diensteenheden voor IFR-vluchten en de diensteenheden voor VFR-vluchten, voor zover deze niet zijn vrijgesteld overeenkomstig artikel 10.
- 1.2. De factor „afstand” wordt verkregen door het aantal kilometers dat wordt gevlogen langs de grootcirkels tussen het punt waarop het luchtvaartuig de heffingszone binnenvliegt en het punt waarop het deze zone weer verlaat, zoals aangegeven in het meest recente goedgekeurde vliegplan dat voor het luchtvaartuig is ingediend met het oog op het beheer van de luchtverkeersstromen, te delen door 100.
- 1.3. Ingeval het punt waarop een luchtvaartuig de heffingszone binnenvliegt en het punt waarop het deze zone weer verlaat, hetzelfde zijn, is de factor „afstand” gelijk aan de afstand in de grootcirkel tussen deze punten en het verst verwijderde punt van het vliegplan, vermenigvuldigd met twee.
- 1.4. De afstand die in aanmerking moet worden genomen, wordt met 20 km verminderd voor elke start en elke landing op het grondgebied van een lidstaat.
- 1.5. De factor „gewicht”, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is de vierkantswortel van het quotiënt dat wordt verkregen door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, zoals vermeld op het luchtwaardigheidscertificaat of een gelijkwaardig door de exploitant van het luchtvaartuig verstrekt officieel document, te delen door 50. Als dit gewicht onbekend is, moet het gewicht van het zwaarste bekende luchtvaartuig van hetzelfde type worden gebruikt. Wanneer een luchtvaartuig meerdere gecertificeerde maximale startgewichten heeft, dient het hoogste te worden gebruikt. Wanneer een exploitant van luchtvaartuigen twee of meer verschillende versies van hetzelfde type luchtvaartuig exploiteert, dient het gemiddelde maximale startgewicht van al zijn luchtvaartuigen van dat type te worden gebruikt voor elk luchtvaartuig van dat type. De factor „gewicht” wordt ten minste één keer per jaar berekend voor elk type luchtvaartuig en voor elke exploitant.

**2. Berekening van en-route-eenheidstarieven**

- 2.1. Het en-route-eenheidstarief wordt berekend vóór het begin van elk jaar van de referentieperiode.
- 2.2. Het wordt berekend door de wiskundige som van de onderstaande punten te delen door het geraamde totale aantal en-routediensteenheden voor het desbetreffende jaar, zoals vastgesteld in het prestatieplan:
  - i) de bepaalde kosten van het desbetreffende jaar, uitgedrukt in nominale termen, zoals vastgesteld in het prestatieplan,
  - ii) het verschil tussen de geraamde en de werkelijke inflatie, als bedoeld in artikel 7, lid 1,
  - iii) de terugvordering van herstructureringskosten, indien toegestaan overeenkomstig artikel 7, lid 4,
  - iv) de overdrachten die het gevolg zijn van de toepassing van het in artikel 13 vermelde mechanisme voor verkeersrisicospreiding,
  - v) de overdrachten van de vorige referentieperiode die voortvloeien uit de toepassing van het in artikel 14 vermelde kostenspreidingsmechanisme,
  - vi) bonussen en malussen die voortvloeien uit de in artikel 15 bedoelde financiële stimuleringsregelingen,
  - vii) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die overeenkomstig artikel 16 kunnen voortvloeien uit de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen,
  - viii) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die voortvloeien uit schommelingen in het verkeer,
  - ix) voor de eerste twee referentieperiodes: te veel of te weinig door de lidstaten teruggevorderde kosten tot en met het jaar 2011,
  - x) de aftrek van andere inkomsten.

## BIJLAGE V

**BEREKENING VAN DE PLAATSELIJKE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEENHEDEN  
EN EENHEIDSTARIEVEN****1. Berekening van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten**

- 1.1. De plaatselijke luchtvaartnavigatiediensteenheden is gelijk aan de factor „gewicht” van het desbetreffende luchtvaartuig.
- 1.2. De factor „gewicht”, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is het quotiënt dat wordt verkregen door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, als bedoeld in bijlage IV, punt 1.5, te delen door 50 en te verheffen tot de macht 0,7.

