

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1794/2006**af 6. december 2006****om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester****(EØS-relevant tekst)**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

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

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum («rammeforordningen») ⁽²⁾, særlig artikel 8, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har fået til opgave at fastlægge en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester i hele Fællesskabet. En forordning, der gælder umiddelbart, er det bedst egnede middel til at sikre en ensartet anvendelse af den fælles afgiftsordning i det fælles europæiske luftrum.
- (2) Eurocontrol har i henhold til artikel 8, stk. 1, i rammeforordningen fået mandat til at bistå Kommissionen med at udarbejde gennemførelsesbestemmelser for en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester. Nærværende forordning er baseret på Eurocontrols rapport af 29. oktober 2004.
- (3) Det er af største betydning for virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum, at der udformes en fælles afgiftsordning for de luftfartstjenester, der udøves i alle faser af en flyvning. En sådan ordning bør medvirke til at skabe større gennemsigtighed, hvad angår beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugere. Ordningen bør også fremme en sikker og effektiv udøvelse af luftfartstjenester over for brugerne, der finansierer ordningen, og stimulere en integreret udøvelse af tjenester.
- (4) I overensstemmelse med den overordnede målsætning om at gøre luftfartstjenesterne mere omkostningseffektive bør afgiftsordningen bidrage til øget omkostnings- og driftseffektivitet.

- (5) For at give passagererne adgang til lufttrafiknettet og navnlig til små og mellemstore lufthavne såvel som til større lufthavne til en acceptabel pris, bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende samme enhedsrate for tårn- og indflyvningskontrolafgifter i alle lufthavne, der betjenes af samme lufttrafiktjenesteudøver, eller efter omstændighederne i flere grupper af sådanne lufthavne, for at få dækket de samlede omkostninger ved tårn- og indflyvningskontrolltjenester.
- (6) Den fælles afgiftsordning bør være i overensstemmelse med artikel 15 i ICAO Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart.
- (7) Da hovedparten af medlemsstaterne er part i den multilaterale Eurocontrol-aftale om overflyvningsafgifter af 12. februar 1981, og Fællesskabet har undertegnet protokollen om tiltrædelse af den reviderede Eurocontrol-konvention, bør de regler, der fastlægges i nærværende forordning, være i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning.
- (8) Afgiftsordningen bør muliggøre en optimal udnyttelse af luftrummet under hensyntagen til lufttrafikken, navnlig inden for de funktionelle luftrumsblokke, der er oprettet i medfør af artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum («luftrumsforordningen») ⁽³⁾.
- (9) Ifølge den erklæring, der er knyttet til luftrumsforordningen ⁽⁴⁾, vil Kommissionen inden 2008 udarbejde en rapport om erfaringerne med at oprette funktionelle luftrumsblokke. I den forbindelse vil Kommissionen vurdere, hvilke problemer der kan opstå, hvis der opretholdes forskellige enhedsrater inden for en funktionel luftrumsblok.
- (10) Der bør stilles krav om, at der i rette tid forelægges fuldstændige og gennemskuelige oplysninger om omkostningsgrundlaget for repræsentanterne for luftrumsbrugere og for myndighederne.
- (11) Afgifterne, navnlig for lette luftfartøjer, bør ikke være så høje, at de virker som en bremse på brugen af faciliteter og tjenester, der er nødvendige for sikkerheden, eller på indførelsen nye teknikker og procedurer.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

⁽⁴⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 25.

- (12) Ved beregningen af afgifter for tårn- og indflyvningskontrolltjenester bør der tages hensyn til, at disse tjenester er af en anden art end overflyvningsluftfartstjenesterne.
- (13) Medlemsstaterne bør kunne fastsætte deres enhedsrater i fællesskab, især hvor afgiftszonerne strækker sig over mere end én medlemsstats luftrum, eller hvor medlemsstaterne er part i en fælles overflyvningsafgiftsordning.
- (14) For at gøre afgiftsordningen effektiv og nedbringe den administrative og regnskabsmæssige arbejdsbyrde bør medlemsstaterne kunne opkræve overflyvningsafgifter i fællesskab via en fælles overflyvningsafgiftsordning, hvor der opkræves en enkelt afgift pr. flyvning.
- (15) Det er vigtigt at styrke de retlige midler, der er nødvendige for at sikre, at brugerne af luftfartstjenester omgående og fuldt ud betaler afgifterne for de ydede luftfartstjenester.
- (16) Afgifter, der pålægges luftrumsbrugere, bør fastsættes og anvendes på en rimelig og gennemsigtig måde efter høring af brugerne. Sådanne afgifter bør tages op til revision med jævne mellemrum.
- (17) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Emne og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastlægger de foranstaltninger, der er nødvendige for udformningen af en afgiftsordning for luftfartstjenester, der er i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning.
2. Forordningen gælder for luftfartstjenester, der udøves af lufttrafiktjenesteudøvere, som er udpeget i medfør af artikel 8 i forordning (EF) nr. 550/2004, og af vejrtjenesteudøvere, der er udpeget i medfør af samme forordnings artikel 9, stk. 1, for den almene lufttrafik i det luftrum i ICAO EUR- og AFL-områderne, hvor medlemsstaterne er ansvarlige for udøvelsen af luftfartstjenester.
3. Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på luftfartstjenester, der udøves i det luftrum, der hører ind under deres ansvarsområde inden for andre ICAO-områder, forudsat

