Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B** **VERORDNUNG (EG) Nr. 1794/2006 DER KOMMISSION**

vom 6. Dezember 2006

zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 341 vom 7.12.2006, S. 3)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Verordnung (EU) Nr. 1191/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010	L 333	6	17.12.2010

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 1794/2006 DER KOMMISSION

vom 6. Dezember 2006

zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

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

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

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

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
([2]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

▼B

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

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

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

(8) Die Gebührenregelung sollte eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung der Verkehrsströme, insbesondere innerhalb funktionaler Luftraumblöcke im Sinne von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ([1]), ermöglichen.

(9) Die Kommission soll entsprechend ihrer Erklärung ([2]) zur Luftraum-Verordnung im Jahr 2008 über die Erfahrungen mit der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke berichten. Bei dieser Gelegenheit soll die Kommission prüfen, welche Schwierigkeiten sich aus der Beibehaltung separater Gebührensätze innerhalb eines funktionalen Luftraumblocks ergeben können.

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

▼M1

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

▼B

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

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

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

▼M1

(5) Vorbehaltlich Artikel 1 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission [1] können die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf Flugsicherungsdienste anzuwenden, die auf Flughäfen mit jährlich weniger als 50 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr, ungeachtet des zulässigen Starthöchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze, erbracht werden.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihren Beschluss. Die Kommission veröffentlicht regelmäßig eine aktualisierte Liste der Flughäfen, für welche die Mitgliedstaaten beschlossen haben, diese Verordnung nicht auf Flugsicherungsdienst anzuwenden.

(6) Für Flugsicherungsdienste, die an Flughäfen mit jährlich weniger als 150 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr erbracht werden, ungeachtet des zulässigen Starthöchstgewichts und der Zahl der Passagiersitze, können die Mitgliedstaaten vor jedem in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Bezugszeitraum beschließen, folgendes nicht zu tun:

a) festgestellte Kosten nach Maßgabe von Artikel 6 der vorliegenden Verordnung zu berechnen,

b) An- und Abfluggebühren nach Maßgabe von Artikel 11 der vorliegenden Verordnung zu berechnen,

c) Gebührensätze für An- und Abflug nach Maßgabe von Artikel 13 der vorliegenden Verordnung festzusetzen.

Unterabsatz 1 gilt unbeschadet der Anwendung der Grundsätze in Artikel 14 und 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und unterliegt Artikel 1 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010.

Die Mitgliedstaaten, die beschließen, die in Unterabsatz 1 aufgeführten Bestimmungen nicht anzuwenden, führen eine detaillierte Bewertung durch, inwieweit die Bedingungen von Anhang I der vorliegenden Verordnung erfüllt sind. Die Bewertung schließt Anhörungen der Vertreter der Luftraumnutzer ein.

Diese Mitgliedstaaten legen der Kommission einen detaillierten Bericht über die in Unterabsatz 3 genannte Bewertung vor, ob die Bedingungen hinsichtlich aller in Anhang I aufgeführten Kriterien erfüllt sind. Dieser Bericht ist durch Nachweise untermauert, schließt das Ergebnis der Anhörungen der Vertreter der Luftraumnutzer ein und enthält eine ausführliche Begründung der Schlussfolgerungen des Mitgliedstaats.

Nach Konsultation des betreffenden Mitgliedstaats kann die Kommission beschließen, dass die in Anhang I der vorliegenden Verordnung aufgeführten Bedingungen nicht erfüllt wurden, und spätestens zwei Monate nach Erhalt des Berichts den Mitgliedstaat auffordern, die Bewertung erneut unter überarbeiteten Bedingungen vorzunehmen.

Wenn die Kommission dementsprechend beschließt, gibt sie genau an, welche Teile der Bewertung zu überarbeiten sind, sowie die Gründe dafür.

---

[1] ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

▼M1

Wenn die Kommission eine überarbeitete Bewertung angefordert hat, legt der betreffende Mitgliedstaat spätestens zwei Monate nach Zugang des Beschlusse der Kommission einen Bericht über die Schlussfolgerungen der überarbeiteten Bewertung vor.

Der endgültige Bericht wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und gilt für die Dauer des betreffenden Bezugszeitraums.

▼B

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

Zusätzlich gelten folgende Definitionen:

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

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

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

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

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

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

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

▼M1

h) „festgestellte Kosten“ bezeichnet die durch den Mitgliedstaat im Voraus festgestellten Kosten nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a und der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

i) „Bezugszeitraum“ bezeichnet den Bezugszeitraum für das durch Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 eingerichtete Leistungssystem.

▼M1

j) „Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr“ bezeichnet die Summe der Starts und Landungen im gewerblichen Luftverkehr, die als Durchschnitt über die drei Jahre vor Annahme der in Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 genannten Leistungspläne berechnet wird.

k) „andere Einnahmen“ bezeichnen Einnahmen, die von Seiten öffentlicher Stellen erhalten werden, oder Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten, die Flugsicherungsorganisationen ausüben können, und/oder im Fall von Gebührensätzen für An- und Abflug Einnahmen aus Verträgen oder Vereinbarungen zwischen Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreiber, welche Flugsicherungsorganisationen bezüglich der Höhe der Gebührensätze zugute kommen.

▼B

Artikel 3

Grundsätze der Gebührenregelung

▼M1

(1) Für die Gebührenregelung gelten die Grundsätze in Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

(2) Die festgestellten Kosten von Strecken-Flugsicherungsdiensten werden aus Streckengebühren, die den Nutzern von Flugsicherungsdiensten gemäß den Bestimmungen von Kapitel III auferlegt werden, und/oder anderen Einnahmen finanziert.

