

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 391/2013**av den 3 maj 2013****om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ⁽¹⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009, ("förordning om tillhandahållande av tjänster") ⁽²⁾, särskilt artikel 15.4, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 550/2004 ska kommissionen inrätta ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, som ska kunna tillämpas på ett enhetligt sätt inom det gemensamma europeiska luftrummet.
- (2) För att det gemensamma europeiska luftrummet ska kunna förverkligas är det ytterst viktigt att ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster finns för flygningens alla faser. Ett sådant system bör bidra till större insyn med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter från luftrumets användare. Systemet bör också bidra till att säkert, kostnadseffektivt och effektivt tillhandahålla flygtrafiktjänster till de användare som finansierar systemet samt främja ett integrerat tillhandahållande av tjänster.
- (3) Det gemensamma avgiftssystemet bör vara en del av insatserna för att uppnå målen för det prestationssystem som inrättats enligt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ⁽³⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009, ("ramförordning") och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj om ett prestationssystem ⁽⁴⁾.
- (4) I enlighet med det övergripande målet att förbättra flygtrafiktjänsternas kvalitet bör avgiftssystemet främja kostnads- och drift effektivitet och skapa förutsättningar för införande av incitamentsystem för leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att förbättra tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive tillämpningen av trafikriskdelning.
- (5) Det gemensamma avgiftssystemet bör vara förenligt med Eurocontrols system för undervägsavgifter och artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*).
- (6) Det gemensamma avgiftssystemet bör möjliggöra optimerad användning av luftrummet med beaktande av flygtrafikflödena, i synnerhet inom funktionella luftrumsblock som upprättats i enlighet med artikel 9a i förordning (EG) nr 550/2004.
- (7) Huvudprincipen för det gemensamma avgiftssystemet är att fullständig och tydlig information om kostnadsbasen görs tillgänglig i god tid för företrädarna för luftrumets användare och de behöriga myndigheterna.
- (8) Om terminaltjänster och/eller CNS-, MET- och AIS-tjänster tillhandahålls på marknadsvillkor bör medlemsstaterna kunna besluta om att för dessa tjänster inte beräkna fastställda kostnader, inte beräkna terminalavgifter, inte fastställa enhetsavgifter för terminaltjänster och/eller att inte fastställa ekonomiska incitament.
- (9) På grund av förändringar i driften av flygplatser kan terminalavgiftszoner behöva ändras under en referensperiod.
- (10) Ny teknik samt nya förfaranden och därmed förknippade affärsmodeller för stimulering av integrerat tillhandahållande av tjänster bör leda till betydande kostnadsminskningar till nytta för användarna. För att dessa framtida kostnadsminskningar ska bli möjliga står leverantörerna av flygtrafiktjänster inför omstruktureringskostnader för förbättring av sin verksamhet, som de kan få tillbaka om en nettovinst uppstår för användarna.
- (11) Mekanismerna för incitament till bättre resultat bör beakta att det är önskvärt att belöna eller straffa faktiska prestanda i förhållande till de prestandanivåer som förväntades när prestationsplanen antogs.
- (12) För att påskynda införandet av Sesar-teknik bör investeringar i nya ATM-system och omfattande översyner av befintliga ATM-system, som inverkar på prestationsnivån hos det europeiska nätet för flygledningstjänst, berättiga till kostnadstäckning via användaravgifter om de är förenliga med genomförandet av generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, i synnerhet genom gemensamma projekt i enlighet med artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004. Dessutom bör medlemsstaterna ha möjlighet att besluta att anpassa flygtrafikavgifterna för att skapa incitament att utrusta luftfartygen med system som ingår i gemensamma projekt.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 300, 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

- (13) För att öka flygtrafiktjänsternas effektivitet och främja en optimerad användning av dem bör medlemsstaterna kunna anpassa avgifterna ytterligare, med hänsyn till överbelastningen på nätverket i ett visst område eller på en viss flygväg under vissa tider.
- (14) De avgiftsnivåer som fastställs, i synnerhet för lätta flygplan, bör inte verka avskräckande på användningen av hjälpmedel och tjänster som är nödvändiga för säkerheten, eller på införandet av ny teknik och nya förfaranden.
- (15) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att fastställa sina enhetsavgifter gemensamt, särskilt om avgiftszonerna sträcker sig över fler än en medlemsstats luftrum, eller om de är parter i ett gemensamt system för undervägsavgifter.
- (16) För att effektivisera det gemensamma avgiftssystemet och minska arbetet med administration och redovisning bör medlemsstaterna kunna ta ut undervägsavgifter gemensamt, inom ramen för ett gemensamt system för undervägsavgifter, genom att en enda avgift tas ut per flygning.
- (17) De rättsliga medlen bör stärkas för att se till att användarna av flygtrafiktjänster betalar flygtrafikavgifterna snabbt och i sin helhet.
- (18) Avgifter för luftrumets användare bör fastställas och tillämpas på ett rättvist och öppet sätt, efter samråd med företrädare för användarna. Sådana avgifter bör ses över regelbundet.
- (19) Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster⁽¹⁾, ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010 av den 16 december 2010⁽²⁾, bör upphävas med verkan från och med den 1 januari 2015.
- (20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs åtgärder för utvecklingen av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.
2. Förordningen ska tillämpas på flygtrafiktjänster som tillhandahålls av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 550/2004 och av leverantörer av flygvärdetjänster, om dessa utnämnts i enlighet med artikel 9.1 i den förordningen, för allmän flygtrafik inom Icao-regionerna EUR och AFI där med-

lemsstaterna har ansvar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Den ska även tillämpas på den nätverksförvaltare som inrättats i enlighet med artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011⁽³⁾.

3. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på flygtrafiktjänster som tillhandahålls i luftrum de har ansvar för inom andra Icao-regioner, på villkor att de informerar kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på leverantörer av flygtrafiktjänster som har fått tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, i enlighet med artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

5. Om inte annat följer av artikel 1.4 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa denna förordning på flygtrafiktjänster som tillhandahålls på flygplatser med färre än 70 000 IFR-rörelser per år.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana beslut.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *användare av flygtrafiktjänster*: operatören av luftfartyget vid den tidpunkt flygningen utfördes, eller, om operatörens identitet är okänd, luftfartygets ägare, såvida inte det kan bevisas att operatören var en annan vid denna tidpunkt.
2. *företrädare för luftrumets användare*: varje juridisk person eller enhet som företräder en eller flera kategorier av användare av flygtrafiktjänster.
3. *IFR*: instrumentflygregler, enligt definitionen i bilaga 2 till Chicagokonventionen (tionde upplagan – juli 2005).
4. *VFR*: visuellt flygregler, enligt definitionen i bilaga 2 till Chicagokonventionen (tionde upplagan – juli 2005).
5. *avgiftszon för undervägsavgifter*: en volym i luftrummet för vilken en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift har fastställts.
6. *terminalavgiftszon*: flygplats eller grupp av flygplatser för vilken en enhetlig kostnadsbas och en gemensam enhetsavgift har fastställts.
7. *fastställda kostnader*: kostnader som fastställts på förhand av en medlemsstat enligt artikel 15.2 a i förordning (EG) nr 550/2004.

⁽¹⁾ EUT L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ EUT L 333, 17.12.2010, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

8. *referensperiod*: referensperioden för prestationssystemet enligt artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 8 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013.
9. *IFR-rörelse*: det totala antal starter och landningar som genomförs enligt instrumentflygregler, beräknat som det årliga genomsnittet för de tre år som föregår den tidpunkt då prestationsplanen lämnades in.
10. *övriga intäkter*: intäkter som härrör från myndigheter, inbegripet ekonomiskt stöd från unionens stödprogram som t.ex. det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och Sammanhållningsfonden, intäkter som härrör från kommersiell verksamhet och/eller, när det gäller enhetsavgifter för terminaltjänster, intäkter som härrör från kontrakt eller avtal mellan leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer.
11. *prestationsplan*: prestationsplan som utarbetats och godkänts i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 11–16 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013.
12. *faktiska kostnader*: kostnader som faktiskt uppkommit under ett år för tillhandahållande av flygtrafiktjänster som omfattats av slutrevision.
13. *CNS-, MET- och AIS-tjänster*: kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst.
14. *omstruktureringskostnader*: betydande engångskostnad som uppstår för leverantörer av flygtrafiktjänster i samband med omstrukturering genom införande av ny teknik och nya förfaranden och därmed förknippade affärsmodeller för stimulering av integrerat tillhandahållande av tjänster då medlemsstaterna vill återvinna kostnaderna under en eller flera referensperioder. De kan inbegripa kostnader för ersättning till anställda, stängning av flygkontrollcentraler, flytt av verksamhet till nya platser och avskrivning av tillgångar och/eller förvärv av strategiska aktieposter i andra leverantörer av flygtrafiktjänster.
- b) att inte fastställa ekonomiska incitament för dessa tjänster inom nyckelområdena kapacitet och miljö i enlighet med artikel 15 i denna förordning,
- och, när det gäller terminaltjänster,
- c) att inte beräkna terminalavgifter i enlighet med artikel 12 i denna förordning,
- d) att inte fastställa enhetsavgifter för terminaltjänster i enlighet med artikel 17 i denna förordning.
2. För att fastställa att några eller samtliga terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster omfattas av marknadsvillkor ska medlemsstaterna göra en detaljerad bedömning mot bakgrund av villkoren i bilaga I till den här förordningen. Denna bedömning ska omfatta samråd med företrädare för lufrummets användare.
3. De medlemsstater som avses i punkt 1 ska, senast 19 månader före en referensperiods början eller den dag då beslut som fattats i enlighet med punkt 1 börjar tillämpas, till kommissionen lämna en detaljerad rapport om innehållet i och resultatet av den bedömning som avses i punkt 2. Rapporten ska bygga på fakta, och bl.a. innehålla anbudsunderlag (om tillämpligt), motivering av valet av tjänsteleverantör, en beskrivning av kraven på den valda tjänsteleverantören för att säkerställa att terminaltjänster eller CNS-, MET- och AIS-tjänster tillhandahålls på ett kostnadseffektivt sätt, och resultatet av samrådet med företrädarna för lufrummets användare. Rapporten ska innehålla en fullständig motivering av medlemsstatens slutsatser.
4. Om kommissionen kan konstatera att marknadsvillkoren är fastställda i enlighet med kraven i bilaga I ska den underrätta den berörda medlemsstaten inom fyra månader efter det att rapporten har mottagits. Denna period på fyra månader ska förlängas till sex månader efter det att rapporten har mottagits om kommissionen anser att ytterligare underlag krävs för att bestämma huruvida marknadsvillkoren är fastställda.