at de underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Medlemsstaterne kan anvende forordningen på luftfartstjenesteudøvere, der har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering, jf. artikel 7, stk. 5, i luftfartstjenesteforordningen.

5. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende denne forordning på luftfartstjenester, der udøves i lufthavne med en erhvervsmæssig lufttransport på under 50 000 flybevægelser om året, uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder, idet »flybevægelser« opgøres som summen af starter og landinger og beregnes som de foregående tre års gennemsnit.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom. Kommissionen offentliggør med jævne mellemrum en ajourført liste over fritagne lufthavne.

6. Med forbehold af de principper, der er anført i artikel 14 og 15 i luftfartstjenesteforordningen, kan medlemsstaterne træffe afgørelse om ikke at beregne tårn- og indflyvningskontrollafgifter, som fastsat i artikel 11 i nærværende forordning, ligesom de kan træffe afgørelse om ikke at fastsætte enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrolltjenester, som omhandlet i artikel 13 i nærværende forordning, for så vidt angår luftfartstjenester, der udøves på flyvepladser med en erhvervsmæssig lufttransport på under 150 000 flybevægelser om året uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder, idet »flybevægelser« opgøres som summen af starter og landinger og beregnes som de foregående tre års gennemsnit.

Før medlemsstaterne træffer en sådan afgørelse, skal de efter høring af repræsentanter for luftrumsbrugerne foretage en vurdering af, i hvilken udstrækning de betingelser, der er fastsat i bilag I, er opfyldt.

Den endelige vurdering af, om betingelserne er opfyldt, og medlemsstatens afgørelse, herunder en fuldstændig begrundelse for medlemsstatens konklusion og resultatet af høringen af brugerne, offentliggøres og meddeles til Kommissionen.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i rammeforordningen anvendelse.

Derudover finder følgende definitioner anvendelse:

- a) »luftfartstjenestebruger«: operatøren af luftfartøjet på det tidspunkt, hvor flyvningen gennemføres, eller, hvis dennes identitet ikke kendes, luftfartøjets ejer, medmindre ejeren kan bevise, at en anden var operatør på det tidspunkt

- b) »repræsentant for luftrumsbrugerne«: enhver juridisk person eller enhed, der repræsenterer interesserne hos en eller flere kategorier af luftfartstjenestebrugere
- c) »IFR«: Instrument Flight Rules, som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart (10. udgave — juli 2005)
- d) »VFR«: Visual Flight Rules, som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart (10. udgave — juli 2005)
- e) »overflyvningsafgiftszone«: et udsnit af luftrummet, for hvilket der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate
- f) »tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone«: en lufthavn eller en gruppe af lufthavne, for hvilke der er fastlagt et fælles omkostningsgrundlag og en fælles enhedsrate
- g) »erhvervsmæssig lufttransport«: en flyvning, der omfatter befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje.

Artikel 3

Principper for afgiftsordningen

1. Afgiftsordningen skal afspejle de direkte og indirekte påløbne omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester.
2. Omkostningerne ved overflyvningsafgifter finansieres gennem overflyvningsafgifter, der pålægges luftfartstjenestebrugere.
3. Omkostningerne ved tårn- og indflyvningskontroltjenester finansieres gennem tårn- og indflyvningskontrolafgifter, der pålægges luftfartstjenestebrugere, og/eller andre indtægter, herunder krydssubsidier i henhold til fællesskabslovgivningen.
4. Stk. 2 og 3 er ikke til hinder for, at fritagelsen af visse luftfartstjenestebrugere dækkes af andre finansieringskilder i medfør af artikel 9.
5. Afgiftsordningen skal være gennemsigtig og gøres til genstand for en høring, for så vidt angår omkostningsgrundlaget og omkostningernes fordeling på de forskellige tjenester.

Artikel 4

Fastlæggelse af afgiftszoner

1. Medlemsstaterne fastlægger afgiftszoner i det luftrum under deres ansvarsområde, hvor der ydes luftfartstjenester over for luftrumsbrugerne.

2. Afgiftszonerne fastlægges på en måde, der er forenelig med flyvekontrolaktiviteterne og -ydelserne efter høring af repræsentanterne for luftrumsbrugerne.