(3) Die festgestellten Kosten von An- und Abflug-Flugsicherungsdiensten werden aus An- und Abfluggebühren, die den Nutzern von Flugsicherungsdiensten gemäß den Bestimmungen von Kapitel III auferlegt werden, und/oder anderen Einnahmen finanziert. Diese können mit dem Recht der Europäischen Union konformen Quersubventionierungen einschließen.

▼B

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

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

Artikel 4

Festlegung von Gebührenzonen

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

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

▼M1

(3) Eine Streckengebührenzone reicht vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum. Die Mitgliedstaaten können in einer Streckengebührenzone eine besondere Zone für komplexe An- und Abflugbereiche einrichten.

▼M1

(4) Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, als mögliche Folge der Schaffung einer gemeinsamen Gebührenzone in einem funktionalen Luftraumblock, gewährleisten diese Mitgliedstaaten, dass die vorliegende Verordnung in dem betreffenden Luftraum möglichst kohärent und einheitlich durchgeführt wird.

Wenn eine einheitliche Anwendung der vorliegenden Verordnung im betreffenden Luftraum nicht möglich ist, informieren die Mitgliedstaaten die Nutzer über diese Unterschiede in der Anwendung in transparenter Weise und setzen die Kommission und Eurocontrol von diesen Unterschieden in Kenntnis.

▼B

KAPITEL II

KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

Artikel 5

Kostenrelevante Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten

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

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

▼M1

(2) Die Mitgliedstaaten können gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 folgende Kosten als festgestellte Kosten angeben, wenn sie bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstanden sind:

a) den nationalen Behörden entstandene Kosten,

b) qualifizierten Stellen im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 entstandene Kosten,

c) Kosten aus internationalen Übereinkünften.

(3) Gemäß Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und unbeschadet anderer Finanzierungsquellen sowie im Einklang mit dem Recht der Union kann ein Teil der Einnahmen aus den Gebühren dazu verwendet werden, gemeinsame Vorhaben bezüglich netzbezogener Funktionen zu finanzieren, die im Hinblick auf die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste in Europa von besonderem Interesse sind. In einem solchen Fall gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass eine umfassende und transparente Rechnungslegung eingerichtet ist, so dass die Luftraumnutzer nicht doppelt mit Gebühren belastet werden. Diese festgestellten Kosten, die das gemeinsame Vorhaben finanzieren, sind gemäß Anhang II eindeutig anzugeben.

▼B

Artikel 6

Berechnung der Kosten

▼M1

(1) Die festgestellten Kosten und die Istkosten umfassen die Kosten kostenrelevanter Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung und werden im Einklang mit den Rechnungslegungsanforderungen von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ermittelt.

Die aus der Einführung der internationalen Rechnungslegungsstandards resultierenden einmaligen Effekte können über einen Zeitraum bis zu 15 Jahren verteilt werden.

Unbeschadet der Artikel 16 und 18 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 werden die festgestellten Kosten vor Beginn eines jeden Bezugszeitraums als Teil der Leistungspläne nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 für jedes Kalenderjahr des Bezugszeitraums sowohl real als auch nominal festgelegt. Die Gebührensätze werden auf der Grundlage der nominal angegebenen Kosten berechnet. Für jedes Jahr des Bezugszeitraums wird die Differenz zwischen den vor dem Bezugszeitraum nominal angegebenen festgestellten Kosten und den festgestellten Kosten, die auf der Grundlage der tatsächlichen von der Kommission (EUROSTAT) für das Jahr ermittelten Inflation angepasst wurden, spätestens im Jahr n+2 vorgetragen.

Die festgestellten Kosten und die Istkosten werden in der Landeswährung angegeben. Wird bezüglich eines funktionalen Luftraumblocks eine gemeinsame Gebührenzone mit einem einheitlichen Gebührensatz eingerichtet, gewährleisten die betreffenden Mitgliedstaaten die Umrechnung der nationalen Kosten in Euro oder in die Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten um eine transparente Berechnung des Gebührensatzes in Anwendung von Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 der vorliegenden Verordnung zu ermöglichen. Diese Mitgliedstaaten setzen die Kommission und Eurocontrol hiervon in Kenntnis.

▼B

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

▼M1

Die Personalkosten umfassen die Bruttovergütung, die Überstundenvergütung, den Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung sowie Kosten der Altersversorgung und sonstige Vergütungen. Der Berechnung der Kosten der Altersversorgung können vorsichtige Annahmen gemäß dem Rahmen der Versorgungsregelung oder gemäß anwendbarem einzelstaatlichen Recht zugrunde gelegt werden. Diese Annahmen sind im nationalen Leistungsplan im Einzelnen anzugeben.

▼B

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

▼M1

Die Abschreibungskosten beziehen sich auf das gesamte Anlagevermögen, das für Flugsicherungsdienste eingesetzt wird. Das Anlagevermögen wird entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Kosten des Anlagevermögens linear abgeschrieben. Die Abschreibung kann auf der Grundlage der Anschaffungs- oder der Wiederbeschaffungskosten berechnet werden. Die Abschreibungsmethode muss während der Abschreibungsdauer beibehalten werden und mit der angewendeten Methode zur Berechnung der Kapitalkosten vereinbar sein. Werden Wiederbeschaffungskosten zugrunde gelegt, sind auch die entsprechenden Anschaffungskosten anzugeben, um einen Vergleich und eine Bewertung zu ermöglichen.