**2. Berekening van de eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten**

- 2.1. Het eenheidstarief wordt berekend vóór het begin van elk jaar van de referentieperiode.
- 2.2. Het wordt berekend door de wiskundige som van de onderstaande punten te delen door het geraamde totale aantal plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor het desbetreffende jaar, zoals vastgesteld in het prestatieplan:
  - i) de bepaalde kosten van het desbetreffende jaar, uitgedrukt in nominale termen, zoals vastgesteld in het prestatieplan,
  - ii) het verschil tussen de geraamde en de werkelijke inflatie, als bedoeld in artikel 7, lid 1,
  - iii) de terugvordering van herstructureringskosten, indien toegestaan overeenkomstig artikel 7, lid 4,
  - iv) de overdrachten die het gevolg zijn van de toepassing van het in artikel 13 vermelde mechanisme voor verkeersrisicospreiding, voor zover van toepassing,
  - v) de overdrachten van de vorige referentieperiode die voortvloeien uit de toepassing van het in artikel 14 vermelde kostenspreidingsmechanisme,
  - vi) bonussen en malussen die voortvloeien uit de in artikel 15 bedoelde financiële stimuleringsregelingen,
  - vii) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die overeenkomstig artikel 16 kunnen voortvloeien uit de modulering van de luchtvaartnavigatieheffingen,
  - viii) te weinig of teveel teruggevorderde kosten die voortvloeien uit schommelingen in het verkeer,
  - ix) voor de eerste twee referentieperiodes: te veel of te weinig door de lidstaten teruggevorderde kosten tot en met het jaar 2014,
  - x) de aftrek van andere inkomsten.

*BIJLAGE VI***HEFFINGSMECHANISME****1. RAPPORTERINGSTABEL**

De lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de in deze bijlage opgenomen rapporteringstabel invullen voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt en voor elke referentieperiode. De lidstaten moeten voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt ook een geconsolideerde tabel invullen.

Indien een heffingszone zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekt, moeten deze lidstaten de tabel gezamenlijk invullen overeenkomstig het bepaalde in artikel 5, lid 4.

Tabel 2 - Berekening van de eenheidstarieven

Naam van de heffingszone: Naam van de entiteit:	Referentieperiode: N - N+4				
Berekening van de eenheidstarieven	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Bepaalde kosten in nominale termen en aangepast aan de inflatie</b></p> <p>1.1 Bepaalde kosten in nominale termen - excl. VFR - Tabel 1  1.2 Werkelijke inflatie - Tabel 1  1.3 Geraamde inflatie - Tabel 1  1.4 Aanpassing aan de inflatie <sup>(1)</sup> : over te dragen bedrag jaar n</p> <p><b>2. Geraamde en werkelijke totale diensteenheden</b></p> <p>2.1 Geraamde totale diensteenheden (prestatieplan)  2.2 Werkelijke totale diensteenheden  2.3 Werkelijke / geraamde totale diensteenheden (in %)</p> <p><b>3. Kosten die onder de spreiding van verkeersrisico's vallen</b></p> <p>3.1 Bepaalde kosten in nominale termen - excl. VFR (ingevuld in tabel 1)  3.2 Aanpassing aan de inflatie: bedrag overgedragen naar jaar n  3.3 Verkeer: bedragen overgedragen naar jaar n  3.4 Spreiding van de verkeersrisico's: aanvullende inkomsten overgedragen naar jaar n  3.5 Spreiding van de verkeersrisico's: inkomstenverliezen overgedragen naar jaar n  3.6 Van kostenspreiding vrijgestelde kosten: bedragen overgedragen naar jaar n  3.7 Prestatiebonus of -malus  3.8 Teveel of te weinig teruggevorderde bedragen <sup>(2)</sup> : bedragen overgedragen naar jaar n  3.9 Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n  3.10 Spreiding van de verkeersrisico's: over te dragen aanvullende inkomsten voor jaar n  3.11 Spreiding van de verkeersrisico's: over te dragen inkomstenverliezen voor jaar n  3.12 Over te dragen teveel of te weinig teruggevorderde bedragen wegens verkeersschommelingen in jaar n</p> <p>Parameters voor de spreiding van verkeersrisico's</p> <p>3.13 % extra inkomsten terugbetaald aan de gebruikers in jaar n+2  3.14 % inkomstenverlies ten laste van de luchtruimgebruikers</p> <p><b>4. Kosten die niet onder de spreiding van verkeersrisico's vallen</b></p> <p>4.1 Bepaalde kosten in nominale termen - excl. VFR (Tabel 1)  4.2 Aanpassing aan de inflatie: bedrag overgedragen naar jaar n  4.3 Verkeer: bedragen overgedragen naar jaar n  4.4 Van kostenspreiding vrijgestelde kosten: bedragen overgedragen naar jaar n  4.5 Herstructureringskosten: bedragen overgedragen naar jaar n  4.6 Teveel of te weinig teruggevorderde bedragen <sup>(2)</sup> : bedragen overgedragen naar jaar n  4.7 Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n  4.8 Over te dragen teveel of te weinig teruggevorderde bedragen wegens verkeersschommelingen in jaar n</p> <p><b>5. Andere inkomsten - toegepast eenheidstarief (in nationale munt)</b></p> <p>5.1 Totaal andere inkomsten  5.3 uit bijstandsprogramma's van de Unie  5.4 uit nationale overheidsmiddelen  5.5 Commerciële activiteiten  5.6 Andere inkomsten  5.7 Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor het jaar n  5.8 Eenheidstarief voor het jaar n (in nationale munt)  5.9 ANSP-component van het eenheidstarief  5.10 MET-component van het eenheidstarief  5.11 NSA-component van het eenheidstarief (lidstaat)  5.12 Eenheidstarief voor het jaar n dat zou zijn toegepast zonder andere inkomsten</p>					