3. En overflyvningsafgiftszone strækker sig fra jorden op til og med det øvre luftrum, uden at dette dog er til hinder for, at en medlemsstat kan fastlægge en specifik zone for et kompleks tårn- og indflyvningskontrolområde efter høring af repræsentanterne for luftrumsbrugerne.

4. Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, træffer de berørte medlemsstater passende foranstaltninger for at sikre, at forordningen anvendes på en konsekvent og ensartet måde på det pågældende luftrum. De underretter Kommissionen og Eurocontrol herom.

KAPITEL II

OMKOSTNINGERNE VED UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER

Artikel 5

Tjenester, faciliteter og aktiviteter, der kan indgå i beregningsgrundlaget

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

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

2. Medlemsstaterne kan medregne følgende omkostninger, når disse opstår i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester:

- a) omkostninger, der bæres af de relevante nationale tilsynsmyndigheder
- b) omkostninger, der bæres af de anerkendte organisationer, jf. artikel 3 i luftfartstjenesteforordningen
- c) omkostninger, der hidrører fra internationale aftaler.

3. Uden at det berører muligheden for at anvende andre finansieringskilder, og med henblik på at tilvejebringe et højt niveau af sikkerhed, omkostningseffektivitet og service kan afgifterne anvendes til at finansiere projekter, der har til formål at bistå specifikke kategorier af luftrumsbrugere og/eller luftfartstjenesteudøvere for at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer, udøvelsen af luftfartstjenester og udnyttelsen af luftrummet i henhold til fællesskabsretten.

Artikel 6

Beregning af omkostninger

1. Omkostningerne ved de tjenester, faciliteter og aktiviteter, der i henhold til artikel 5 kan indgå i beregningsgrundlaget, fastslås i overensstemmelse med de regnskaber, der er omhandlet i artikel 12 i luftfartstjenesteforordningen for perioden 1. januar til 31. december. De ikke-tilbagevendende virkninger af indførelsen af internationale regnskabsstandarder, kan dog spredes ud over en periode på op til 15 år.

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

Personaleomkostninger omfatter bruttoløn, overtidsbetaling, arbejdsgiverbidrag til socialsikringsordninger samt pensionsomkostninger og andre ydelser.

Andre driftsomkostninger omfatter udgifter til indkøb af varer og tjenesteydelser, der anvendes i udøvelsen af luftfartstjenester. Navnlig udliciterede tjenesteydelser, såsom kommunikation, eksternt personale såsom konsulenter, materialer, energi og andre forsyningsomkostninger, leje af bygninger, udstyr og faciliteter, vedligeholdelse, forsikringsomkostninger og rejseudgifter. Når en lufttrafiktjenesteudøver køber andre luftfartstjenester, skal vedkommende medregne de faktiske udgifter til disse tjenester under andre driftsomkostninger.

Afskrivningsomkostningerne vedrører de samlede anlægsaktiver, der anvendes til luftfartstjenesteformål. Anlægsaktiver afskrives i henhold til deres forventede levetid, efter princippet om lineær afskrivning på grundlag af de historiske omkostninger. Hvis aktiverne tilhører en luftfartstjenesteudøver, der er omfattet af en incitamentordning, jf. artikel 12, stk. 2, kan afskrivningen beregnes på grundlag af nuværdiomkostningerne i stedet for de historiske omkostninger. Der anvendes samme metode under hele afskrivningsperioden.

Kapitalomkostningerne opgøres som produktet af:

- a) summen af den gennemsnitlige bogførte nettoværdi af de anlægsaktiver, der anvendes af luftfartstjenesteudøveren og er i drift eller under konstruktion, og den gennemsnitlige værdi af de nettoomsætningsaktiver, der er nødvendige for udøvelsen af luftfartstjenester, og
- b) det vægtede gennemsnit af gældsrenten og egenkapitalforrentningen.

Særlige udgifter er ikke-tilbagevendende omkostninger, der er påløbet i årets løb i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester.

3. Med henblik på stk. 2, femte afsnit, baseres vægtfaktorerne på forholdet mellem finansiering via gæld og finansiering via egenkapital. Gældsrenten er luftfartstjenesteudøverens gennemsnitlige gældsrente. Ved beregning af egenkapitalforrentningen tages der hensyn til luftfartstjenesteudøverens økonomiske risiko, idet statsobligationsrenten anvendes som rettesnor. Hvis luftfartstjenesteudøveren er omfattet af en incitamentordning, jf. artikel 12, stk. 2, kan der lægges en yderligere præmie til for at sikre, at der tages tilstrækkeligt hensyn til den særlige økonomiske risiko, som denne tjenesteudøver påtager sig.

