

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

van 3 mei 2013

houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens Verordening (EG) nr. 550/2004 moet de Commissie een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten vaststellen, dat op uniforme wijze kan worden toegepast in het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (2) De ontwikkeling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten die tijdens alle vluchtfasen worden verleend, is van het grootste belang voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Een dergelijk systeem moet zorgen voor grotere transparantie bij de vaststelling, oplegging en handhaving van heffingen die van toepassing zijn op luchtvaartgebruikers. Het systeem moet ook bijdragen tot veilige, kostenefficiënte en effectieve verlening van luchtvaarnavigatiediensten aan de gebruikers die het systeem financieren en moet een geïntegreerde dienstverlening stimuleren.
- (3) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet integraal bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de prestatieregeling die is vastgesteld krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ⁽³⁾, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 (de kaderverordening) en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van 3 mei 2013 van de Commissie houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties ⁽⁴⁾.
- (4) Overeenkomstig de algemene doelstelling, namelijk het verbeteren van de prestaties van luchtvaarnavigatiediensten, moet het heffingenstelsel de kostenefficiëntie en operationele efficiëntie bevorderen en voorzien in stimuleringsregelingen voor verleners van luchtvaarnavigatiediensten, teneinde verbeteringen in de verlening van luchtvaarnavigatiediensten te ondersteunen, inclusief de toepassing van verkeersrisicospreiding.
- (5) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet in overeenstemming zijn met het Eurocontrol Route Charges System en artikel 15 van het in 1944 gesloten ICAO-verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het Verdrag van Chicago).

- (6) Het gemeenschappelijk heffingenstelsel moet het mogelijk maken het luchtruim optimaal te benutten, rekening houdende met de luchtverkeersstromen, met name binnen functionele luchtruimblokken, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 9 bis van Verordening (EG) nr. 550/2004.
- (7) Het belangrijkste beginsel van het gemeenschappelijk heffingenstelsel is te beschikken over volledige en transparante gegevens over de kostenbasis, die te gepasten tijde ter beschikking moeten worden gesteld van de vertegenwoordigers van de luchtvaartgebruikers en de bevoegde instanties.
- (8) Wanneer is vastgesteld dat naderingsluchtvaarnavigatiediensten en/of CNS-, MET- en AIS-diensten onder marktomstandigheden worden verleend, moeten de lidstaten kunnen beslissen om voor deze diensten geen vastgestelde kosten of plaatselijke luchtvaarnavigatieheffingen te berekenen of geen eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten en/of financiële stimulanzen vast te stellen.
- (9) Door wijzingen in de exploitatie van luchthavens is het mogelijk dat heffingszones voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten in de loop van een referentieperiode moeten worden gewijzigd.
- (10) De invoering van nieuwe technologieën en procedures en bijbehorende ondernemingsmodellen om geïntegreerde dienstverlening te stimuleren, moet leiden tot aanzienlijke kostenverlagingen, hetgeen in het voordeel van de gebruikers is. Om deze kostenverlagingen in de toekomst mogelijk te maken, moeten verleners van luchtvaarnavigatiediensten uitgaven doen om hun dienstverlening te verbeteren. Zij kunnen deze kosten terugverdienen als ze kunnen aantonen dat deze investeringen een nettovoordeel opleveren voor de gebruikers.
- (11) Bij het vaststellen van mechanismen om verleners van luchtvaarnavigatiediensten aan te sporen hun prestaties te verbeteren, moet worden bekeken of het wenselijk is de werkelijke prestaties te belonen of te bestraffen op basis van een vergelijking met de prestatieniveaus die werden verwacht toen het prestatieplan werd vastgesteld.
- (12) Om de tenuitvoerlegging van SESAR-technologieën te versnellen, moeten investeringen in nieuwe ATM-systemen en belangrijke wijzigingen van bestaande ATM-systemen, die een effect hebben op het prestatieniveau van het Europees ATM-netwerk, kunnen worden terugverdiend door gebruikersheffingen, voor zover ze samenhangend zijn met de tenuitvoerlegging van het Europees ATM-masterplan, met name via gemeenschappelijke projecten zoals gespecificeerd in artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004. De lidstaten moeten kunnen beslissen hun luchtvaarnavigatieheffingen zodanig te moduleren dat stimulanzen worden gegeven om luchtvaartuigen uit te rusten met systemen die in de gemeenschappelijke projecten zijn opgenomen.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽²⁾ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.

⁽³⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽⁴⁾ Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

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

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

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

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

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

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van die beslissing.

Artikel 2

Definities

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

Voorts wordt verstaan onder:

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

⁽¹⁾ PB L 341 van 7.12.2006, blz. 3.

⁽²⁾ PB L 333 van 17.12.2010, blz. 6.

⁽³⁾ PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1.