Kosten, inkomsten en andere bedragen in '000 euro - Diensteenheden in '000

<sup>(1)</sup> Gecumuleerd effect van jaarlijkse verschillen tussen de werkelijke en de geraamde inflatie – aanpassing van de totale bepaalde kosten

<sup>(2)</sup> Teveel of te weinig teruggevorderde bedragen tot het jaar van inwerkingtreding van de methode voor het vaststellen van de bepaalde kosten

## 2. AANVULLENDE INFORMATIE

De betrokken lidstaten verzamelen en verstrekken ten minste de volgende gegevens:

- a) een beschrijving en onderbouwing van de vaststelling van de verschillende heffingszones, met name wat de heffingszones voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en mogelijke kruissubsidies tussen luchthavens betreft;
  - b) een beschrijving van het beleid inzake vrijstellingen en van de financiële middelen om de daarmee gepaard gaande kosten te dekken;
  - c) een beschrijving van de eventuele andere inkomsten, uitgesplitst tussen de verschillende in artikel 2, lid 10, vermelde categorieën;
  - d) een beschrijving en uitleg van de stimulansen voor gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 15;
  - e) een beschrijving en uitleg van de modulering van opgelegde luchtvaartnavigatieheffingen overeenkomstig artikel 16.
-



*BIJLAGE VII***AANVULLENDE INFORMATIE****1. RAPPORTERINGSTABEL**

De lidstaten moeten de in deze bijlage opgenomen rapporteringstabel invullen voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt en voor elk jaar van de referentieperiode.