Artikel 3

Terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster som omfattas av marknadsvillkor

1. Utan att det påverkar tillämpningen av de principer som avses i artiklarna 14 och 15 i förordning (EG) nr 550/2004 och beroende på den bedömning som avses i punkt 2 får medlemsstaterna, innan en referensperiod inleds eller i motiverade fall under referensperioden, besluta att några eller samtliga terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster ska omfattas av marknadsvillkor. I sådana fall ska bestämmelserna i denna förordning tillämpas, men de berörda medlemsstaterna får med avseende på dessa tjänster besluta

- a) att inte beräkna fastställda kostnader i enlighet med artikel 7 i den här förordningen,

Om kommissionen kan konstatera att marknadsvillkoren inte är fastställda ska den inom sex månader efter att ha mottagit rapporten, och i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, besluta att den eller de berörda medlemsstaterna ska tillämpa denna förordning fullt ut. Ett sådant beslut ska föregås av samråd med den eller de berörda medlemsstaterna.

5. Medlemsstatens rapport och det kommissionsbeslut som avses i punkt 4 ska äga giltighet under den berörda referensperioden samt vara allmänt tillgängliga, och en hänvisning till dem ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Principer för det gemensamma avgiftssystemet

1. Det gemensamma avgiftssystemet ska omfattas av principerna i artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004.
2. De fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster underväg ska finansieras genom undervägsavgifter för användare av flygtrafiktjänster i enlighet med kapitel III, och/eller genom andra intäkter.
3. De fastställda kostnaderna för terminaltjänster ska finansieras genom terminalavgifter för användare av flygtrafiktjänster i enlighet med kapitel III, och/eller genom andra intäkter.
4. Punkterna 2 och 3 ska inte påverka finansieringen av undantag för vissa användare av flygtrafiktjänster genom andra finansieringskällor enligt artikel 10.
5. Det gemensamma avgiftssystemet ska ge möjlighet till insyn och samråd med företrädare för luftrumets användare om kostnadsbaser och fördelning av kostnader mellan olika tjänster.
6. Intäkter från undervägsavgifter eller terminalavgifter som fastställs i enlighet med artiklarna 11 och 12 i denna förordning ska inte användas för att finansiera kommersiell verksamhet hos leverantörer av flygtrafiktjänster.

Artikel 5

Inrättande av avgiftszoner

1. Medlemsstaterna ska inrätta avgiftszoner i det luftrum som faller under deras ansvarsområde och där luftrumets användare tillhandahålls flygtrafiktjänster.
2. Avgiftszonerna ska fastställas i överensstämmelse med flygkontrollverksamhet och flygkontrolltjänst, efter samråd med företrädare för luftrumets användare.
3. En avgiftszon för undervägsavgifter ska sträcka sig från marken upp till och med det övre luftrummet. I komplexa terminalområden får medlemsstaterna inrätta en särskild zon inom en avgiftszon.
4. Om en avgiftszon omfattar mer än en medlemsstats luftrum ska de berörda medlemsstaterna säkerställa konsekvens och enhetlighet i tillämpningen av denna förordning på det berörda luftrummet.

5. En terminalavgiftszon får modifieras under pågående referensperiod. I detta fall ska medlemsstaterna

- a) förse kommissionen med relevanta uppgifter om kostnader och trafik så att den kan återskapa konsekventa serier av kostnads- och trafikuppgifter som återspeglar situationen före och efter ändringen, och utföra prestationsgranskning i enlighet med artikel 18 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013,
- b) samråda med företrädare för luftrumets användare och rapportera sina synpunkter till kommissionen,
- c) förse kommissionen med en bedömning av hur ändringarna inverkar på kostnadseffektivitetsmål och prestationsgranskning för terminaltjänster, och ange hur den ska utföra prestationsgranskningen under resten av referensperioden.

KAPITEL II

KOSTNADER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Artikel 6

Tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster som avses i artikel 1.2 och 1.4 ska fastställa kostnaderna för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i förhållande till de hjälpmedel och tjänster som tillhandahålls och genomförs i enlighet med Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen, i de avgiftszoner som de ansvarar för.

Dessa kostnader ska omfatta administrativa omkostnader, utbildning, studier, tester och försök samt forskning och utveckling för dessa tjänster.

2. Medlemsstaterna får ta upp följande kostnader som fastställda kostnader i enlighet med artikel 15.2 b i förordning (EG) nr 550/2004, när dessa uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster:

- a) Kostnader som uppstått hos de berörda nationella myndigheterna.
- b) Kostnader som uppstått hos behöriga organ enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 550/2004.
- c) Kostnader som uppkommit till följd av internationella avtal.

3. I enlighet med artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004 får en del av intäkterna från avgifterna användas för att finansiera gemensamma projekt för nätverksrelaterade funktioner, som är särskilt betydelsefulla för en förbättring av det övergripande utförandet av flyglednings- och flygtrafiktjänster. I sådana fall ska medlemsstaterna införa en omfattande och öppen redovisningspraxis för att se till att luftrumets användare inte avgiftsbeläggs två gånger. Fastställda kostnader till följd av ett gemensamt projekt ska anges tydligt i enlighet med bilagorna II och VII.

4. Investeringar i nya ATM-system och omfattande översyner av befintliga ATM-system beaktas i den mån de är förenliga med genomförandet av generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, och i synnerhet genom de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004.

Artikel 7

Beräkning av kostnader

1. De fastställda kostnaderna och de faktiska kostnaderna ska inbegripa kostnaderna för de tjänster, hjälpmedel och verksamheter som i enlighet med artikel 6 i den här förordningen kan beaktas och som har fastställts i enlighet med kraven på redovisning i artikel 12 i förordning (EG) nr 550/2004.

De engångseffekter som kan uppstå till följd av att internationella redovisningsstandarder införs får fördelas över en period på högst 15 år.

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 17 och 19 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska de fastställda kostnaderna fixeras före början av varje referensperiod som en del av prestationsplanen för varje kalenderår under referensperioden och i både reala och nominella termer. För varje år under referensperioden ska skillnaden mellan de fastställda kostnaderna i nominella termer före referensperioden och de fastställda kostnader som justerats på grundval av skillnaden mellan den faktiska inflation som av kommissionen registrerats i Eurostats harmoniserade index för konsumentpriser och som offentliggörs i april år n och den förväntade inflationen enligt prestationsplanen för det år som föregår referensperioden och för varje år under referensperioden överförs under år $n + 2$, för beräkning av enhetsavgiften.

Fastställda kostnader och faktiska kostnader ska beräknas i nationell valuta. Om en gemensam avgiftszon med en gemensam enhetsavgift har fastställts för ett funktionellt luftrumsblock ska de berörda medlemsstaterna säkerställa omräkningen av de nationella kostnaderna till euro eller till en av de berörda medlemsstaternas nationella valutor på ett sätt som ger insyn i beräkningen av den gemensamma enhetsavgiften vid tillämpningen av artikel 17.1 tredje stycket i den här förordningen. Dessa medlemsstater ska underrätta kommissionen och Eurocontrol om detta.

2. De kostnader som avses i punkt 1 ska delas upp på personalkostnader, andra driftskostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader och extraordinära poster inbegripet skatter och betalda tullavgifter som inte kan återfås, samt alla andra relevanta kostnader.