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

Artikel 7

Fordeling af omkostninger

1. Omkostningerne ved de tjenesteydelser, faciliteter og aktiviteter, der i henhold til artikel 5 kan indgå i beregningsgrundlaget, fordeles på en gennemskuelig måde på de afgiftszoner, hvor de rent faktisk er påløbet.

Hvor omkostningerne er påløbet på tværs af forskellige afgiftszoner, fordeles de forholdsmæssigt på grundlag af en gennemskuelig metode, jf. artikel 8.

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

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

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

4. Hvis VFR-flyvninger fritages for afgifter i medfør af artikel 9, skal luftfartstjenesteudøveren opgøre omkostningerne ved de luftfartstjenester, der ydes til VFR-flyvningerne, særskilt fra omkostningerne ved luftfartstjenester, der ydes til IFR-flyvninger. Disse omkostninger kan fastslås ved hjælp af en metode til bestemmelse af marginalomkostninger, der tager hensyn til den gavn IFR-flyvninger har af tjenester, der ydes VFR-flyvninger.

Artikel 8

Oplysninger om omkostningsgrundlaget

1. Med forbehold af artikel 18 i luftfartstjenesteforordningen, sørger medlemsstaterne og/eller luftfartstjenesteudøverne for, at der udveksles oplysninger om omkostningsgrundlag, planlagte investeringer og forventet trafik med repræsentanterne for lufttrumsbrugerne, hvis disse anmoder herom. De stiller på en gennemsænkkelig måde oplysninger om deres omkostninger, som opgjort i henhold til artikel 5, til rådighed for repræsentanterne for lufttrumsbrugerne, Kommissionen og, hvor det er relevant, Eurocontrol, mindst én gang om året.

2. De oplysninger, der er nævnt i stk. 1, baseres på det oplysningsskema og de nærmere bestemmelser, der er opstillet i bilag II, eller — hvor en medlemsstat har truffet en afgørelse i medfør af artikel 1, stk. 6, eller har meddelt Kommissionen, at den overvejer at træffe en sådan afgørelse — det oplysningsskema og de nærmere bestemmelser, der er opstillet i bilag III, del 1.

KAPITEL III

**FINANSIERING AF LUFTFARTSTJENESTER VIA
LUFTFARTSTJENESTEAFGIFTER**

Artikel 9

Fritagelse for luftfartsafgift

1. Medlemsstaterne fritager følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

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

2. Medlemsstaterne kan fritage følgende flyvninger fra overflyvningsafgifter:

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

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

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

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

e) VFR-flyvninger

f) humanitære flyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente instans

g) toldvæsenets og politiets flyvninger.

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

4. Omkostningerne ved flyvninger, der fritages for afgifter, tages ikke i betragtning ved beregningen af enhedsraterne.

Disse omkostninger omfatter:

a) omkostningerne ved VFR-flyvninger, der er fritaget for afgifter, jf. artikel 7, stk. 4, og

b) omkostningerne ved IFR-flyvninger, der beregnes som produktet af de påløbne omkostninger ved IFR-flyvninger og forholdet mellem antallet af fritagne tjenesteenheder og det samlede antal tjenesteenheder; de påløbne omkostninger ved IFR-flyvninger er lig med de samlede omkostninger minus omkostningerne ved VFR-flyvninger.

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

Artikel 10

Beregning af overflyvningsafgifter

1. Overflyvningsafgiften for en given flyvning i en bestemt overflyvningsafgiftszone beregnes som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og det antal overflyvningstjenesteenheder, som flyvningen omfatter.

2. Medmindre medlemsstaterne iværksætter incitamentordninger for luftfartstjenesteudøvere i henhold til artikel 12, stk. 2, beregnes enhedsraten i overflyvningsafgiftszonen ved at dividere de skønnede omkostninger til luftfartstjenester for det pågældende år med det skønnede antal overflyvningstjenesteenheder, der kan opkræves afgift for. De skønnede omkostninger omfatter saldoen som følge af en for stor eller for lille dækning i de foregående år.

3. Antallet af overflyvningstjenesteenheder beregnes i henhold til bilag IV.

Artikel 11

Beregning af tårn- og indflyvningskontrolafgifter

1. Uden at det anfægter muligheden for i henhold til artikel 3 at finansiere tårn- og indflyvningskontrolltjenester via andre finansieringskilder, beregnes tårn- og indflyvningskontrolafgiften for en given flyvning i en bestemt tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og det antal tårn- og indflyvningskontrolltjenesteenheder, som flyvningen omfatter.

2. Medmindre medlemsstaterne iværksætter incitamentordninger for luftfartstjenesteudøvere i henhold til artikel 12, stk. 2, beregnes enhedsraten i tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen ved at dividere de skønnede omkostninger til luftfartstjenester for det pågældende år med det skønnede antal tårn- og indflyvningskontrolltjenesteenheder, der kan opkræves afgift for. De skønnede omkostninger omfatter saldoen som følge af en for stor eller for lille dækning i de foregående år.