Die Kapitalkosten entsprechen dem Produkt aus:

a) der Summe des von der nationalen Aufsichtsbehörde ermittelten durchschnittlichen Nettobuchwerts des von der Flugsicherungsorganisation eingesetzten Anlagevermögens und etwaigen Berichtigungen auf das Gesamtvermögen, das bereits in Betrieb ist oder das sich im Bau befindet, und des durchschnittlichen Nettoumlaufvermögens, ausschließlich zinstragender Konten, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich ist, und

b) dem gewichteten Durchschnitt aus dem Zinssatz für Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalverzinsung. Für Flugsicherungsorganisationen ohne Eigenkapital wird der gewichtete Durchschnitt auf der Grundlage einer Rendite berechnet, die auf die Differenz zwischen dem Gesamtvermögen nach Buchstabe a und den Verbindlichkeiten angewendet wird.

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

Alle Anpassungen, die über die internationalen Rechnungslegungsstandards hinausgehen, sind im nationalen Leistungsplan zur Überprüfung durch die Kommission und in den gemäß Anhang II vorzulegenden zusätzlichen Informationen anzugeben.

▼B

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

(3) ►M1 Für die Zwecke von Absatz 2 Unterabsatz 5 hängt die Gewichtung von dem anteilmäßigen Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenfinanzierung ab. Der Zinssatz für Verbindlichkeiten entspricht dem durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten der Flugsicherungsorganisation. Bei der Eigenkapitalrendite ist das tatsächliche finanzielle Risiko der Flugsicherungsorganisation zugrunde zu legen. ◄

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

Artikel 7

Kostenzuweisung

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

▼B

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

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

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

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

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

▼M1

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b legen die Mitgliedstaaten vor dem Beginn jedes Bezugszeitraums für jeden Flughafen die Kriterien fest, die zur Aufteilung der Kosten auf An- und Abflugdienste einerseits und Streckendienste andererseits verwendet werden, und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

▼B

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

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

▼M1

Artikel 8

Transparenz der Kosten und der Gebührenerhebung

(1) Spätestens sechs Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums bieten die Mitgliedstaaten den Vertretern der Luftraumnutzer eine Konsultation zu den festgestellten Kosten, geplanten Investitionen, Prognosen zu den Dienstleistungseinheiten, der Gebührenpolitik und den sich daraus ergebenden Gebührensätzen an; sie werden dabei von den Flugsicherungsorganisationen unterstützt. Die Mitgliedstaaten gewähren den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission und gegebenenfalls Eurocontrol in einer transparenten Weise Einblick in ihre nach Maßgabe von Artikel 5 festgestellten nationalen Kosten oder Kosten funktionaler Luftraumblöcke sowie in ihre Gebühreneinheiten.

Während des Bezugszeitraums bieten die Mitgliedstaaten jährlich den Vertretern der Luftraumnutzer eine Konsultation an, um sie hinsichtlich etwaiger Abweichungen von der Prognose zu konsultieren, insbesondere bezüglich

a) des tatsächlichen Verkehrs und der tatsächlichen Kosten im Vergleich zum prognostizierten Verkehr und den festgestellten Kosten,

▼M1

b) der Umsetzung des Verfahrens zur Risikoteilung nach Artikel 11a,

c) der Anreizregelungen nach Artikel 12.

Die Konsultation kann regional durchgeführt werden. Den Vertretern der Luftraumnutzer ist das Recht vorbehalten, weitere Konsultationen zu beantragen. Es erfolgt ebenfalls eine systematische Konsultation der Nutzer nach Auslösung des Vorwarnmechanismus im Hinblick auf eine Änderung des Gebührensatzes.

(2) Die in Absatz 1 genannten Informationen basieren auf den Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen der Anhänge II und VI oder im Fall, dass ein Mitgliedstaat auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke beschlossen hat, gemäß Artikel 1 Absatz 6, keine festgestellten Kosten oder Anflug- oder Abfluggebühren zu berechnen oder keine Gebührensätze für An- und Abflug festzulegen, auf den Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen des Anhangs III. Die entsprechenden Unterlagen werden den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission, Eurocontrol und den nationalen Aufsichtsbehörden drei Wochen vor der Konsultation zur Verfügung gestellt. Für die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte jährliche Konsultation werden die relevanten Informationen den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission, Eurocontrol und den nationalen Aufsichtsbehörden jährlich spätestens am 1. November zur Verfügung gestellt.

▼B

KAPITEL III

FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNGSDIENSTE DURCH FLUGSICHERUNGSGEBÜHREN

Artikel 9

Freistellung von Flugsicherungsgebühren

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

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

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

▼M1

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

▼B

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

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

a) Flüge von Militärflugzeugen eines beliebigen Staates;

▼B

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

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

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

e) VFR-Flüge;

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

g) Flüge des Zolls und der Polizei.

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

(4) ►M1 ———— ◄

▼M1

Die Kosten für gebührenfreie Flüge setzen sich zusammen aus:

▼B

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

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

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

▼M1

Artikel 10

Berechnung der Streckengebühren

(1) Die Streckengebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten Streckengebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese Streckengebührenzone festgesetzten Gebührensatz und den Strecken-Dienstleistungseinheiten für diesen Flug; die Möglichkeit nach Artikel 3 Absatz 2, Strecken-Flugsicherungsdienste durch andere Einnahmen zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt.

(2) Der Gebührensatz und die Streckendienstleistungseinheiten werden nach Maßgabe von Anhang IV berechnet.

