

VERORDNUNG (EU) Nr. 1191/2010 DER KOMMISSION
vom 16. Dezember 2010
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer
gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste
(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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 5 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 ⁽³⁾ der Kommission legt die Maßnahmen fest, die zur Einführung einer Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste, die mit der Eurocontrol-Streckengebührenregelung vereinbar ist, notwendig sind. Für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ist die Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für in allen Flugphasen erbrachte Flugsicherungsdienste von größter Wichtigkeit. Die Regelung sollte zu einer größeren Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer sowie der Kosteneffizienz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten führen. Sie sollte auch Anreize für einen effizienten Flugverkehr bieten und gleichzeitig ein optimales Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie die Erbringung integrierter Dienste fördern.
- (2) Um das Gesamtziel der Verbesserung der Kosteneffizienz von Flugsicherungsdiensten zu gewährleisten, sollte die Gebührenregelung die Verbesserung der finanziellen und betrieblichen Effizienz im Einklang mit dem Masterplan für das europäische Flugverkehrsmanagement und zu dessen Unterstützung fördern.
- (3) Es ist notwendig, die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zu aktualisieren, um die finanziellen Folgen des Leistungssystems in die Gebührenregelung zu übertragen, insbesondere was die in der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr.

2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ⁽⁴⁾ beschriebenen Verfahren zur Verkehrsrisiko- und Kostenrisikoteilung und die Anreizregelungen betrifft. Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 sollte dementsprechend geändert werden.

- (4) Es sollten angemessene Bestimmungen festgelegt werden, um einen reibungslosen Übergang zur aktualisierten Gebührenregelung zu gewährleisten.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006

Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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) Absätze 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„(5) Vorbehaltlich Artikel 1 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission ^(*) 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.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

⁽²⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 341 vom 7.12.2006, S. 3.

⁽⁴⁾ ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

(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.

Wenn die Kommission eine überarbeitete Bewertung angefordert hat, legt der betreffende Mitgliedstaat spätestens zwei Monate nach Zugang des Beschlusses 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.

(*) ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.“

2. In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

- „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.
- 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.“

3. In Artikel 3 erhalten Absätze 1, 2 und 3 folgende Fassung:

- „(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.“

4. In Artikel 4 erhalten Absätze 3 und 4 folgende Fassung:

- „(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.
- (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.“

5. In Artikel 5 erhalten Absätze 2 und 3 folgende Fassung:

„(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.“

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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) Absatz 2 wird wie folgt geändert

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„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.“

ii) Unterabsätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

„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.“

- c) In Absatz 3 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„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.“

7. In Artikel 7 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„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.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„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,

- 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.“

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- a) in Absatz 1 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„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) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- i) Unterabsatz 1 wird gestrichen;

- ii) in Unterabsatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Kosten für gebührenfreie Flüge setzen sich zusammen aus:“

10. Artikel 10 und Artikel 11 erhalten folgende Fassung:

„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 Einrichtungen zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt.

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

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. Zählereinheit ist entweder der ankommende oder abgehende Flug.

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

11. Der folgende Artikel 11a wird eingefügt:

„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.

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.
- 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 betref-

fende 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.“

12. In Artikel 12 erhalten Absätze 1, 2 und 3 folgende Fassung:

„(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.

(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.“

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

- a) Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung

„(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) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(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.“

14. In Artikel 14 erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„(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.“

15. Artikel 15 wird gestrichen.

16. In Artikel 17 erhält der einleitende Teil von Unterabsatz 1 folgende Fassung:

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

17. Folgender Artikel 17a wird eingefügt:

„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.“

18. Anhänge I bis VI werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Übergangsbestimmungen

Diejenigen Mitgliedstaaten, in denen bereits vor dem 8. Juli 2010 bestehende nationale Vorschriften eine Verringerung des Gebührensatzes festlegen, die über die für die gesamte Union geltenden, gemäß der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 festgelegten Ziele hinausgeht, können ihre Flugsicherungsorganisationen von der Anwendung von Artikel 11a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 ausnehmen. Diese Ausnahme gilt für den Zeitraum, für den die nationalen Vorschriften die Verringerung des Gebührensatzes festlegen, jedoch nicht über den ersten, 2014 endenden Bezugszeitraum hinaus. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission und Eurocontrol von solchen Ausnahmen in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 in der Fassung dieser Verordnung auf An- und Abfluggebühren bis zum 31. Dezember 2014 aufschieben. Sie notifizieren dies der Kommission. Wenn die Mitgliedstaaten An- und Abfluggebühren von den Bestimmungen der genannten Verordnung ausnehmen, können die gesamten Kosten der Erbringung von An- und Abflug-Flugsicherungsdiensten bis zum 31. Dezember 2014 angelastet werden.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie findet erstmalig Anwendung auf die Kosten, Gebühren und Gebührensätze der Flugsicherungsdienste des Jahres 2012.

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

Brüssel, den 16. Dezember 2010

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG

Anhänge I bis VI werden wie folgt geändert:

1) In Anhang I wird folgende Nummer 5 angefügt:

„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.“

2) Anhang II erhält folgende Fassung:

„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.

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)

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.“

3. In Anhang III erhält Nummer 1.2 folgende Fassung:

„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;
- 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.“

4. Anhang IV erhält folgende Fassung:

„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,
 - 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.“
- 5) Anhang V erhält folgende Fassung

„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.“
- 6) Anhang VI erhält folgende Fassung:

„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.

Tabelle 2 - Berechnung des Gebührensatzes

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

Berechnung des Gebührensatzes	N	N+1	N+2	N+3	N+4
-------------------------------	---	-----	-----	-----	-----

<p>1. Festgestellte Kosten (nominal) und Inflationsanpassung</p> <p>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</p> <p>2. Prognose und Istwerte Dienstleistungseinheiten insgesamt</p> <p>Prognostizierte Dienstleistungseinheiten insgesamt (Leistungsplan) Istwert Dienstleistungseinheiten insgesamt Prognose Dienstleistungseinheiten insgesamt (in %)</p> <p>3. Kosten mit Teilung des Verkehrsrisikos (Flugsicherungsorganisation)</p> <p>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</p> <p>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</p> <p style="text-align: center;">Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos</p> <p>% 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</p> <p>4. Kosten, die nicht der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegen – Art. 11a Abs. 2</p> <p>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</p> <p>5. Andere Einnahmen - angewendeter Gebührensatz (in Landeswährung)</p> <p>Einnahmen aus anderen Quellen - Art. 3 Gesamtsumme für Gebührensatzberechnung Jahr n</p> <p>Gebührensatz Jahr n (in Landeswährung) ANSP-Komponente des Gebührensatzes MET-Komponente des Gebührensatzes NSA-Staatskomponente des Gebührensatzes</p> <p>Gebührensatz Jahr n, der ohne andere Einnahmen anwendbar gewesen wäre</p>					
---	--	--	--	--	--

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

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.“
-