3. Antallet af tårn- og indflyvningskontrolltjenesteenheder beregnes i henhold til bilag V.

Artikel 12

Incitamentordninger

1. Medlemsstaterne kan etablere eller godkende incitamentordninger, der består i at skabe økonomiske fordele eller ulemper på et ikke-diskriminerende og gennemskueligt grundlag for at støtte forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester, hvilket medfører en anden beregning af afgifterne, jf. stk. 2 og 3. Sådanne incitamentordninger kan være rettet mod luftfartstjenesteudøvere og/eller mod luftrumsbrugere.

2. Når en medlemsstat beslutter at indføre en incitamentordning for luftfartstjenesteudøvere fastsætter den efter en høring, jf. artikel 15, på forhånd de kriterier, ud fra hvilke den maksimale enhedsrate eller den maksimale indtægt skal fastslås for hvert år over en periode på højst fem år. Disse kriterier fastsættes på grundlag af det forventede omkostningsniveau (inklusive kapitalomkostninger) i perioden og kan også omfatte en økonomisk graduering (over eller under de forventede omkostninger), baseret på bestemte aspekter af luftfartstjenesteudøvernes resultater, herunder effektivitet, tjenestekvalitet, resulta-

terne af bestemte projekter, milepæle, kompetencer og graden af samarbejde med andre luftfartstjenesteudøvere med henblik på at tage hensyn til netværksvirkninger.

3. Når en medlemsstat beslutter at indføre en incitamentordning for luftfartstjenestebrugere, herunder kompensation for natflyvning, differentierer den efter en høring, jf. artikel 15, de afgifter, der pålægges brugerne, således at afgifterne afspejler disse brugeres bestræbelser på at udnytte luftfartstjenesterne på den mest hensigtsmæssige måde, reducere de samlede udgifter til disse tjenester og øge effektiviteten, navnlig ved at afgifterne sænkes, når der anvendes luftbårent udstyr, der øger kapaciteten, eller for at udligne ulemperne ved at vælge mindre overbelastede ruter.

Incitamentordningerne skal være begrænset i tid, rækkevidde og beløb. De anslåede besparelser, der opnås gennem effektivitetsforøgelsen i driften skal som minimum opveje omkostningerne ved incitamentordningen inden for en rimelig tidshorisont. Ordningen tages regelmæssigt op til fornyet vurdering efter høring af repræsentanterne for luftrumsbrugere.

4. Medlemsstater, der har etableret eller godkendt incitamentordninger, overvåger, at luftfartstjenesteudøverne gennemfører disse ordninger korrekt.

Artikel 13

Fastsættelse af enhedsrater for afgiftszoner

1. Medlemsstaterne sikrer, at der årligt fastsættes enhedsrater for hver enkelt afgiftszone. De kan også sikre, at enhedsraterne fastsættes på forhånd for hvert år i en periode på højst fem år.

2. I tilfælde af uforudsete væsentlige ændringer i trafikmængden eller omkostningerne kan enhedsraterne ændres i årets løb.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og, hvor det er relevant, Eurocontrol om disse enhedsrater, der er fastsat for hver afgiftszone.

Artikel 14

Opkrævning af afgifter

1. Medlemsstaterne kan opkræve afgifterne i form af en enkelt afgift pr. flyvning.

2. Luftfartstjenestebrugere betaler omgående og fuldt ud alle afgifter for tjenesterne.

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

*Artikel 15***Oplysninger om afgiftsordningen**

1. Medlemsstaterne sikrer, at repræsentanter for lufrumsbrugerne jævnligt høres vedrørende afgiftspolitikken. Til dette formål forsyner de dem med de nødvendige oplysninger om deres afgiftsordning, som angivet i bilag VI, eller — hvor en medlemsstat har truffet afgørelse i medfør af artikel 1, stk. 6 — med de nødvendige oplysninger, som angivet i bilag III, del 2, og iværksætter en effektiv og åben høring, hvor de forelægger disse oplysninger samt de oplysninger, der henvises til i artikel 8, under tilstedeværelse af de berørte luftfartstjenesteudøvere.

2. Med forbehold af artikel 18 i luftfartstjenesteforordningen, stilles den relevante dokumentation til rådighed for repræsentanterne for lufrumsbrugerne, Kommissionen, Eurocontrol og de nationale tilsynsmyndigheder tre uger før høringen.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER*Artikel 16***Klageadgang**

Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser, der træffes i medfør af denne forordning, er behørigt begrundede, og at der er effektiv adgang til at få en genoptagelse og/eller klageprocedure.