▼M1

Artikel 11

Berechnung der An- und Abfluggebühren

(1) Die An- und Abfluggebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese An- und Abfluggebührenzone festgesetzten Gebührensatz und den An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten für diesen Flug; die Möglichkeit nach Artikel 3 Absatz 3, Flugsicherungsdienste für An- und Abflüge durch andere Einnahmen zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt. Für die Zwecke der Gebührenerhebung zählen An- und Abflug als ein Flug. Zähleinheit ist entweder der ankommende oder abgehende Flug.

(2) Der Gebührensatz und die An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten werden nach Maßgabe von Anhang V berechnet.

Artikel 11a

Risikoteilung

(1) Dieser Artikel legt die Verfahren zur Verkehrsrisiko- und Kostenrisikoteilung fest. Er gilt gemäß den Grundsätzen von Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010.

(2) Die folgenden Kosten werden nicht in die Teilung des Verkehrsrisikos einbezogen und werden ungeachtet der Verkehrsentwicklung angelastet:

a) die in Anwendung von Artikel 5 Absatz 2 festgestellten Kosten mit Ausnahme von Vereinbarungen über die grenzübergreifende Erbringung von Flugverkehrsdiensten,

b) die festgestellten Kosten der Anbieter von Wetterdiensten,

c) die genehmigten Überträge aus einem früheren Jahr oder Bezugszeitraum sowie die Boni oder Mali aus Anreizregelungen,

d) durch Verkehrsschwankungen verursachte Über- oder Unterdeckungen werden spätestens im Jahr n+2 angelastet.

Die Mitgliedstaaten können außerdem die festgestellten Kosten von Flugsicherungsorganisationen von der Teilung des Verkehrsrisikos ausnehmen, denen die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gestattet wurde.

(3) Falls in einem Jahr die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten nicht um mehr als 2 % über oder unter der zu Beginn des Bezugszeitraums getroffenen Prognose liegt, werden die zusätzlichen Einnahmen oder die Einnahmeverluste der Flugsicherungsorganisation in Bezug auf die festgestellten Kosten nicht übertragen.

(4) Falls in einem Jahr n die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten um mehr als 2 % über der zu Beginn des Bezugszeitraums getroffenen Prognose liegt, werden mindestens 70 % der zusätzlichen Einnahmen, die die betreffenden Flugsicherungsorganisationen über einen Anteil von 2 % an der Differenz zwischen den tatsächlichen Dienstleistungseinheiten und der Prognose bezüglich der festgestellten Kosten hinaus erzielen, den Luftraumnutzern spätestens im Jahr n+2 zurückgegeben.

▼M1

Falls in einem Jahr n die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten um mehr als 2 % unter der zu Beginn des Bezugszeitraums getroffenen Prognose liegt, werden höchstens 70 % der Einnahmeverluste, die den betreffenden Flugsicherungsorganisationen über einen Anteil von 2 % an der Differenz zwischen den tatsächlichen Dienstleistungseinheiten und der Prognose bezüglich der festgestellten Kosten hinaus entstehen, den Luftraumnutzern grundsätzlich spätestens im Jahr n+2 angelastet. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, den Übertrag solcher Einnahmeverluste über mehrere Jahre zu verteilen, um den Gebührensatz stabil zu halten.

(5) Die Aufteilung des Verkehrsrisikos gemäß Absatz 4 wird für den gesamten Bezugszeitraum im Anschluss an die in Artikel 8 genannte Konsultation ermittelt und im nationalen Leistungsplan oder Leistungsplan für den funktionalen Luftraumblock festgelegt.

(6) Falls in einem Jahr n die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten 90 % des zu Beginn des Bezugszeitraums prognostizierten Werts unterschreitet, wird der Einnahmeverlust, den die betreffenden Flugsicherungsorganisationen erlitten haben, der 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Dienstleistungseinheiten und der Prognose bezüglich der festgestellten Kosten überschreitet, den Luftraumnutzern in voller Höhe grundsätzlich spätestens im Jahr n+2 angelastet. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, den Übertrag solcher Einnahmeverluste über mehrere Jahre zu verteilen, um den Gebührensatz stabil zu halten.

Falls in einem Jahr n die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten 110 % des zu Beginn des Bezugszeitraums prognostizierten Werts überschreitet, werden die zusätzlichen Einnahmen, den die betreffenden Flugsicherungsorganisationen erzielt haben, der 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen Dienstleistungseinheiten und der Prognose bezüglich der festgestellten Kosten überschreitet, den Luftraumnutzern in voller Höhe spätestens im Jahr n+2 zurückgegeben.

(7) Flugsicherungsorganisationen ohne Eigenkapital oder mit einem Eigenkapital von weniger als 5 % der Gesamtverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2011 können von der Teilung des Verkehrsrisikos für den ersten Bezugszeitraum ausgenommen werden, um einen geringeren Anteil an Fremdfinanzierung zu erreichen. Ein solcher Beschluss ist im Leistungsplan zur Überprüfung durch die Kommission und in den zusätzlichen Informationen anzugeben, die gemäß Anhang II vorzulegen sind. Die Mitgliedstaaten beschreiben und begründen die geplanten Maßnahmen zur Erreichung eines geringeren Fremdfinanzierungsanteils und deren Zeitplan.

(8) Die folgenden Grundsätze gelten für die Teilung des Kostenrisikos:

a) Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt unter den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, kann die sich ergebende Differenz von der Flugsicherungsorganisation, dem Mitgliedstaat oder der betreffenden qualifizierten Stelle einbehalten werden.

b) Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt über den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, wird unbeschadet der Aktivierung eines Vorwarnmechanismus nach Artikel 18 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 die sich ergebende Differenz von der Flugsicherungsorganisation, dem Mitgliedstaat oder der betreffenden qualifizierten Stelle getragen.