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

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

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

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

Artikel 4

Beginselen van het gemeenschappelijk heffingenstelsel

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

Artikel 5

Vaststelling van heffingszones

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

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

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

HOOFDSTUK II

**DE KOSTEN VAN HET VERLENEN VAN
LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN**

Artikel 6

In aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

Kostenberekening

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

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

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

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

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

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

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

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

De kapitaalkosten zijn gelijk aan het product van:

- a) de som van de gemiddelde nettoboekwaarde van de in gebruik of in aanbouw zijnde vaste activa en eventuele door de nationale toezichthoudende instanties vastgestelde aanpassingen van de totale activa, die door de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten worden gebruikt, en de gemiddelde nettowaarde van de vlottende activa, met uitzondering van rentedragende rekeningen, die nodig zijn voor het verlenen van de luchtvaartnavigatiediensten; en
- b) het gewogen gemiddelde van de rentevoet op schulden en het rendement op het eigen vermogen. Voor verlener van luchtvaartnavigatiediensten zonder eigen vermogen wordt het gewogen gemiddelde berekend op basis van het verschil tussen het totaal van de onder a) bedoelde activa en de schulden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 8

Verdeling van de kosten

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 9

Transparantie van de kosten en van het heffingsmechanisme

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK III

DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN VIA LUCHTVAARTNAVIGATIEHEFFINGEN

Artikel 10

Vrijstelling van luchtvaartnavigatieheffingen

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

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

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

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

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

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

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

e) VFR-vluchten;

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

g) douane- en politievluchten.

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

4. De kosten van vrijgestelde vluchten zijn samengesteld uit:

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

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

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

Artikel 11

Berekening van de en-routeheffingen

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

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

*Artikel 12***Berekening van plaatselijke luchtvaarnavigatieheffingen**

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

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

*Artikel 13***Verkeersrisicospreiding**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Kostenspreiding

1. Kostenspreidingsmechanismen moeten aan de volgende beginselen beantwoorden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 15

Stimuleringsregelingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

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

Dergelijke financiële stimuleringsregelingen beantwoorden aan de volgende beginselen:

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

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

Artikel 16

Modulering van luchtvaartnavigatieheffingen

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

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

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

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

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

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

Artikel 17

De vaststelling van eenheidstarieven voor heffingszones

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

De eenheidstarieven worden vastgesteld overeenkomstig de volgende procedure:

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

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

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

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

Artikel 18

De inning van heffingen

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

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

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

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

Beroep

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

Artikel 20

Facilitering van het toezicht op de naleving

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

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

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

Artikel 21

Evaluatie

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

Artikel 22

Inwerkingtreding en toepassing

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

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

Artikel 23

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

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten wordt ingetrokken met ingang van 1 januari 2015.

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

Gedaan te Brussel, 3 mei 2013.

Voor de Commissie

De voorzitter

José Manuel BARROSO

BIJLAGE I

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

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

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

BIJLAGE II

TRANSPARANTIE VAN KOSTEN EN EENHEIDSKOSTEN

1. RAPPORTERINGSTABEL

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

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

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

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

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

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

Tabel 1 - Totale kosten en eenheidskosten

Naam van de heffingszone Munteenheid Naam van de entiteit						Referentieperiode: N - N+4				
Bepaalde kosten (prestatieplan)						Werkelijke kosten				
De kosten in detail	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Volgens de aard van de kosten (in nominale termen)										
1.1 Personeel 1.2 Andere werkingskosten ⁽¹⁾ 1.3 Afschrijving 1.4 Kapitaalkosten 1.5 Uitzonderlijke kosten 1.6 Totale kosten Totaal % n/n-1 Personeel % n/n-1 Overige werkingskosten % n/n-1										
2. Volgens de dienst (in nominale termen)										
2.1 Luchtverkeersbeheer 2.2 Communicatie ⁽²⁾ 2.3 Navigatie ⁽²⁾ 2.4 Surveillance ⁽²⁾ 2.5 Opsporing en redding 2.6 Luchtvaartinformatie ⁽²⁾ 2.7 Meteorologische diensten ⁽²⁾ 2.8 Kosten voor toezicht 2.9 Andere overheidskosten ⁽¹⁾ 2.10 Totale kosten Totaal % n/n-1 ATM % n/n-1 CNS % n/n-1										
3. Aanvullende informatie (in nominale termen)										
Gemiddelde activabasis										
3.1 Netto-boekwaarde, vaste activa										
3.2 Aanpassingen totale activa										
3.3 Netto vlottende activa										
3.4 Totale activabasis										
Kapitaalkosten %										
3.5 Kapitaalkosten voor belastingen										
3.6 Rendement v/h eigen vermogen										
3.7 Gemiddelde rente op schulden										
Kosten van gemeenschappelijke projecten										
3.8 Totale kosten van gemeenschappelijke projecten										