Personalkostnaderna ska omfatta bruttoersättning, övertidsersättning, arbetsgivaravgifter till socialförsäkringssystem, pensionskostnader och andra förmåner. Pensionskostnaderna får beräknas med försiktiga antaganden utifrån systemets förvaltningsform eller nationell lagstiftning. Dessa antaganden ska beskrivas i prestationsplanen.

Andra driftskostnader ska omfatta kostnader som uppstått vid inköp av varor och tjänster som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, i synnerhet utkontrakterade tjänster, extern

personal, material, energi, förnödenheter, hyra av lokaler, utrustning och hjälpmedel, underhåll, försäkringskostnader och resekostnader. När en leverantör av flygtrafikleddningstjänster köper andra flygtrafiktjänster ska tjänsteleverantören räkna in den faktiska kostnaden för dessa tjänster i sina övriga driftskostnader.

Avskrivningskostnaderna ska avse de totala anläggningstillgångar som används för att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Anläggningstillgångar ska skrivas av i förhållande till den förväntade livslängden, med linjär avskrivning av kostnaden för den tillgång som avskrivs. Avskrivningen kan beräknas med hjälp av anskaffningskostnadsmetoden eller nukostnadsredovisning. Samma tillvägagångssätt ska användas under hela avskrivningsperioden och ska vara förenligt med metoden för beräkning av kapitalkostnader (nominell kapitalkostnad vid anskaffningskostnadsmetoden och faktisk kapitalkostnad vid nukostnadsredovisning). När nukostnadsredovisning tillämpas ska även motsvarande uppgifter för anskaffningskostnadsmetoden anges för att möjliggöra jämförelse och bedömning.

Kapitalkostnaden ska vara lika med produkten av

- summan av anläggningstillgångarnas genomsnittliga bokförda nettovärde, med eventuella justeringar av de totala tillgångarna enligt beslut av den nationella tillsynsmyndigheten, som används av leverantören av flygtrafiktjänster för drift eller uppbyggnad, och omsättningstillgångarnas genomsnittliga nettovärde, exklusive räntebärande konton, som krävs för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, och
- det viktade genomsnittet av räntesatsen på skulder och av avkastningen på eget kapital. För leverantörer av flygtrafiktjänster utan eget kapital ska det viktade genomsnittet beräknas på grundval av en avkastning som grundas på skillnaden mellan de totala tillgångarna enligt punkt a och skulderna.

Extraordinära poster ska utgöras av engångskostnader i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster under ett och samma år.

Justeringar som går utöver internationellt accepterade redovisningsnormer ska anges i prestationsplanen för granskning av kommissionen, och i den tilläggsinformation som ska lämnas i enlighet med bilaga II.

3. För beräkningen av de kapitalkostnader som avses i punkt 2 ska de faktorer som viktas baseras på finansieringens proportion av antingen skulder eller eget kapital. Räntesatsen på skulder ska vara lika med den viktade genomsnittliga räntesatsen på skulder som leverantören av flygtrafiktjänster har. Avkastningen på eget kapital ska vara den som ingår i prestationsplanen för rapporteringsperioden och ska baseras på den faktiska finansiella risken för leverantören av flygtrafiktjänster enligt utvärderingen före referensperioden.

När tillgångarna inte tillhör leverantören av flygtrafiktjänster, men ingår i beräkningen av kapitalkostnader, ska medlemsstaterna se till att kostnaderna för dessa tillgångar inte ersätts två gånger.

4. Beräkningen av de faktiska kostnaderna får inbegripa återvinning av omstrukturingskostnader för leverantörer av flygtrafiktjänster, som uppstår under referensperioder som föregår referensperioden eller referensperioderna för återvinning, och ska vara föremål för en nyttokalkyl som visar en nettovinst för användarna över tiden.

Den nationella tillsynsmyndigheten ska till kommissionen överlämna nyttokalkylen, en plan för återvinning av omstrukturingskostnaderna och resultaten av ett samråd med företrädare för luftrumets användare om nyttokalkylen och planen för återvinning av omstrukturingskostnaderna.

Om kommissionen konstaterar att den förväntade nettovinsten för användarna över tiden kan påvisas ska den underrätta den berörda medlemsstaten om detta inom fem månader efter mottagandet av uppgifterna från den nationella tillsynsmyndigheten.

Om kommissionen konstaterar att den förväntade nettovinsten för användarna över tiden inte kan påvisas ska den fatta beslut i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004 senast fem månader efter mottagandet av uppgifterna från den nationella tillsynsmyndigheten om att omstrukturingskostnaderna för leverantörer av flygtrafiktjänster inte ska återvinnas, och underrätta den berörda medlemsstaten om detta.

Den berörda medlemsstaten ska, i enlighet med artikel 18.4 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013, rapportera om utvecklingen av omstrukturingskostnaderna och nettovinsten för användarna i sin årsrapport.

Artikel 8

Fördelning av kostnader

1. Kostnaderna för de tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas enligt artikel 6 ska fördelas på ett öppet sätt mellan de avgiftszoner där de faktiskt har uppstått.

Kostnader som uppstår i olika avgiftszoner ska fördelas proportionellt på grundval av en öppen och tydlig metod i enlighet med artikel 9.

2. Kostnaderna för terminaltjänster ska avse följande tjänster:

- Flygplatskontrolltjänst, flygplatsens flyginformationstjänst inbegripet flygrådgivningstjänst och alarmeringstjänst.
- Flygtrafikledningstjänst i samband med luftfartygs inflygning och avgång inom ett visst avstånd från flygplatsen på grundval av operativa krav.
- Ett lämpligt urval av alla andra delar av flygtrafiktjänsten, som avspeglar en proportionerlig fördelning mellan tjänster underväg och terminaltjänster.

Medlemsstaterna ska, med avseende på led b och c i punkt 2, före varje referensperiods början för varje flygplats fastställa vilka kriterier som ligger till grund för kostnadsfördelningen mellan terminaltjänster och tjänster underväg, och underrätta kommissionen om detta.

3. Kostnaderna för tjänster underväg ska vara förknippade med de kostnader som avses i punkt 1, med undantag för de kostnader som avses i punkt 2.

4. I de fall undantag för VFR-flygningar medges i enlighet med artikel 10 ska leverantören av flygtrafiktjänster identifiera kostnaderna för flygtrafiktjänster för VFR-flygningar och skilja dem från kostnaderna för tjänster för IFR-flygningar. Dessa kostnader får fastställas genom en marginalkostnadsmetod som tar hänsyn till de fördelar för IFR-flygningar som uppstår till följd av de tjänster som beviljas VFR-flygningar.

Artikel 9

Insyn i kostnaderna och i avgiftsmekanismen

1. Medlemsstaterna ska på ett samordnat sätt, senast sju månader före inledningen av varje referensperiod, bjuda in företrädare för luftrumets användare till ett samråd om fastställda kostnader, planerade investeringar, enhetsprognoser, avgiftspolitik och därav följande enhetsavgifter. De ska biträdas av leverantörerna av flygtrafiktjänster. Medlemsstaterna ska på ett öppet sätt fastställa kostnaderna för sina nationella eller funktionella luftrumsblock i enlighet med artikel 6 och göra sina enhetsavgifter tillgängliga för företrädarna för luftrumets användare, kommissionen och, i tillämpliga fall, Eurocontrol.

Under referensperioden ska medlemsstaterna, varje år och på ett samordnat sätt, bjuda in företrädare för luftrumets användare till ett samråd om eventuella avvikelser från prognosen, särskilt beträffande

- den faktiska trafiken och de faktiska kostnaderna jämförda med den prognostiserade trafiken och de fastställda kostnaderna,
- genomförandet av den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 13,
- genomförandet av den mekanism för kostnadsdelning som avses i artikel 14,
- de incitamentsystem som avses i artikel 15,
- den anpassning av avgifter som avses i artikel 16.

Samrådet kan organiseras regionalt. Företrädarna för luftrumets användare ska ha rätt att begära fler samråd. Samråd ska också anordnas systematiskt efter aktivering av en varningsmekanism enligt artiklarna 17 och 19 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013, vilket leder till en översyn av den eller de fastställda enhetskostnaderna.

2. Den information som avses i punkt 1 ska grundas på rapporteringstabellerna och de närmare bestämmelserna i bilagorna II, VI och VII. Om det i enlighet med artikel 3 kan fastställas att terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster omfattas av marknadsvillkor ska den information som avses i punkt 1 grundas på de rapporteringstabeller och närmare bestämmelser som anges i bilaga III. Dokumentationen i fråga ska göras tillgänglig för företrädarna för luftrumets användare, kommissionen, Eurocontrol och de nationella tillsynsmyndigheterna tre veckor före samrådet. För det årliga samråd som avses i andra stycket i punkt 1 ska dokumentationen i fråga göras tillgänglig för företrädarna för luftrumets användare, kommissionen, Eurocontrol och de nationella tillsynsmyndigheterna varje år senast den 1 juni.