▼M1

c) Von der Anwendung der Buchstaben a und b ausgenommen werden kann die Differenz zwischen tatsächlichen und festgestellten Kosten, die als außerhalb der Kontrolle der Flugsicherungsorganisationen, Mitgliedstaaten und qualifizierten Stellen liegend angesehen werden können, aufgrund:

i) unvorhergesehener Änderungen in nationalen Regelungen für die Altersversorgung und für die Rechnungslegung von Pensionsverpflichtungen;

ii) unvorhergesehener Änderungen in nationalen Steuervorschriften;

iii) unvorhergesehener und neuer Kostenpositionen, die nicht durch den nationalen Leistungsplan abgedeckt sind, aber aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen erforderlich sind;

iv) unvorhergesehener Änderungen der Kosten oder Einnahmen, aus internationalen Vereinbarungen;

v) wesentlicher Änderungen der Darlehenszinssätze.

Unbeschadet Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 wird von der nationalen Aufsichtsbehörde im Voraus anhand der Aufzählung in Unterabsatz 1 Ziffern i) bis v) eine Liste nicht kontrollierbarer Kostenfaktoren aufgestellt, die Teil des Leistungsplans ist.

Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt unter den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, wird die sich ergebende Differenz den Luftraumnutzern mittels Übertrag auf den folgenden Bezugszeitraum zurückgegeben.

Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt über den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, wird die sich ergebende Differenz an die Luftraumnutzer mittels Übertrag auf den folgenden Bezugszeitraum weitergegeben. Die betreffende nationale Aufsichtsbehörde gibt ihre ausdrückliche Zustimmung zum Übertrag, nachdem sie sichergestellt hat, dass

i) sich die Abweichung der Istkosten von den festgestellten Kosten tatsächlich aus Entwicklungen ergibt, die dem Einfluss der Flugsicherungsorganisation, des Mitgliedstaats oder der betreffenden qualifizierten Stelle entzogen sind;

ii) die an die Nutzer weiterzugebende Kostenabweichung genau identifiziert und kategorisiert wird.

Der Übertragsbetrag ist nach Faktoren aufzuschlüsseln und in den zusätzlichen Informationen, die gemäß Anhang VI bereitzustellen sind, darzulegen.

▼B

Artikel 12

Anreizmaßnahmen

▼M1

(1) Die Mitgliedstaaten können auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke diskriminierungsfrei und in transparenter Weise Anreizmaßnahmen einführen oder genehmigen, mit dem Ziel, Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten oder die Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu fördern, und die nach den Absätzen 2 und 3 eine andere Berechnung der Gebühren zur Folge haben. Die Anreize können sich an Flugsicherungsorganisationen oder Luftraumnutzer richten.

▼M1

(2) Im Einklang mit Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 können die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke finanzielle Anreize zur Erreichung von Leistungszielen durch ihre Flugsicherungsorganisationen einführen. Der Gebührensatz kann angepasst werden, um je nach tatsächlichem Leistungsniveau der Flugsicherungsorganisation bezüglich des betreffenden Ziels einen Bonus zu gewähren oder einen Malus aufzuerlegen. Solche Boni oder Mali sind nur anzuwenden, wenn die Leistungsabweichungen wesentliche Auswirkungen auf die Nutzer haben. Das anwendbare Bonus- und Malusniveau muss den zu erreichenden Zielen und der erreichten Leistung angemessen sein. Die Leistungsabweichungsniveaus und das anwendbare Bonus- und Malusniveau werden im Anschluss an das gemäß Artikel 8 erfolgte Angebot zur Konsultation ermittelt und durch den nationalen Leistungsplan oder den Leistungsplan für den funktionalen Luftraumblock festgelegt.

(3) Beschließt ein Mitgliedstaat Anreizmaßnahmen für die Nutzer von Flugsicherungsdiensten, nimmt er im Anschluss an das gemäß Artikel 8 erfolgte Angebot zur Konsultation eine Differenzierung bei den ihnen auferlegten Gebühren vor, um Anstrengungen seitens dieser Nutzer insbesondere bezüglich folgender Ziele Rechnung zu tragen:

a) optimierte Nutzung von Flugsicherungsdiensten;

b) Verringerung der Umweltauswirkungen des Fliegens;

c) Verringerung der Gesamtkosten der Flugsicherungsdienste und Steigerung ihrer Effizienz, insbesondere durch Verringerung oder Differenzierung der Gebühren je nach bordseitiger Ausrüstung mit kapazitätssteigernder Wirkung, oder durch Ausgleich der Unannehmlichkeiten bei Wahl weniger überlasteter Streckenführungen;

d) beschleunigte Einführung von ATM-Fähigkeiten im Rahmen von SESAR.

▼B

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

Artikel 13

Festsetzung der Gebührensätze für die einzelnen Gebührenzonen

▼M1

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jede Gebührenzone jährlich Gebührensätze festgelegt werden.

Gebührensätze werden in Landeswährung festgesetzt. Beschließen Mitgliedstaaten, die Teil eines funktionalen Luftraumblocks bilden, eine gemeinsame Gebührenzone mit einem einheitlichen Gebührensatz einzuführen, wird dieser Gebührensatz in Euro oder in der Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten festgesetzt. Die betreffenden Mitgliedstaaten setzen die Kommission und Eurocontrol von der anwendbaren Währung in Kenntnis.