*Artikel 17***Bistand i forbindelse med tilsyn**

Luftfartstjenesteudøverne skal lette den nationale tilsynsmyndighed eller den anerkendte organisation, der optræder på den nationale tilsynsmyndigheds vegne, i deres inspektioner og

undersøgelser, herunder besøg på stedet. De personer, som disse organer bemyndiger, gives adgang til at:

- a) undersøge relevante regnskabsdokumenter, opgørelser over aktiver, lagerbeholdninger samt ethvert andet materiale af relevans for fastlæggelsen af luftfartstjenesteafgifter
- b) tage kopi eller udskrift af sådanne dokumenter
- c) anmode om mundtlige forklaringer på stedet
- d) få adgang til relevante lokaler, arealer og transportmidler.

Sådanne inspektioner og undersøgelser udføres i henhold til de gældende procedurer i den medlemsstat, hvor de skal foretages.

*Artikel 18***Ikrafttræden**

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

2. Den anvendes fra den 1. januar 2007. Dog gælder der følgende:

Medlemsstaterne kan, for så vidt angår overflyvningsafgifter, udsætte anvendelsen af artikel 9, 10, 12, 13 og 14 indtil den 1. januar 2008.

Medlemsstaterne kan, for så vidt angår tårn- og indflyvningskontrolafgifter, udsætte anvendelsen af artikel 9, 11, 12, 13, 14 og 15 indtil den 1. januar 2010.

Hvis medlemsstaterne beslutter at udsætte anvendelsen i medfør af andet og tredje afsnit, underretter de Kommissionen herom.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. december 2006.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand

BILAG I

VURDERING AF BETINGELSERNE FOR UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER I LUFTHAVNE, DER ER OMFATTET AF ARTIKEL 1, STK. 6

De betingelser, der skal vurderes i henhold til artikel 1, stk. 6, er følgende:

1. I hvilken udstrækning luftfartstjenesteudøvere frit kan tilbyde eller indstille udøvelsen af luftfartstjenester i tilknytning til lufthavne:
 - Er der væsentlige økonomiske barrierer, der er til hinder for, at en luftfartstjenesteudøver tilbyder eller indstiller udøvelsen af luftfartstjenester?
 - Er der væsentlige retlige barrierer, der er til hinder for, at en luftfartstjenesteudøver tilbyder eller indstiller udøvelsen af luftfartstjenester?
 - Kontraktens varighed?
 - Er der en procedure, der gør det muligt at overføre aktiver og personale fra én luftfartstjenesteudøver til en anden?
2. Hvorvidt lufthavne frit kan vælge, hvem der skal udøve deres luftfartstjenester, herunder vælge selv at udøve tjenesterne:
 - Har lufthavnene mulighed for at gå over til selv at udøve luftfartstjenester?
 - Er der retlige, kontraktmæssige eller praktiske hindringer for, at en flyveplads kan skifte luftfartstjenesteudøver?
 - Hvilken rolle spiller repræsentanterne for luftrumsbrugerne i udvælgelsen af luftfartstjenesteudøver?
3. I hvilken udstrækning der er forskellige luftfartstjenesteudøvere, som lufthavnene kan vælge i mellem:
 - Er der strukturelle stivheder, der i praksis begrænser udvalget af luftfartstjenester, som lufthavnene kan vælge imellem?
 - Er der tegn på, at der er alternative luftfartstjenesteudøvere eller mulighed for, at flyvepladserne selv kan udøve luftfartstjenester, således at lufthavnene har forskellige valgmuligheder?
4. I hvilken udstrækning lufthavnene er underlagt markedsfølsomt omkostningspres eller incitamentbaseret regulering:
 - Konkurrerer lufthavnene aktivt om at tiltrække flytrafik?
 - I hvilken udstrækning bærer lufthavnene omkostningerne til luftfartstjenester?
 - Drives lufthavnene under konkurrencevilkår eller under økonomiske incitamentordninger, der har til formål at sætte loft over prisen eller på anden måde tilskynde til at nedbringe omkostningerne?

BILAG II

OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSGRUNDLAGET

1. OPLYSNINGSSKEMA

Medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne udfylder følgende oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar.

I skemaet anføres de faktiske tal (F) for år (n - 3) indtil år (n - 1), og de planlagte tal (P) for år (n) og følgende år. De faktiske omkostninger fastslås ud fra de attesterede regnskaber. De planlagte omkostninger fastslås ud fra den forretningsplan, der skal foreligge ifølge det certifikat, der er nævnt i artikel 7 i luftfartstjenesteforordningen.

Omkostningerne opgives i national valuta.