3. För att möjliggöra rapportering om hur prestationsmålen uppnåtts i enlighet med artikel 18.4 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska medlemsstaterna senast den 1 juni varje år för kommissionen och Eurocontrol tillgängliggöra sina faktiska kostnader under det föregående året och skillnaden mellan de faktiska kostnaderna och de fastställda kostnaderna enligt prestationsplanen, på grundval av rapporteringstabellerna och de närmare bestämmelserna i bilagorna II, VI och VII. De medlemsstater som har fastställt att terminaltjänster samt CNS-, MET- och AIS-tjänster omfattas av marknadsvillkor i enlighet med artikel 3 ska tillhandahålla denna information på grundval av rapporteringstabellerna och de närmare bestämmelserna i bilaga III.

KAPITEL III

FINANSIERING AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER GENOM FLYGTRAFIKAVGIFTER

Artikel 10

Undantag från flygtrafikavgifter

1. Medlemsstaterna ska undanta följande från undervägsavgifter:

- a) Flygningar med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är mindre än två ton.
- b) Blandade VFR/IFR-flygningar i avgiftszoner där de uteslutande genomförs enligt VFR och där avgifter inte tas ut för VFR-flygningar.
- c) Flygningar som genomförs enbart för transport av regerande monark och monarkens närmaste anhöriga, stats- och regeringschefer och ministrar, när dessa är på officiellt uppdrag. Undantaget ska i samtliga fall styrkas med vederbörlig statusbeteckning eller anmärkning i färdplanen.
- d) Flygräddningsflygningar som har godkänts av den behöriga myndigheten.

2. Medlemsstaterna får undanta följande från undervägsavgifter:

- a) Militärflygningar som genomförs med militärflygplan oavsett statstillhörighet.

b) Flygningar som genomförs i utbildningssyfte och uteslutande i avsikt att erhålla licens eller uppnå behörighet med avseende på pilotbesättning då detta styrks med vederbörlig anmärkning i färdplanen. Dessa flygningar får genomföras enbart inom den berörda medlemsstatens luftrum och får inte göras för befordran av passagerare och/eller gods eller för positionering eller flyttning av luftfartyget.

c) Flygningar som genomförs enbart för att kontrollera eller testa utrustning som används eller är avsedd att användas som markbaserade hjälpmedel för luftfart, med undantag för positioneringsflygning av det berörda luftfartyget.

d) Flygningar som avslutas vid samma flygplats som luftfartyget startade ifrån, utan mellanlandningar.

e) VFR-flygningar.

f) Humanitära flygningar som har godkänts av den behöriga myndigheten.

g) Flygningar i tull- eller polistjänst.

3. Medlemsstaterna får undanta de flygningar som avses i punkterna 1 och 2 från terminalavgifter.

4. De kostnader som uppstår vid undantagna flygningar ska bestå av

- a) kostnaderna för undantagna VFR-flygningar enligt artikel 8.4, och
- b) kostnaderna för undantagna IFR-flygningar som ska beräknas som produkten av kostnaderna för IFR-flygningar och förhållandet mellan antalet undantagna tjänstenheter och det totala antalet tjänstenheter, där det totala antalet tjänstenheter består av tjänstenheterna för IFR-flygningar, samt tjänstenheterna för VFR-flygningar, om dessa inte är undantagna. Kostnaderna för IFR-flygningar ska vara lika med den totala kostnaden minus kostnaderna för VFR-flygningar.

5. Medlemsstaterna ska se till att leverantörerna av flygtrafik-tjänster får ersättning för de tjänster som de har tillhandahållit undantagna flygningar.

Artikel 11

Beräkning av undervägsavgifter

1. Utan att det påverkar möjligheterna enligt artikel 4.2 till finansiering av flygtrafik-tjänster underväg genom andra intäkter ska undervägsavgifter för en specifik flygning inom en specifik avgiftszon för undervägsavgifter vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för denna avgiftszon för undervägsavgifter och undervägstjänstenheterna för den flygningen.

2. Enhetsavgiften och undervägstjänstenheterna ska beräknas i enlighet med bilaga IV.

Artikel 12

Beräkning av terminalavgifter

1. Utan att det påverkar möjligheterna enligt artikel 4.2 till finansiering av terminaltjänster genom andra intäkter ska terminalavgiften för en specifik flygning inom en specifik terminalavgiftszon vara lika med produkten av den enhetsavgift som har fastställts för denna terminalavgiftszon och terminaltjänstenheterna för den flygningen. Vid uttag av avgifter ska inflygning och avgång betraktas som en enda flygning. Som enhet ska räknas antingen den ankommande eller den avgående flygningen.

2. Enhetsavgiften och terminaltjänstenheterna ska beräknas i enlighet med bilaga V.

Artikel 13

Trafikriskdelning

1. En mekanism för trafikriskdelning ska tillämpas i enlighet med de principer som avses i artikel 12 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013.

2. Följande kostnader ska inte omfattas av trafikriskdelning och ska leda till en ökning eller minskning av de fastställda kostnaderna under påföljande år oberoende av trafikutvecklingen:

- a) Fastställda kostnader som bestämts i enlighet med artikel 6.2, med undantag av överenskommer om gränsöverskridande tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster.
- b) Fastställda kostnader för flygvädertjänster.
- c) Justering till följd av skillnader mellan den prognostiserade och den faktiska inflation som avses i artikel 7.1.
- d) Återvinning av omstruktureringskostnader, om detta är tillåtet enligt artikel 7.4.
- e) Överföring till följd av genomförandet av mekanismen för trafikriskdelning.
- f) Tillåtna överföringar från föregående referensperiod till följd av genomförandet av den mekanism för kostnadsdelning som avses i artikel 14.
- g) Bonusar eller sanktioner till följd av de system för ekonomiska incitament som avses i artikel 15.
- h) Över- eller underskott som kan följa av en anpassning av flygtrafikavgifterna i enlighet med artikel 16.
- i) Över- eller underskott till följd av trafikvariationer.

- j) För den andra referensperioden – över- eller underskott som uppstått hos medlemsstaterna till och med 2011 för tjänster underväg och 2014 för terminaltjänster.

Medlemsstaterna får dessutom besluta att från trafikriskdelning undanta de fastställda kostnaderna för leverantörer av flygtrafik-tjänster som har fått tillstånd att tillhandahålla flygtrafik-tjänster utan certifikat, i enlighet med artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

3. När det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år (n) inte över- eller underskrider prognosen i prestationsplanen för det året (n) med mer än 2 % ska de ytterligare intäkterna eller intäktsförlusterna för leverantören av flygtrafik-tjänster med avseende på de fastställda kostnaderna inte överföras.

4. När det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år (n) överskrider prognosen i prestationsplanen för det året (n) med mer än 2 % ska minst 70 % av de ytterligare intäkter för de berörda leverantörerna av flygtrafik-tjänster som överstiger 2 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över fastställda kostnader i prestationsplanen leda till en motsvarande minskning av de fastställda kostnaderna för år n + 2.

När det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år (n) underskrider prognosen i prestationsplanen för det året (n) med mer än 2 % ska högst 70 % av de intäktsförluster för de berörda leverantörerna av flygtrafik-tjänster som överstiger 2 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över fastställda kostnader i prestationsplanen leda till en motsvarande ökning av de fastställda kostnaderna med början tidigast år n + 2.

5. När det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år (n) underskrider 90 % av prognosen i prestationsplanen för det året (n) ska hela intäktsförlusten för de berörda leverantörerna av flygtrafik-tjänster som överstiger 10 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över fastställda kostnader i prestationsplanen leda till en motsvarande ökning av de fastställda kostnaderna med början tidigast år n + 2.

När det faktiska antalet tjänstenheter under ett givet år (n) överskrider 110 % av prognosen i prestationsplanen för det året (n) ska alla de ytterligare intäkter för de berörda leverantörerna av flygtrafik-tjänster som överstiger 10 % av skillnaden mellan de faktiska tjänstenheterna och prognosen över fastställda kostnader i prestationsplanen leda till en motsvarande minskning av de fastställda kostnaderna för år n + 2.

6. När det gäller terminaltjänster får medlemsstaterna besluta att för flygplatser med färre än 225 000 IFR-rörelser per år inte tillämpa bestämmelserna i punkterna 3, 4 och 5 ovan. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana beslut inom två månader efter det att denna förordning har offentliggjorts.

Artikel 14

Kostnadsdelning

1. En mekanism för kostnadsdelning ska tillämpas i enlighet med följande principer:

- a) När de faktiska kostnaderna under hela referensperioden är lägre än de fastställda kostnaderna vid referensperiodens början ska skillnaden behållas av den leverantör av flygtrafiktjänster, den medlemsstat eller det behöriga organ som berörs.
- b) När de faktiska kostnaderna under hela referensperioden överskrider de fastställda kostnaderna vid referensperiodens början ska skillnaden bäras av den leverantör av flygtrafiktjänster, den medlemsstat eller det behöriga organ som berörs.