(2) Gemäß Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 18 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 kann der Gebührensatz im Laufe des Jahres geändert werden, wenn ein Vorwarnmechanismus ausgelöst wird.

▼B

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

▼M1

(4) Gebührensätze für das erste Jahr des Bezugszeitraums werden auf der Grundlage des Leistungsplans berechnet, den der betreffende Mitgliedstaat oder funktionale Luftraumblock zum 1. November des Jahres vor Beginn des Bezugszeitraums übermittelt hat. Werden Leistungspläne nach dem 1. November des Jahres vor Beginn des Bezugszeitraums verabschiedet, werden die Gebührensätze erforderlichenfalls auf der Grundlage des endgültig verabschiedeten Plans oder der beschlossenen anwendbaren Korrekturmaßnahmen neu berechnet.

▼B

Artikel 14

Erhebung der Gebühren

▼M1

(1) Die Mitgliedstaaten können die Gebühren im Wege einer einzigen Gebühr pro Flug erheben. Werden Gebühren auf regionaler Basis in Rechnung gestellt und erhoben, kann als Rechnungswährung der Euro verwendet werden und es kann ein Verwaltungsgebührensatz zur Vergütung der Kosten der Rechnungsstellung und Gebührenerhebung auf den betreffenden Gebührensatz aufgeschlagen werden.

▼B

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

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

▼M1

▼B

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 16

Rechtsbehelf

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

Artikel 17

Erleichterung der Aufsicht

▼M1

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

▼B

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

▼B

b) Kopien oder Auszüge aus diesen Unterlagen anzufertigen,

c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle zu fordern,

d) Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

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

▼M1

Artikel 17a

Überprüfung

Die in Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 genannte Überprüfung des Leistungssystems durch die Kommission umfasst das Risikoteilungsverfahren nach Artikel 11a der vorliegenden Verordnung und die Anreizregelungen nach Artikel 12 der vorliegenden Verordnung sowie deren Auswirkungen und Wirksamkeit hinsichtlich der Erreichung der festgelegten Leistungsziele.

▼B

Artikel 18

Inkrafttreten

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

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

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

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

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

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

▼B

ANHANG I

PRÜFUNG DER FLUGHÄFEN NACH ARTIKEL 1 ABSATZ 6

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

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

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

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

   — Die Länge der Vertragsdauer.

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

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

   — Können die Flughäfen, Flugsicherungsdienste selbst erbringen?

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

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

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

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

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

4. inwieweit Flughäfen wirtschaftlichem Kostendruck oder anreizgestützten Regulierungsmaßnahmen unterliegen:

   — Werben die Flughäfen aktiv um Fluggesellschaften?

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

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

▼M1

5. Bei mehr als 150 000 gewerblichen Flugbewegungen im Jahr wird die in Nummern 1 bis 4 genannte Prüfung auf der Ebene jedes einzelnen Flughafens durchgeführt.

▼M1

ANHANG II

Transparenz der Gebührenerhebungsgrundlage

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen füllen die nachstehende Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone und für jeden Bezugszeitraum aus. Die Mitgliedstaaten erstellen darüber hinaus eine konsolidierte Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone.

Eine konsolidierte Tabelle ist für alle Flughäfen auszufüllen, die den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegen.

Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, füllen sie die Tabelle gemeinsam im Einklang mit den nach Artikel 4 Absatz 4 getroffenen Vereinbarungen aus.

Die Istkosten werden anhand der geprüften Abschlüsse festgestellt. Die Kosten werden im Einklang mit dem zur Zertifizierung erforderlichen Geschäftsplan festgestellt und in der Währung angegeben, in der sie gemäß Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 ermittelt wurden.

Um die Festlegung von Leistungszielen mit Geltung in der gesamten Union durch die Kommission zu erleichtern und unbeschadet der auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke zu verabschiedenden Leistungspläne tragen die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen achtzehn Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums die ursprünglichen Prognosewerte in die Berichtstabelle ein.

▼**M1**

Tabelle 1 - Gesamtkosten

Bezeichnung der Gebührenzone Bezeichnung der Organisation	Bezugszeitraum: N - (N+4)

	Festgestellte Kosten					Istkosten				
Einzelangaben zu den Kosten	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Kosten nach Art (nominal)										
Personal										
Andere Betriebskosten										
Abschreibung										
Kapitalkosten										
Außerordentliche Posten										
Gesamtkosten										
Insgesamt % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Andere Betriebskosten % n/n-1										
Kosten nach Diensten (nominal)										
Flugverkehrsmanagement										
Kommunikation										
Navigation										
Überwachung										
Suche und Rettung										
Flugberatung										
Flugwetterdienste										
Aufsicht										
Andere staatliche Kosten										
Gesamtkosten										
Insgesamt % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
Zusatzinformationen zu Kapitalkosten und Kosten gemeinsamer Projekte (nominal)										
Durchschn. Vermögensbasis										
Nettobuchwert Anlagevermögen										
Berichtigungen Gesamtvermögen										
Nettoumlaufvermögen										
Vermögensbasis gesamt										
Kapitalkosten %										
Kapitalkosten vor Steuern %										
Eigenkapitalrendite %										
Durchschn. Zinssatz für Verbindlichkeiten %										
Kosten gemeinsamer Projekte										
Gemeinsames Projekt 1										
Zusatzinformationen zu Inflation und Gesamtkosten (real)										
Inflation % (1)										
Gesamtkosten real (2)										
Gesamt % n/n-1										
Abzug von Kosten für freigestellte VFR-Flüge (nominal)										
Gesamtkosten										
Kosten für freigestellte VFR-Flüge										
Gesamtkosten nach Abzug (3)										