Tabel 3 - Aanvullende informatie

Naam van de heffingszone						Referentieperiode: N - N+4									
<b>DEEL A: Aanvullende informatie over de kosten</b>						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
						<b>Bepaalde kosten (prestatieplan)</b>					<b>Werkelijke kosten</b>				
<b>Kosten van Eurocontrol</b>															
1.1 Kosten van EUROCONTROL (euro's)															
1.2 Wisselkoers (indien van toepassing)															
<b>Kosten van gemeenschappelijke projecten</b>															
2.1 Totale kosten van gemeenschappelijke projecten															
2.2 Gemeenschappelijk project 1															
2.3 Gemeenschappelijk project 2															
2.4 Gemeenschappelijk project ...															
<b>Van kostenspreidingsregelingen vrijgestelde kosten - art. 14, lid 2, onder (b) (volgens de aard van de kosten)</b>															
3.1 Personeel															
3.2 Andere werkingskosten															
3.3 Afschrijvingen															
3.4 Kapitaalkosten															
3.5 Uitzonderlijke kosten															
3.6 Totale van kostenspreiding vrijgestelde kosten															
<b>Van kostenspreidingsregelingen vrijgestelde kosten - art. 14, lid 2, onder (b) (per factor/kostenpost)</b>															
3.7 Pensioenen															
3.8 Intrest op leningen															
3.9 Nationale belastingwetgeving															
3.10 Nieuwe wettelijk voorgeschreven kostenposten															
3.11 Internationale overeenkomsten															
3.12 Totale van kostenspreiding vrijgestelde kosten															
<b>Herstructureringskosten, indien toegestaan overeenkomstig artikel 7, lid 4</b>						<b>Werkelijke kosten (ter informatie)</b>					<b>Werkelijke kosten (ter informatie)</b>				
4.1 Totale herstructureringskosten															
<b>DEEL B: Aanvullende informatie over wijzigingen</b>						<b>Bedrag</b>	<b>Totaal C/O</b>	<b>Before RP</b>	<b>N</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>Na RP</b>	
Aanpassing aan de inflatie jaar N-2															
Aanpassing aan de inflatie jaar N-1															
Aanpassing aan de inflatie jaar N															
Aanpassing aan de inflatie jaar N+1															
Aanpassing aan de inflatie jaar N+2															
Aanpassing aan de inflatie jaar N+3															
Aanpassing aan de inflatie jaar N+4															
<b>Totale aanpassing aan de inflatie</b>															
Verkeersbalans jaar N-2															
Verkeersbalans jaar N-1															
Verkeersbalans jaar N															
Verkeersbalans jaar N+1															
Verkeersbalans jaar N+2															
Verkeersbalans jaar N+3															
Verkeersbalans jaar N+4															
<b>Totale verkeersbalans</b>															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N-2															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N-1															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+1															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+2															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+3															
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+4															
<b>Totale aanpassing aan inkomsten uit verkeersrisicospreiding</b>															

Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N-4								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N-3								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N-2								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N-1								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N+1								
Verliezen door verkeersrisicospreiding jaar N+2								
<b>Totale aanpassing aan verliezen door verkeersrisicospreiding</b>								
Van kostenspreiding vrijgestelde kosten jaar N-5								
Van kostenspreiding vrijgestelde kosten jaar N-4								
Van kostenspreiding vrijgestelde kosten jaar N-3								
Van kostenspreiding vrijgestelde kosten jaar N-2								
Van kostenspreiding vrijgestelde kosten jaar N-1								
<b>Totale van kostenspreiding vrijgestelde kosten</b>								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2005								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2006								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2007								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2008								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2009								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2010								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2011								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2012 (alleen TNC)								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2013 (alleen TNC)								
Teveel/te weinig teruggevorderde bedragen v ó ó r vaststelling bepaalde kosten 2014 (alleen TNC)								
<b>Totaal overdrachten</b>								

## 2. AANVULLENDE INFORMATIE

De lidstaten verstrekken ten minste de volgende gegevens:

- a) een uitsplitsing van de kosten van gemeenschappelijke projecten per individueel project;
  - b) een beschrijving van de bedragen die voortvloeien uit oncontroleerbare kostenfactoren, volgens aard en factor, inclusief de onderbouwing en de wijzigingen van de onderliggende veronderstellingen;
  - c) een beschrijving van de overdrachten van de te veel of te weinig door de lidstaten teruggevorderde kosten tot het jaar 2011 voor wat en-routeheffingen betreft, en tot het jaar 2014 voor wat heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten betreft;
  - d) een beschrijving van de overdrachten die het gevolg zijn van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding, overeenkomstig artikel 13;
  - e) een beschrijving van de overdrachten die het gevolg zijn van het mechanisme voor verkeersrisicospreiding, overeenkomstig artikel 14, lid 2.
-







## Abonnementsprijzen 2013 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 420 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	910 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	100 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

## Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_nl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_nl.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de Verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

NL