2. Följande kostnader är undantagna vid tillämpningen av punkt 1 a och 1 b:

- a) Arrangemangen för kostnadsdelning i punkterna 1 a och 1 b ska inte tillämpas på skillnaden mellan fastställda kostnader och faktiska kostnader när det gäller kostnadsposter som den leverantör av flygtrafiktjänster, den medlemsstat eller det behöriga organ som berörs har vidtagit rimliga och identifierbara åtgärder för att hantera, men som kan anses ligga utanför deras kontroll till följd av
 - i) oförutsedda ändringar i pensionslagstiftning, lagstiftning om pensionsredovisning eller pensionskostnader på nationell nivå som beror på oförutsedda förhållanden på de finansiella marknaderna,
 - ii) betydande förändringar av räntesatser för lån som finansierar kostnader som uppstår till följd av tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,
 - iii) oförutsedda nya kostnadsposter, som inte omfattas av prestationsplanen, men som krävs enligt lag,
 - iv) oförutsedda ändringar av nationell skattelagstiftning,
 - v) oförutsedda förändringar av kostnader eller intäkter till följd av internationella överenskommelser.
- b) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7.1 tredje stycket ska varje kostnadspost under punkt 2 a bestämmas av den nationella tillsynsmyndigheten, och i prestationsplanen ska för varje kostnadspost i förhållande till föregående referensperiod följande anges:
 - i) En fullständig beskrivning av kostnadsposten.

ii) Kostnaden för denna post i prestationsplanen.

iii) Anledningen till att kostnadsposten anses falla under punkt 2 a snarare än punkt 1 a och 1 b.

iv) De bakomliggande externa händelser eller omständigheter som inte kan kontrolleras av de nationella tillsynsmyndigheter, den leverantör av flygtrafiktjänster eller det behöriga organ som berörs och som utlöste en variation mellan faktiska och fastställda kostnader för denna kostnadspost.

v) Åtgärder som vidtagits för att hantera de kostnadsrisker som är förknippade med denna post.

c) Skillnaderna mellan de faktiska kostnaderna och de fastställda kostnaderna när det gäller dessa poster ska identifieras och förklaras i enlighet med bilaga VII.2.

d) När de faktiska kostnaderna under hela referensperioden är lägre än de fastställda kostnaderna vid referensperiodens början, till följd av att kostnader dras av från tillämpningsområdet för punkt 2 a, ska skillnaden återföras till luftrummet användare genom överföring till följande referensperiod(er).

e) När de faktiska kostnaderna under hela referensperioden är högre än de fastställda kostnaderna vid referensperiodens början, till följd av att kostnader införs i tillämpningsområdet för punkt 2 a, ska skillnaden överlätas på luftrummet användare genom överföring till följande referensperiod(er).

f) Den berörda nationella tillsynsmyndigheten ska varje år kontrollera att förändringarna av de faktiska kostnaderna i förhållande till de fastställda kostnaderna faktiskt beror på relevanta händelser eller omständigheter som anges i punkt 2 a, och överensstämmer med bestämmelserna i punkt 2 b. Den ska även kontrollera att den förändring av kostnaderna som ska överlätas på användarna är specifikt identifierad och kategoriserad. Den ska varje år underrätta luftrummet användare och rapportera till kommissionen om resultaten av bedömningen. Om kommissionen, inom sex månader efter mottagandet av den berörda nationella tillsynsmyndighetens årliga rapport om bedömningen, konstaterar att det i rapporten inte fastställs att förändringen av de faktiska kostnaderna i förhållande till de fastställda kostnaderna verkligen beror på relevanta händelser eller omständigheter som anges i punkt 2 a och överensstämmer med bestämmelsen i punkt 2 b, ska den, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, besluta att den eller de berörda medlemsstaterna inte ska tillåtas att tillämpa bestämmelserna i punkt 2 i fråga om förändringen av de faktiska kostnaderna i förhållande till de fastställda kostnaderna, helt eller delvis.

- g) De överförda beloppen ska specificeras utifrån olika faktorer och beskrivas i den tilläggsinformation som ska tillhandahållas i enlighet med bilaga VI.

Artikel 15

Incitamentsystem för leverantörer av flygtrafiktjänster

1. Medlemsstaterna ska införa ekonomiska incitament för sina leverantörer av flygtrafiktjänster på nyckelområdet kapacitet och får införa sådana ekonomiska incitament på nyckelområdet miljö i enlighet med artikel 12 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013. Dessa incitament ska bestå av bonusar för överskridande och sanktioner för underskridande av målen för prestationsnivå och ska läggas till eller dras ifrån de antagna fastställda kostnaderna beroende på den prestationsnivå som uppnåtts.

Sådana ekonomiska incitamentsystem ska uppfylla följande principer:

- a) Enhetsavgiften för år $n + 2$ ska justeras så att den utgör en bonus för överskridande eller en sanktion för underskridande, beroende på den faktiska prestandanivån hos leverantören av flygtrafiktjänster under år n i förhållande till det relevanta målet.
- b) Nivån på bonusar och sanktioner ska stå i proportion till de mål som ska uppfyllas och de prestationer som åstadkommits. Bonusar ska inte utgå för prestationer som motsvarar eller ligger under förväntade prestationsmål.
- c) För bonusar och sanktioner ska samma nivå tillämpas.
- d) Maximibeloppet för sammanlagda bonusar respektive sanktioner får inte överstiga 1 % av intäkterna från flygtrafiktjänster under år n .
- e) Prestationsnivåerna och den tillämpliga nivån på bonusar och sanktioner ska fastställas efter det samråd som avses i artikel 9 och ska bestämmas i prestationsplanen.
- f) När det gäller mål för funktionella luftrumsblock ska bonusar och sanktioner tillämpas för de leverantörer av flygtrafiktjänster som är berörda.
- g) För nyckelområdet kapacitet får målen för prestationsnivå justeras så att de endast omfattar förseningsorsaker förknippade med ATC-kapacitet, ATC-flygvägar, ATC-personal och ATC-utrustning samt luftrumsplanering och särskilda händelser med koderna C, R, S, T, M och P i användarhandboken för ATFCM.

2. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att leverantörerna av flygtrafiktjänster genomför dessa incitamentsystem på lämpligt sätt.

Artikel 16

Anpassning av flygtrafikavgifter

1. Medlemsstaterna får, efter den inbjudan till samråd som avses i artikel 9, på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock och på ett icke-diskriminerande och öppet sätt, anpassa de flygtrafikavgifter som uppstår för luftrumets användare så att de avspeglar deras ansträngningar i synnerhet för att

- a) använda flygtrafiktjänsterna på ett optimalt sätt,
- b) minska luftfartens miljöpåverkan,
- c) minska de samlade kostnaderna för flygtrafiktjänsterna och öka deras effektivitet, särskilt genom att anpassa avgifterna efter överbelastningen på nätverket i ett visst område eller längs en viss flygväg under vissa tider.

Anpassningen av avgifter ska inte resultera i någon generell förändring av intäkterna för leverantören av flygtrafiktjänster. Över- eller underskott ska överföras till följande period.

2. Flygtrafikavgifterna får också anpassas, på ett icke-diskriminerande och öppet sätt, för att påskynda utvecklingen av ATM-kapacitet inom ramen för Sesar. Anpassningen får i synnerhet syfta till att skapa incitament för att utrusta luftfartyg med system som ingår i de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004.

3. Anpassningen av flygtrafikavgifterna innebär en förändring av undervägsavgiften och/eller terminalavgiften beräknad på grundval av bestämmelserna i artiklarna 11 och 12.

4. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka den anpassning av flygtrafikavgifterna som genomförs av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

Artikel 17

Fastställande av enhetsavgifter för avgiftszoner

1. Medlemsstaterna ska se till att enhetsavgifter fastställs för varje avgiftszon på årsbasis. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska enhetsavgifterna inte ändras under ett år.

Enhetsavgifterna ska fastställas i enlighet med följande förfarande:

- a) För varje år under referensperioden ska enhetsavgifterna för år n beräknas senast den 1 november år $n-1$ på grundval av de fastställda enhetskostnaderna i prestationsplanen och de justeringar som avses i punkt 2.2 i bilagorna IV och V till denna förordning.
- b) Enhetsavgifterna för år n ska av medlemsstaterna lämnas till kommissionen senast den 1 juni år $n-1$, enligt kraven i artikel 9.1 och 9.2.

- c) Kommissionen ska utvärdera dessa enhetsavgifter mot bakgrund av bestämmelserna i denna förordning och genomförandeförordning (EU) nr 390/2013.
- d) Om kommissionen konstaterar att enhetsavgifterna överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning och genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska den underrätta den berörda medlemsstaten om detta senast fyra månader efter det att uppgifterna om enhetsavgifterna har lämnats in.
- e) Om kommissionen konstaterar att enhetsavgifterna inte överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning och genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska den senast fyra månader efter det att uppgifterna om enhetsavgifterna har lämnats in underrätta den berörda medlemsstaten om detta, som inom en månad ska lämna uppgifter om reviderade enhetsavgifter till kommissionen.
- f) Medlemsstaterna ska senast den 1 november år n-1 informera kommissionen, och i tillämpliga fall Eurocontrol, om enhetsavgifterna för varje avgiftszon.