Kosten und Posten der Vermögensbasis in Millionen in Landeswährung - Dienstleistungseinheiten in Millionen
(1) Prognostizierte Inflation zur Ermittlung der festgestellten Kosten (nominal) - Ist-Inflation laut EUROSTAT
(2) Festgestellte Kosten (Leistungsplan) (real) - Istkosten (real)
(3) Festgestellte Kosten (nach Abzug der VFR-Kosten) gemäß Anhang II (nominal)

▼M1

2. WEITERE ANGABEN

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

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

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

— Begründung der Kapitalkosten einschließlich der Vermögensbestandteile, etwaige Berichtigungen des Gesamtvermögens und Eigenkapitalrendite;

— Beschreibung der gesamten festgestellten Kosten für jeden Flughafen, der den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegt, für jede An- und Abflug-Gebührenzone; bei Flughäfen mit weniger als 20 000 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr (berechnet als Durchschnitt der drei Vorjahre) können die Kosten aggregiert angegeben werden;

— Definition der Kriterien zur Aufteilung der Kosten zwischen An- und Abflugdiensten und Streckendiensten für jeden regulierten Flughafen;

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

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

— wie in Nummer 1 vorgeschrieben achtzehn Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums eine Beschreibung der gemeldeten Prognosen für Kosten und Verkehr;

— für jedes Jahr des Bezugszeitraums eine Beschreibung der gemeldeten Istkosten und deren Abweichung von den festgestellten Kosten.

▼B

ANHANG III

BESONDERE TRANSPARENZANFORDERUNGEN AN FLUGHÄFEN IM SINNE VON ARTIKEL 1 ABSATZ 6

1. KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

1.1 **Berichtstabelle**

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

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

Die Kosten werden in der Landeswährung angegeben.

Tabelle 1

Gesamtkosten

Organisation:

Gebührenzone:

Jahr n:

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

▼M1

1.2. **Weitere Angaben**

Darüber hinaus legen die Flugsicherungsorganisationen mindestens folgende Angaben vor:

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

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

▼**M1**

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

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

— Begründung der Kapitalkosten einschließlich der Vermögensbestandteile, etwaige Berichtigungen des Gesamtvermögens und Eigenkapitalrendite.

▼**B**

2. FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNG

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

— Beschreibung der Finanzierung der Kosten der Flugsicherungsdienste.

▼M1

ANHANG IV

Berechnung der Streckendienstleistungen und Gebührensätze

1. Berechnung der Streckendienstleistungseinheiten

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

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

1.3 Sind Einflug- und Ausflugpunkt eines Fluges in einer Gebührenzone identisch, entspricht der Faktor „Flugstrecke“ der Großkreisentfernung zwischen diesen Punkten und dem entferntesten Punkt des Flugplans multipliziert mit zwei.

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

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

2. Berechnung der Streckengebührensätze

2.1 Der Streckengebührensatz wird vor Beginn eines jeden Jahres des Bezugszeitraums berechnet.

2.2 Er wird errechnet, indem die Summe folgender Elemente durch die prognostizierte Zahl der gesamten Streckendienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr geteilt wird:

i) festgestellte Kosten des betreffenden Jahres,

ii) Berücksichtigung der Differenz zwischen prognostizierter und tatsächlicher Inflation gemäß Artikel 6 Absatz 1,

iii) Überträge, die sich aus der Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 11a Absätze 2 bis 7 ergeben,

iv) Überträge aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum, die sich aus der Teilung des Kostenrisikos nach Artikel 11a Absatz 8 ergeben,

v) Boni und Mali, die sich aus den finanziellen Anreizen nach Artikel 12 Absatz 2 ergeben,

▼**M1**

vi) für die ersten beiden Bezugszeiträume die von den Mitgliedstaaten bis einschließlich 2011 getragenen Über- und Unterdeckungen,

vii) Abzug der Kosten für VFR-Flüge gemäß Artikel 7 Absatz 4.

▼M1

ANHANG V

Berechnung der An- und Abflugdienstleistungen und Gebührensätze

1. Berechnung der An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten

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

1.2 Der Faktor „Gewicht“ entspricht dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs gemäß Anhang IV Nummer 1.5 angibt, potenziert mit 0,7. Während einer Übergangszeit von fünf Jahren nach Berechnung des ersten An- und Abfluggebührensatzes auf der Grundlage dieser Verordnung liegt dieser Exponent jedoch zwischen 0,5 und 0,9.

2. Berechnung der An- und Abfluggebührensätze

2.1 Der An- und Abfluggebührensatz wird vor Beginn eines jeden Jahres des Bezugszeitraums berechnet.

2.2 Er wird errechnet, indem die Summe folgender Elemente durch die prognostizierte Zahl der gesamten An- und Abflugdienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr geteilt wird:

i) festgestellte Kosten des betreffenden Jahres,

ii) Berücksichtigung der Differenz zwischen prognostizierter und tatsächlicher Inflation gemäß Artikel 6 Absatz 1,

iii) Überträge, die sich aus der Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 11a Absätze 2 bis 7 ergeben,

iv) Überträge aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum, die sich aus der Teilung des Kostenrisikos nach Artikel 11a Absatz 8 ergeben,

v) Boni und Mali, die sich aus den finanziellen Anreizen nach Artikel 12 Absatz 2 ergeben,

vi) für die ersten beiden Bezugszeiträume die von den Mitgliedstaaten bis zum Jahr vor Anwendung dieser Verordnung auf An- und Abfluggebühren getragenen Über- und Unterdeckungen,

vii) Abzug der Kosten für VFR-Flüge gemäß Artikel 7 Absatz 4.