Skema 1

Samlede omkostninger

Organisation:

Afgiftszone:

År n:

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

Omkostningerne inddelt efter art

Personale								
Andre driftsudgifter								
Afskrivning								
Kapitalomkostninger								
Særlige udgifter								
Samlede omkostninger								

Omkostningerne fordelt på de forskellige tjenester

Lufttrafikstyring								
Kommunikation								
Navigation								
Overvågning								
Eftersøgning og redning								
Luftfartsinformation								
Vejrtjenester								
Tilsyn								
Andre statslige udgifter								
Samlede omkostninger								

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Supplerende oplysninger om vekselkursen mellem den nationale valuta og euroen

Vekselkurs (1 EUR =)								
----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

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

Supplerende oplysninger om kapitalomkostninger

Gennemsnitlig driftskapital								
heraf gennemsnitlige anlægsaktiver								
Kapitalomkostninger før skat (%)								
Egenkapitalforrentning (%)								
Gennemsnitlig gældsrente (%)								

2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Desuden forelægger medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøvere som minimum følgende oplysninger:

- en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754), samt en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele disse omkostninger mellem forskellige afgiftszoner
- en beskrivelse af og forklaring på forskellene mellem de planlagte og faktiske tal for år (n - 1)
- en beskrivelse af og redegørelse for de næste fem års planlagte omkostninger baseret på forretningsplanen
- en beskrivelse af de omkostninger, der bæres af medlemsstaten (andre statslige omkostninger)
- en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger. Hvis der er valgt nuværdiregnskab, skal der forelægges sammenlignelige historiske omkostningsoplysninger
- en redegørelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget
- en beskrivelse af omkostningerne for hver lufthavn for hver tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone; for flyvepladser, hvor den erhvervsmæssige lufttransport udgør under 20 000 flybevægelser om året, beregnet som de foregående tre års gennemsnit, kan omkostningerne fremlægges aggregeret for hver flyveplads
- oplysninger om de meteorologiske omkostningers fordeling på direkte omkostninger og »meteorologiske kerneomkostninger«, defineret som omkostningerne ved at opretholde vejrtjenesteanlæg og -ydelser, der også tjener meteorologiske formål i almindelighed. Disse omfatter bl.a. generel analyse og vejrudsigter, vejrradar og satellitobservationer, observationsnet til overfladeobservation og observation af det øvre lufrum, vejrtjenestens kommunikationssystemer, databehandlingscentre og grundlæggende forskning, uddannelse og administration
- en beskrivelse af den metode, der er brugt til at henhøre de samlede meteorologiske omkostninger og de meteorologiske kerneomkostninger til den civile luftfart og fordele dem mellem afgiftszonerne.

BILAG III

SÆRLIGE KRAV OM OPLYSNINGER VEDRØRENDE UDØVELSEN AF LUFTFARTSTJENESTER I LUFTHAVNE, DER ER OMFATTET AF ARTIKEL 1, STK. 6**1. OMKOSTNINGERNE VED LUFTFARTSTJENESTER****1.1. Oplysningsskema**

Luftfartstjenesteudøverne skal udfylde følgende oplysningsskema for hver tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone, der hører under deres ansvar.

I skemaet anføres de faktiske tal (F) for år (n - 3) indtil år (n - 1) og de planlagte tal (P) for år (n) og følgende år. De faktiske omkostninger fastslås ud fra de attesterede regnskaber. De planlagte omkostninger fastslås ud fra den forretningsplan, der skal foreligge ifølge certifikatet.

Omkostningerne opgives i national valuta.

*Skema 1***Samlede omkostninger**

Organisation:

Afgiftszone:

År n:

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

Omkostningerne inddelt efter art

Personale								
Andre driftsudgifter								
Afskrivning								
Kapitalomkostninger								
Særlige udgifter								
Samlede omkostninger								

1.2. Yderligere oplysninger

Desuden skal luftfartstjenesteudøverne som minimum forelægge følgende oplysninger:

- en beskrivelse af den metode, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754)
- en beskrivelse af og forklaring på forskellene mellem de planlagte og faktiske ikke-fortrolige tal for år (n - 1)
- en beskrivelse af og redegørelse for ikke-fortrolige planlagte omkostninger og investeringer for de næste fem år, set i forhold til den forventede
- en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger
- en redegørelse for kapitalomkostningerne.

2. FINANSIERING AF LUFTFARTSTJENESTER

Luftfartstjenesteudøverne skal forelægge følgende oplysninger for hver tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone:

- en redegørelse for, hvordan omkostningerne ved luftfartstjenesterne finansieres.