Enhetsavgifterna ska fastställas i nationell valuta. När medlemsstater som ingår i ett funktionellt luftrum block beslutar att upprätta en gemensam avgiftszon med en gemensam enhetsavgift ska denna avgift fastställas i euro eller i en av de berörda medlemsstaternas nationella valutor. De berörda medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och Eurocontrol om den valuta som gäller.

2. När prestationsplaner antas efter den 1 november året före det år då referensperioden inleds eller revideras i enlighet med artiklarna 17 och 19 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska enhetsavgifterna om nödvändigt räknas om på grundval av den slutgiltigt antagna planen eller de tillämpliga korrigeringsåtgärderna. I detta syfte och i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska medlemsstaterna beräkna och tillämpa enhetsavgiften i enlighet med den antagna prestationsplanen så tidigt som möjligt under referensperiodens första år eller under det första året för tillämpningen av de reviderade prestationsplanerna och prestationsmålen. Skillnaden i intäkter till följd av en tillfällig tillämpning av den ursprungliga enhetsavgiften ska överföras i samband med beräkningen av följande års enhetsavgift. Referensperiodens första år eller det första året för tillämpningen av de reviderade prestationsplanerna och prestationsmålen ska den mekanism för trafikriskdelning som föreskrivs i artikel 13 tillämpas på grundval av de fastställda kostnader och tjänstenheter som ingår i den slutligt antagna prestationsplanen och de faktiska tjänstenheterna för året.

Artikel 18

Inkassering av avgifter

1. Medlemsstaterna får inkassera avgifterna i form av en enda avgift per flygning. När avgifter faktureras och inkasseras regionalt får faktureringsvalutan vara euro, och en administrativ enhetsavgift för fakturerings- och inkasseringskostnader får läggas till enhetsavgiften i fråga. Medlemsstaterna ska se till att de belopp som inkasseras för deras räkning används för finansiering av de kostnader som fastställts i enlighet med denna förordning.

2. Användare av flygtrafiktjänster ska omedelbart och till fullo betala alla flygtrafikavgifter.

3. Medlemsstaterna ska se till att effektiva verkställighetsåtgärder tillämpas. Dessa åtgärder får omfatta nekande av tjänster, kvarhållande av luftfartyg eller andra verkställighetsåtgärder i enlighet med tillämplig lagstiftning.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 19

Överklagande

Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas enligt denna förordning är tillbörligen motiverade och föremål för ett effektivt prövnings- och/eller överklagandeförfarande.

Artikel 20

Underlätta övervakning av efterlevnaden

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska underlätta inspektioner och undersökningar, inbegripet besök på plats, som genomförs av berörd nationell tillsynsmyndighet eller av ett behörigt organ som agerar på myndighetens vägnar. Behöriga personer ska ha befogenhet att

- a) undersöka relevanta räkenskapshandlingar, förteckningar över tillgångar, inventarier och annat material som är relevant för fastställandet av flygtrafikavgifter,
- b) göra kopior av eller utdrag ur sådana dokument,
- c) begära muntliga förklaringar på plats,
- d) beträda relevanta lokaler eller relevant mark och gå in i relevanta fordon.

Sådana inspektioner och undersökningar ska göras i enlighet med gällande förfaranden i den medlemsstat där de ska genomföras.

Artikel 21

Översyn

Kommissionens granskning av prestationssystemet, enligt artikel 24 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013, ska omfatta den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 13, den mekanism för kostnadsdelning som avses i artikel 14, de incitamentsystem som ska inrättas enligt artikel 15 samt anpassningen av avgifter enligt artikel 16, och deras genomslagskraft och effektivitet när det gäller att nå uppsatta prestationsmål.

Artikel 22

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Denna förordning ska tillämpas från och med den andra referensperioden enligt artikel 8 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 och under den perioden. För att de unionsomfattande mål som föreskrivs i artikel 10.2 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska kunna antas före den andra referensperiodens början och prestationsplanerna utarbetas och antas i enlighet med i genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 ska, när det gäller tillämpningen av prestationssystemet, artiklarna 1.5, 3, 7.4, 9, 14.2 b–f och 17 och bilagorna till denna förordning tillämpas från och med den dag den här förordningen träder i kraft.

Artikel 23

Upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 maj 2013.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

BEDÖMNING AV HURUVIDA TILLHANDAHÅLLET AV TERMINALTJÄNSTER OCH/ELLER CNS-, MET- OCH AIS-TJÄNSTER OMFATTAS AV MARKNADSVILLKOR ENLIGT ARTIKEL 3

De villkor som ska bedömas för att avgöra om terminaltjänster och/eller CNS-, MET- och AIS-tjänster tillhandahålls på marknadsvillkor är följande:

1. I vilken utsträckning tjänsteleverantörer fritt kan erbjuda eller dra tillbaka tillhandahållande av dessa tjänster:
 - a) Om betydande rättsliga eller ekonomiska hinder finns som kan stoppa en tjänsteleverantör från att erbjuda eller dra tillbaka tillhandahållande av dessa tjänster.
 - b) Kontraktets löptid.
 - c) Om ett förfarande finns som gör det möjligt att överföra tillgångar och personal från en leverantör av flygtrafik-tjänster till en annan.
 2. I vilken utsträckning tjänsteleverantören kan väljas fritt, inbegripet, när det gäller flygplatser, möjligheten att själva utföra tjänsterna:
 - a) Om det finns rättsliga, kontraktsmässiga eller praktiska hinder för att byta tjänsteleverantör, eller när det gäller terminaltjänster att flygplatser själva gradvis börjar utföra flygtrafiktjänster.
 - b) Den roll företrädarna för lufrummets användare har vid valet av tjänsteleverantör.
 3. I vilken utsträckning en rad olika tjänsteleverantörer kan väljas:
 - a) Förekomsten av anbudsförfaranden (ej tillämpligt om tjänsterna utförs egenhändigt).
 - b) I tillämpliga fall, belägg för att alternativa tjänsteleverantörer, som även tidigare tillhandahållit tjänster, deltar i anbudsförfarandet, inbegripet alternativet att flygplatsen själv utför tjänsterna.
 4. I vilken utsträckning flygplatserna, när det gäller terminaltjänster, omfattas av kommersiellt pristryck eller reglering som grundas på stimulansåtgärder:
 - a) Huruvida flygplatserna aktivt konkurrerar om flygtrafik.
 - b) I vilken omfattning flygplatser bär avgiften för flygtrafiktjänster.
 - c) Huruvida flygplatserna bedriver verksamheten under konkurrens eller under ekonomiska stimulansåtgärder avsedda att begränsa priserna eller på annat sätt stimulera till minskning av kostnaderna.
 5. När tillhandahållaren av terminaltjänster eller CNS-, MET- och AIS-tjänster även tillhandahåller flygtrafiktjänster under väg ska dessa verksamheter vara föremål för separat bokföring och rapportering.
 6. För terminaltjänster ska bedömningen i denna bilaga göras på varje enskild flygplats, om lämpligt.
-

BILAGA II

INSYN I KOSTNADER OCH ENHETSKOSTNADER

1. RAPPORTERINGSTABELL

Både medlemsstater och leverantörer av flygtrafiktjänster ska fylla i rapporteringstabellen i denna bilaga för varje avgiftszon som de ansvarar för och för varje år under referensperioden. Medlemsstaterna ska också tillhandahålla en konsoliderad rapporteringstabell för varje avgiftszon som de ansvarar för.

En konsoliderad tabell ska fyllas i för varje flygplats som omfattas av denna förordning. För flygplatser med i genomsnitt färre än 70 000 IFR-rörelser per år under de tre föregående åren får kostnaderna presenteras i konsoliderad form.

Om en avgiftszon sträcker sig över mer än en medlemsstats luftrum ska medlemsstaterna tillsammans fylla i tabellen i enlighet med artikel 5.4.

De faktiska kostnaderna ska fastställas på grundval av de slutgiltigt reviderade räkenskaperna. Kostnaderna ska fastställas i enlighet med den verksamhetsplan som krävs enligt certifikatet och anges i den valuta som de fastställts i enligt artikel 7.1 fjärde stycket.

Faktiska tjänstenheter ska fastställas på grundval av de uppgifter som lämnats av den enhet som fakturerar och inkasserar avgifter. Avvikelser från dessa siffror ska motiveras på vederbörligt sätt i tilläggsinformationen.

I syfte att underlätta för kommissionen att fastställa unionsomfattande prestationsmål, och utan att det påverkar de prestationsplaner som ska antas, ska medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster fylla i en rapporteringstabell med preliminära prognosvärden nitton månader före en referensperiods början.