▼**M1**

ANHANG VI

Gebührenregelung

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen füllen die nachstehende Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone und für jeden Bezugszeitraum aus. Die Mitgliedstaaten erstellen darüber hinaus eine konsolidierte Tabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone.

Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, füllen sie die Tabelle gemeinsam im Einklang mit den nach Artikel 4 Absatz 4 getroffenen Vereinbarungen aus.

▼M1

Tabelle 2 - Berechnung des Gebührensatzes

Bezeichnung der Gebührenzone Bezeichnung der Organisation	Bezugszeitraum: N - (N+4)

Berechnung des Gebührensatzes	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Festgestellte Kosten (nominal) und Inflationsanpassung					
Festgestellte Kosten (nominal) - ohne VFR (übernommen aus Anhang II) Tatsächliche Inflationsrate laut EUROSTAT - Anhang II Prognostizierte Inflationsrate - Anhang II Inflationsanpassung - Art. 6 Abs. 1: zu übertragende Beträge Jahr n					
2. Prognose und Istwerte Dienstleistungseinheiten insgesamt					
Prognostizierte Dienstleistungseinheiten insgesamt (Leistungsplan) Istwert Dienstleistungseinheiten insgesamt Prognose Dienstleistungseinheiten insgesamt (in %)					
3. Kosten mit Teilung des Verkehrsrisikos (Flugsicherungsorganisation)					
Festgestellte Kosten nominell – ohne VFR (übernommen aus Anhang II) Inflationsanpassung – Art. 6 Abs. 1: Übertrag auf Jahr n Verkehr – Art. 11a Abs. 2: Überträge auf Jahr n Teilung Verkehrsrisiko – Art. 11a Abs. 2 bis 7: zus. Einnahmen übertragen auf Jahr n Teilung Verkehrsrisiko – Art. 11a Abs. 2 bis 7: Einnahmeverluste übertragen auf Jahr n Nicht kontrollierbare Kosten – Art. 11a Abs. 8 Buchst. c: Überträge auf Jahr n Bonus oder Malus für Leistung – Art. 12 Abs. 2 Angelastete Über-(–) oder Unterdeckungen(+) ([1]) : Überträge auf Jahr n Summe für Gebührensatzberechnung Jahr n					
Teilung Verkehrsrisiko – Art. 11a Abs. 2 bis 7: zu übertragende zus. Einnahmen Jahr n Teilung Verkehrsrisiko – Art. 11a Abs. 2 bis 7: zu übertragender Einnahmeverlust Jahr n					
Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos					
% zus Einnahmen zurückgegeben an die Nutzer im Jahr n+2 – Art. 11a Abs. 4 Unterabs. 1 % Einnahmeverlust zu tragen von den Luftraumnutzern – Art. 11a Abs. 4 Unterabs. 2					
4. Kosten, die nicht der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegen – Art. 11a Abs. 2					
Festgestellte Kosten (nominal) – ohne VFR (übernommen aus Anhang II) Inflationsanpassung – Art. 6 Abs. 1: Übertrag auf Jahr n Verkehr – Art. 11a Abs. 2: Beträge übertragen auf Jahr n Nicht kontrollierbare Kosten – Art. 11a Abs. 8 Buchst. c: Überträge auf Jahr n Angelastete Über-(–) oder Unterdeckungen(+) ([1]): Überträge auf Jahr n Summe für Gebührensatzberechnung Jahr n					
5. Andere Einnahmen - angewendeter Gebührensatz (in Landeswährung)					
Einnahmen aus anderen Quellen - Art. 3 Gesamtsumme für Gebührensatzberechnung Jahr n					
Gebührensatz Jahr n (in Landeswährung)) ANSP-Komponente des Gebührensatzes MET-Komponente des Gebührensatzes NSA-Staatskomponente des Gebührensatzes					
Gebührensatz Jahr n, der ohne andere Einnahmen anwendbar gewesen wäre					

Kosten, Einnahmen und andere Beträge in Millionen in Landeswährung - Dienstleistungseinheiten in Millionen

([1]) Anhänge IV-V 2. vi) - Angelastete Über-/Unterdeckungen, die bis zum Jahr des Inkrafttretens der Verordnung entstanden sind

▼**M1**

2. WEITERE ANGABEN

Darüber hinaus legen die betreffenden Mitgliedstaaten mindestens folgende Angaben vor:

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

— Beschreibung und Erläuterung der Berechnung der geschätzten gebührenpflichtigen Dienstleistungseinheiten;

— Beschreibung der Freistellungspolitik und der Finanzierung der diesbezüglichen Kosten;

— Beschreibung der Überträge von Über- oder Unterdeckungen, die die Mitgliedstaaten tragen, bis zum Jahr 2011 für Streckengebühren und bis zum Jahr vor Anwendung dieser Verordnung auf An- und Abfluggebühren für letztere;

— Beschreibung der Unterdeckungen, die gemäß Artikel 11a Absatz 4 Unterabsatz 2 übertragen werden;

— Beschreibung der nach Faktoren aufgeschlüsselten Beträge, die aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum gemäß Artikel 11a Absatz 8 Buchstabe c übertragen werden;

— Beschreibung der anderen Einnahmen, sofern vorhanden;

— Beschreibung der Formel zur Berechnung der An- und Abfluggebühren;

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