BILAG IV

BEREGNING AF OVERFLYVNINGSTJENESTEENHEDER

1. En overflyvningstjenesteenhed beregnes som produktet af afstandsfaktoren og vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.
2. Afstandsfaktoren fås ved, at det tilbagelagte antal kilometre i storcirkelafstanden mellem ind- og udflyvningspunktet i afgiftszonen ifølge den sidste kendte flyveplan, som det pågældende luftfartøj har indgivet til lufttrafikreguleringsformål, divideres med 100.
3. Hvis udflyvningspunktet for en flyvning er det samme som indflyvningspunktet i afgiftszonen, sættes afstandsfaktoren lig med afstanden i storcirkelafstanden mellem disse punkter og det fjerneste punkt i flyveplanen.
4. Den afstand, der lægges til grund, reduceres med 20 km for hver start fra og hver landing på en medlemsstats område.
5. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, er kvadratroden af den kvotient, der fås, når luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, som anført i luftdygtighedsbeviset eller et tilsvarende officielt dokument, som luftfartsselskabet forelægger, divideres med 50. Hvis denne vægt ikke kendes, anvendes vægten af det tungeste kendte luftfartøj af samme type. Hvis et luftfartøj har flere certificerede maksimale startmasser, anvendes den største af disse. Hvis et luftfartsselskab driver to eller flere luftfartøjer, der er forskellige udgaver af samme type, anvendes for hvert luftfartøj af denne type gennemsnittet af den maksimale startmasse for alle selskabets luftfartøjer af denne type. Beregningen af vægtfaktoren pr. luftfartøjstype og pr. luftfartsselskab foretages mindst én gang om året.

BILAG V

BEREGNING AF TÅRN- OG INDFLYVNINGSKONTROLTJENESTEENHEDER

1. En tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhed er lig med vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.
2. Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, beregnes ved at dividere luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, jf. bilag IV, punkt 5, med 50 og ophøje kvotienten i 0,7. potens. I en overgangsperiode på fem år efter beregningen af den første enhedsrate for tårn- og indflyvningskontroltjenester i henhold til denne forordning, varierer denne eksponent dog mellem 0,5 og 0,9.

BILAG VI

AFGIFTSORDNING

1. OPLYSNINGSSKEMA

Medlemsstaterne udfylder følgende oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar. Medlemsstaterne forelægger også en konsolideret udgave af skema 1 for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar. Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstats luftrum, udfylder de pågældende medlemsstater skemaet i fællesskab i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 4.

I skemaet anføres de faktiske tal (F) for år (n - 3) indtil år (n - 1) og de planlagte tal (P) for år (n) og følgende år. De »samlede omkostninger« er summen af alle samlede omkostninger, som opgivet i skema 1, der henføres til denne afgiftszone.

Skema 2

Beregning af enhedsrate

Organisation(er):

Afgiftszone:

År n:

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

Enhedsrate (i EUR)

Samlede omkostninger ⁽¹⁾								
Omkostninger ved fritagne flyvninger								
Beløb fremført til år (n)								
Indtægter fra andre kilder								
Omkostninger, der kan opkræves afgift for								
Tjenesteenheder i alt								
Tjenesteenheder, der kan opkræves afgift for								
Enhedsrate ⁽²⁾								

⁽¹⁾ De »samlede omkostninger« er summen af alle samlede omkostninger, som opgivet i skema 1, der henføres til denne afgiftszone (hvis visse luftfartstjenester er udliciteret, er det de årlige udgifter, der skal tages i betragtning).

⁽²⁾ Enhedsraten = omkostninger, der kan opkræves afgift for, divideret med tjenesteenheder, der kan opkræves afgift for.

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

Enhedsrate (i national valuta)

Vekselkurs (1 EUR =)								
Enhedsrate								

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

Saldo at fremføre (i national valuta)

Afgifter, der opkræves af brugerne								
Faktiske samlede omkostninger								
Indtægter fra andre kilder								
Faktiske omkostninger ved fritagne flyvninger								
Beløb fremført til år (n)								
Saldo for år (n)								

2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

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

- en beskrivelse af og begrundelse for fastlæggelsen af de forskellige afgiftszoner, navnlig hvad angår tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner og potentielle krydssubsidier mellem lufthavne
 - en beskrivelse af og redegørelse for beregningen af de skønnede tjenesteenheder, der kan opkræves afgift for
 - en beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er anvendt til udligning af saldoen efter under- eller overskud i de foregående år
 - en beskrivelse af politikken for fritagelser og af finansieringsmidlerne til dækning af de hermed forbundne omkostninger
 - en beskrivelse af eventuelle indtægter fra andre kilder
 - en beskrivelse af og redegørelse for incitamentordninger rettet mod luftfartstjenesteudøvere, herunder navnlig hvordan de retlige kriterier for enhedsraternes størrelse fastlægges. En beskrivelse af og redegørelse for målene i form af resultater, herunder hvordan der er taget hensyn til målene ved fastlæggelsen af de maksimale enhedsrater
 - en beskrivelse af luftfartstjenesteudøvernes planer med henblik på at opfylde den forventede efterspørgsel og de resultatmæssige mål
 - en beskrivelse af og redegørelse for incitamentordninger rettet mod luftfartstjenestebrugere.
-