Tabell 1 – Totala kostnader och enhetskostnader

Avgiftszonens beteckning Valuta Enhetens beteckning:						Referensperiod: N - N+4				
Fastställda kostnader (prestationsplan)						Faktiska kostnader				
Kostnadsspecifikation	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Kostnad per typ (i nominella termer)										
1.1 Personal										
1.2 Andra driftskostnader ⁽¹⁾										
1.3 Avskrivningar										
1.4 Kapitalkostnad										
1.5 Extraordinära poster										
1.6 Sammanlagda kostnader										
Totalt % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Andra driftskostn. % n/n-1										
2. Kostnad per tjänst (i nominella termer)										
2.1 Flygledningstjänst										
2.2 Kommunikation ⁽²⁾										
2.3 Navigation ⁽²⁾										
2.4 Övervakning ⁽²⁾										
2.5 Flygräddning										
2.6 Flygbriefing ⁽²⁾										
2.7 Flygvärdertjänster ⁽²⁾										
2.8 Tillsynskostnader										
2.9 Andra statliga kostnader ⁽¹⁾										
2.10 Sammanlagda kostnader										
Totalt % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Kompletterande information (i nominella termer)										
Genomsnittlig tillgångsbas										
3.1 Anl.tillg. bokförda nettov.										
3.2 Justering totala tillgångar										
3.3 Oms.tillgångarnas nettov.										
3.4 Total tillgångsbas										
Kapitalkostnad %										
3.5 Kapitalkostnad före skatt										
3.6 Avkastning på eget kapital										
3.7 Genomsnittlig skuldränta										
Kostnad gemensamma projekt										
3.8 Total kostnad för gemensamma projekt										

Kostnader undantagna från kostnadsdelning (artikel 14.2 b)

3.9 Totala kostnader undantagna från kostnadsdelning										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Totala kostnader efter avdrag för kostnader för tjänster för undantagna flygningar (i nominella termer)

4.1 Kostnader för undantagna VFR- flygningar										
4.2 Totala fastställda/faktiska kostnader										

5. Nyckelutförandeindikator för kostnadseffektivitet - fastställd/faktisk enhetskostnad (i reala termer)

5.1 Inflation % ⁽³⁾										
5.2 Prisindex ⁽⁴⁾										
5.3 Totala kostnader i reala termer ⁽⁵⁾										
Totalt % n/n-1										
5.4 Totalt tjänstenheter										
Totalt % n/n-1										
5.5 Enhetskostnad										
Totalt % n/n-1										

Kostnader samt poster för tillgångsbasen i '000 - tjänstenheter i '000.

⁽¹⁾ Inbegripet kostnader för Eurocontrol (se tabell 3).

⁽²⁾ Ska lämnas tomt när sådana tjänster tillhandahålls i enlighet med artikel 3.

⁽³⁾ Faktisk/prognostiserad inflation, används för bestämma de fastställda kostnaderna i nominella termer - faktisk/reviderad prognostiserad inflation.

⁽⁴⁾ Prognostiserat prisindex - bas 100 år N-3. inflation N-2: inflation N-1:

Faktiskt prisindex - bas 100 år N-3. inflation N-2: inflation N-1:

⁽⁵⁾ Fastställda kostnader (prestationsplan) i reala termer – faktiska/reviderade prognostiserade kostnader vid N-3 års priser.

2. TILLÄGGSINFORMATION

Medlemsstaterna respektive leverantörerna av flygtrafiktjänster ska dessutom tillhandahålla åtminstone följande information:

- a) Beskrivning av metoden för fördelning av kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av förteckningen över hjälpmedel och tjänster i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen (Dok. 7754), och en beskrivning av metoden för fördelning av dessa kostnader mellan olika avgiftszoner.
- b) Beskrivning av metoden och antagandena för fastställande av kostnaderna för flygtrafiktjänster som tillhandahålls för VFR-flygningar, när undantag beviljats för VFR-flygningar i enlighet med artikel 10.
- c) Beskrivning och motivering av justeringar som går utöver internationellt accepterade redovisningsnormer, i enlighet med artikel 7.2.
- d) Beskrivning och förklaring av metoden för beräkning av avskrivningskostnader: anskaffningskostnad eller nukostnad. Vid nukostnadsredovisning ska jämförbara anskaffningskostnader anges.
- e) Verifikationer för kapitalkostnaderna, inklusive tillgångsbasens beståndsdelar, eventuella justeringar av de totala tillgångarna och avkastningen på eget kapital.
- f) Total kostnad per flygplats för varje flygplats med färre än 70 000 IFR-rörelser per år, när dessa anges på ett konsoliderat sätt i rapporteringstabellen.
- g) Beskrivning av kriterierna för fördelning av kostnaderna mellan terminaltjänster och tjänster underväg för varje flygplats som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
- h) Uppdelning av kostnader för flygvädertjänst mellan direkta kostnader och centrala kostnader för MET-tjänster, definierade som de kostnader för hjälpmedel och tjänster för flygvädertjänst som också tjänar allmänna meteorologiska behov. I dessa ingår allmän analys och prognostisering, nätverk för observation av mark och övre luftrum, kommunikationssystem för flygvädertjänst, databehandlingscentraler och stöd till central forskning, utbildning och administration.
- i) Beskrivning av metoden för fördelning av de totala MET-kostnaderna och de centrala kostnaderna för MET-tjänster på civil luftfart och mellan avgiftszoner.
- j) Beskrivning av rapporterade prognostiserade kostnader och trafik, nitton månader före en referensperiods början, i enlighet med punkt 1.
- k) Beskrivning av de rapporterade faktiska kostnaderna och skillnaden i förhållande till de fastställda kostnaderna, för varje år under referensperioden.
- l) Beskrivning av de rapporterade faktiska tjänstenheterna och skillnaderna både i förhållande till prognosen och jämfört med siffrorna från Eurocontrol, i förekommande fall, för varje år under referensperioden.
- m) Skillnaden mellan investeringarna som gjorts av leverantörerna av flygtrafiktjänster och noterats i prestationsplanerna och de faktiska utgifterna, samt skillnaden mellan det planerade datumet för när dessa investeringar tas i bruk och den faktiska situationen, för varje år under referensperioden.

BILAGA III

SÄRSKILDA KRAV PÅ INSYN FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS PÅ
MARKNADSVILLKOR

Uppgifter som lämnas vid tillämpningen av denna bilaga ska vara konfidentiella och förbehållna kommissionen, och inte offentliggöras.

1. KOSTNADERNA FÖR FLYGTRAFIKTJÄNSTER

1.1 Rapporteringstabell

Medlemsstaterna ska fylla i rapporteringstabellerna i denna bilaga. Tabellerna A och B ska fyllas i för hela avgiftszonen, med undantag för terminaltjänster. Tabell B om priser ska fyllas i för varje flygplats där flygtrafiktjänster tillhandahålls på marknadsvillkor i den terminalavgiftszon som de ansvarar för.

För tabell A ska uppgifterna vara de faktiska uppgifterna för år (n-3) till och med år (n-1) och de planerade uppgifterna för år (n) och framåt. De faktiska kostnaderna ska fastställas på grundval av slutgiltigt reviderade räkenskaper. Planerade kostnader ska fastställas i enlighet med den verksamhetsplan som krävs enligt certifikatet.

För tabell B ska det årliga priset återspegla kontraktets värde. Den berörda medlemsstaten ska i tabellen beskriva och rapportera den resultatenheter som anses bestämma kontraktets värde.

Kostnader och priser ska fastställas i nationell valuta.

Tabell A

Organisation: Avgiftszon:	År n
------------------------------	-----------

	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P	(n+5) P
Uppdelat per kostnadstyp									
Personal									
Andra driftskostnader									
Avskrivningar									
Kapitalkostnad									
Extraordinära poster									
Totala kostnader									

Tabell B

Organisation: Avgiftszon: Flygplatsens namn:										År n
Flygplats i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)	
Årligt pris (a)										
Resultatenhet (b)										
Enhetspris										

1.2 Tilläggsinformation

Medlemsstaterna ska dessutom tillhandahålla åtminstone följande information:

- Beskrivning av kriterierna för fördelning av kostnader för hjälpmedel eller tjänster mellan olika flygtrafiktjänster på grundval av förteckningen över hjälpmedel och tjänster i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen (Dok. 7754).
- Beskrivning och förklaring av skillnaderna mellan planerade och verkliga uppgifter för år (n-1) för alla uppgifter i tabellerna A och B.
- Beskrivning och förklaring av fem års planerade kostnader och investeringar i samband med förväntad trafik.
- Beskrivning och förklaring av metoden för beräkning av avskrivningskostnaderna – anskaffningskostnad eller nukostnad.
- Verifikationer för kapitalkostnader, inklusive tillgångsbasens beståndsdelar.

2. FINANSIERING AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska tillhandahålla en beskrivning av hur kostnaderna för flygtrafiktjänster finansieras med avseende på varje avgiftszon.