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Inclusief kosten van EUROCONTROL (zie tabel 3).⁽²⁾ Niet invullen als deze diensten worden verleend onder de bepalingen van artikel 3⁽³⁾ Werkelijke/geraamde inflatie die gebruikt is voor het vaststellen van de bepaalde kosten in nominale termen – werkelijke/herziene geraamde inflatie⁽⁴⁾ Geraamde prijsindex - basis 100 in jaar N-3 inflatie N-2 : inflatie N-1:

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

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

2. AANVULLENDE INFORMATIE

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

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

BIJLAGE III

SPECIFIEKE TRANSPARANTIE-EISEN VOOR LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN DIE ONDER MARKTVOORWAARDEN WORDEN VERLEEND

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

1. DE KOSTEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

1.1. **Rapporteringstabel**

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

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

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

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

Tabel A

Organisatie:					Jaar	n				
Heffingszone:										

	(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
Aard van de kosten									
Personeel									
Andere werkingskosten									
Afschrijvingen									
Kapitaalkosten									
Uitzonderlijke kosten									
Totale kosten									

Tabel B

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

1.2. Aanvullende informatie

De lidstaten verstrekken ten minste de volgende gegevens:

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

2. DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

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

BIJLAGE IV

BEREKENING VAN DE EN-ROUTEDIENSTEENHEDEN EN -EENHEIDSTARIEVEN

1. Berekening van en-routedienstenheden

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

2. Berekening van en-route-eenheidstarieven

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

BIJLAGE V

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

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

2. Berekening van de eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten

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

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

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

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

Tabel 2 - Berekening van de eenheidstarieven

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

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

⁽¹⁾ Gecumuleerd effect van jaarlijkse verschillen tussen de werkelijke en de geraamde inflatie – aanpassing van de totale bepaalde kosten⁽²⁾ Teveel of te weinig teruggevorderde bedragen tot het jaar van inwerkingtreding van de methode voor het vaststellen van de bepaalde kosten

2. AANVULLENDE INFORMATIE

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

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

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

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

Tabel 3 - Aanvullende informatie

Naam van de heffingszone						Referentieperiode: N - N+4				
--------------------------	--	--	--	--	--	----------------------------	--	--	--	--

DEEL A: Aanvullende informatie over de kosten	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
--	---	-----	-----	-----	-----	---	-----	-----	-----	-----

	Bepaalde kosten (prestatieplan)					Werkelijke kosten				
--	--	--	--	--	--	--------------------------	--	--	--	--

Kosten van Eurocontrol

1.1 Kosten van EUROCONTROL (euro's)										
1.2 Wisselkoers (indien van toepassing)										

Kosten van gemeenschappelijke projecten

2.1 Totale kosten van gemeenschappelijke projecten										
2.2 Gemeenschappelijk project 1										
2.3 Gemeenschappelijk project 2										
2.4 Gemeenschappelijk project ...										

Van kostenspreidingsregelingen vrijgestelde kosten - art. 14, lid 2, onder (b) (volgens de aard van de kosten)

3.1 Personeel										
3.2 Andere werkingskosten										
3.3 Afschrijvingen										
3.4 Kapitaalkosten										
3.5 Uitzonderlijke kosten										
3.6 Totale van kostenspreiding vrijgestelde kosten										

Van kostenspreidingsregelingen vrijgestelde kosten - art. 14, lid 2, onder (b) (per factor/kostenpost)

3.7 Pensioenen										
3.8 Intrest op leningen										
3.9 Nationale belastingwetgeving										
3.10 Nieuwe wettelijk voorgeschreven kostenposten										
3.11 Internationale overeenkomsten										
3.12 Totale van kostenspreiding vrijgestelde kosten										

Herstructureringskosten, indien toegestaan overeenkomstig artikel 7, lid 4

	Werkelijke kosten (ter informatie)					Werkelijke kosten (ter informatie)				
4.1 Totale herstructureringskosten										

DEEL B: Aanvullende informatie over wijzigingen	Bedrag	Totaal C/O	Before RP	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Na RP
--	--------	------------	-----------	---	-----	-----	-----	-----	-------

Aanpassing aan de inflatie jaar N-2									
Aanpassing aan de inflatie jaar N-1									
Aanpassing aan de inflatie jaar N									
Aanpassing aan de inflatie jaar N+1									
Aanpassing aan de inflatie jaar N+2									
Aanpassing aan de inflatie jaar N+3									
Aanpassing aan de inflatie jaar N+4									
Totale aanpassing aan de inflatie									

Verkeersbalans jaar N-2									
Verkeersbalans jaar N-1									
Verkeersbalans jaar N									
Verkeersbalans jaar N+1									
Verkeersbalans jaar N+2									
Verkeersbalans jaar N+3									
Verkeersbalans jaar N+4									
Totale verkeersbalans									

Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N-2									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N-1									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+1									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+2									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+3									
Inkomsten uit verkeersrisicospreiding jaar N+4									
Totale aanpassing aan inkomsten uit verkeersrisicospreiding									

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

2. AANVULLENDE INFORMATIE

De lidstaten verstrekken ten minste de volgende gegevens:

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