BILAGA IV

BERÄKNING AV UNDERVÄGSTJÄNSTENHETER OCH ENHETSAVGIFTER**1. Beräkning av undervägstjänstenheter**

- 1.1 Undervägstjänstenheten ska beräknas som produkten av det berörda luftfartygets avståndsfaktor och viktfaktor. De totala undervägstjänstenheterna ska bestå av de totala tjänstenheterna för IFR-flygningar samt tjänstenheterna för VFR-flygningar, om dessa inte är undantagna i enlighet med artikel 10.
- 1.2 Avståndsfaktorn ska beräknas genom att med ett hundra dividera antalet flygna kilometer med storcirkelavstånd mellan inträdes- och utträdespunkten i avgiftszonen, enligt den senast kända färdplan som det berörda luftfartyget lämnat i flödesplaneringssyfte.
- 1.3 Om inträdes- och utträdespunkterna är identiska i en avgiftszon ska avståndsfaktorn vara lika med storcirkelavståndet mellan dessa punkter och färdplanens mest avlägsna punkt multiplicerat med två.
- 1.4 Det avstånd som ska beaktas ska minskas med 20 kilometer för varje start och landning inom en medlemsstats territorium.
- 1.5 Viktfaktorn ska uttryckas med två decimaler och motsvara kvadratroten ur kvoten av luftfartygets vikt i ton dividerat med femtio; luftfartygets vikt ska vara den maximala certifierade startvikten enligt luftvärdighetsbeviset eller motsvarande officiellt dokument som uppvisas av luftfartygsoperatören. Om denna vikt inte är känd ska vikten på det tyngsta kända luftfartyget av samma typ användas. Om ett luftfartyg har flera certifierade maximala startvikter ska den största av dessa användas. Om en luftfartygsoperatör använder två eller flera luftfartyg som är olika versioner av samma typ ska genomsnittet av den maximala startvikten för alla operatörens luftfartyg av den typen användas för vart och ett av dessa luftfartyg. Viktfaktorn per luftfartygstyp och per operatör ska beräknas åtminstone en gång om året.

2. Beräkning av undervägsenhetsavgifter

- 2.1 Undervägsenhetsavgiften ska beräknas innan varje nytt år av referensperioden inleds.
- 2.2 Den ska beräknas genom att det prognostiserade totala antalet undervägstjänstenheter för året i fråga enligt prestationsplanen divideras med den algebraiska summan av följande termer:
 - i) De fastställda kostnaderna, uttryckt i nominella termer för året i fråga, enligt prestationsplanen.
 - ii) Justeringen till följd av skillnaden mellan den prognostiserade och den faktiska inflation som avses i artikel 7.1.
 - iii) Återvinningen av omstruktureringskostnader, om detta är tillåtet enligt artikel 7.4.
 - iv) Överföringarna till följd av genomförandet av den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 13.
 - v) Överföringarna från föregående referensperiod till följd av genomförandet av den mekanism för kostnadsdelning som avses i artikel 14.
 - vi) Bonusar och sanktioner till följd av de incitamentsystem som avses i artikel 15.
 - vii) De över- eller underskott som kan följa av en anpassning av flygtrafikavgifterna i enlighet med artikel 16.
 - viii) Över- eller underskotten till följd av trafikvariationer.
 - ix) För de första två referensperioderna – de över- eller underskott som uppstått hos medlemsstaterna till och med 2011.
 - x) Ett avdrag för övriga intäkter.

BILAGA V

BERÄKNING AV TERMINALTJÄNSTENHETER OCH ENHETSAVGIFTER FÖR TERMINALTJÄNSTER**1. Beräkning av terminaltjänstenheter**

- 1.1 Terminaltjänstenheten ska vara lika med det berörda luftfartygets viktfaktor.
- 1.2 Viktfaktorn ska uttryckas med två decimaler och motsvara kvoten av luftfartygets maximala certifierade startvikt i ton enligt bilaga IV punkt 1.5 dividerat med femtio, upphöjt till 0,7.

2. Beräkning av enhetsavgifter för terminaltjänster

- 2.1 Enhetsavgiften för terminaltjänster ska beräknas innan varje nytt år av referensperioden inleds.
 - 2.2 Den ska beräknas genom att det prognostiserade totala antalet terminaltjänstenheter för året i fråga enligt prestationsplanen divideras med den algebraiska summan av följande termer:
 - i) De fastställda kostnaderna, uttryckta i nominella termer för året i fråga, enligt prestationsplanen.
 - ii) Justeringen till följd av skillnaden mellan den prognostiserade och den faktiska inflation som avses i artikel 7.1.
 - iii) Återvinningen av omstruktureringskostnader, om detta är tillåtet enligt artikel 7.4.
 - iv) Överföringarna till följd av genomförandet av den mekanism för trafikriskdelning som avses i artikel 13, om tillämpligt.
 - v) Överföringarna från föregående referensperiod till följd av genomförandet av den mekanism för kostnadsdelning som avses i artikel 14.
 - vi) Bonusar och sanktioner till följd av de incitamentsystem som avses i artikel 15.
 - vii) De över- eller underskott som kan följa av en anpassning av flygtrafikavgifterna i enlighet med artikel 16.
 - viii) Över- eller underskotten till följd av trafikvariationer.
 - ix) För de första två referensperioderna – de över- eller underskott som uppstått hos medlemsstaterna till och med 2014.
 - x) Ett avdrag för övriga intäkter.
-

*BILAGA VI***AVGIFTSMEKANISM****1. RAPPORTERINGSTABELL**

Både medlemsstater och leverantörer av flygtrafiktjänster ska fylla i rapporteringstabellen i denna bilaga för varje avgiftszon som de ansvarar för och för varje referensperiod. Medlemsstaterna ska också tillhandahålla en konsoliderad tabell för varje avgiftszon som de ansvarar för.

Om en avgiftszon sträcker sig över mer än en medlemsstats luftrum ska medlemsstaterna tillsammans fylla i tabellen i enlighet med artikel 5.4.

Tabell 2 - Beräkning av enhetsavgift

Avgiftszonens beteckning: Enhetens beteckning:		Referensperiod: N - N+4				
Beräkning av enhetsavgift		N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Fastställda kostnader i nominella termer och inflationsjustering 1.1 Fastställda kostnader i nominella termer - exkl. VFR - Tabell 1 1.2 Faktisk inflation - Tabell 1 1.3 Prognostiserad inflation - Tabell 1 1.4 Inflationsjustering ⁽¹⁾ : år n belopp som ska föras över						
2. Prognostiserat och faktiskt antal tjänstenheter totalt 2.1 Prognostiserat antal tjänstenheter totalt (prestationsplan) 2.2 Faktiskt antal tjänstenheter totalt 2.3 Faktiskt/prognostiserat antal tjänstenheter totalt (i %)						
3. Kostnader förknippade med trafikriskdelning 3.1 Fastställda kostnader i nominella termer - exkl. VFR (från tabell 1) 3.2 Inflationsjustering: belopp överförda till år n 3.3 Trafik: belopp överförda till år n 3.4 Trafikriskdelning: ytterligare intäkter överförda till år n 3.5 Trafikriskdelning: intäktsförluster överförda till år n 3.6 Kostnader undantagna från kostnadsdelning: belopp överförda till år n 3.7 Bonus eller sanktion för prestation 3.8 Överskott(-) eller underskott(+) recoveries ⁽²⁾ : belopp överförda till år n 3.9 Totalt för beräkning av enhetsavgiften för år n 3.10 Trafikriskdelning: ytterligare intäkter år n som ska föras över 3.11 Trafikriskdelning: intäktsförluster år n som ska föras över 3.12 Över- eller underskott från trafikvariationer n som ska föras över Parametrar för trafikriskdelning 3.13 % ytterligare intäkter som återförts till användare år n+2 3.14 % intäktsförluster som bärs av luftrumets användare						
4. Kostnader ej förknippade med trafikriskdelning 4.1 Fastställda kostnader i nominella termer - exkl. VFR (Tabell 1) 4.2 Inflationsjustering: belopp överförda till år n 4.3 Trafik: belopp överförda till år n 4.4 Kostnader undantagna från kostnadsdelning: belopp överförda till år n 4.5 Omstruktureringskostnader: belopp överförda till år n 4.6 Överskott(-) eller underskott(+) recoveries ⁽²⁾ : belopp överförda till år n 4.7 Totalt för beräkning av enhetsavgiften för år n 4.8 Över- eller underskott från trafikvariationer n som ska föras över						
5. Andra intäkter - tillämpad enhetsavgift (i nationell valuta) 5.1 Andra intäkter totalt 5.3 av vilka unionens stödprogram 5.4 av vilka nationell offentlig finansiering 5.5 Kommersiell verksamhet 5.6 Övriga andra intäkter 5.7 Totalbelopp för beräkningen av enhetsavgiften för år n 5.8 Enhetsavgift för år n (i nationell valuta) 5.9 Del av enhetsavgiften – leverantörer av flygtrafiktjänster 5.10 Del av enhetsavgiften – MET 5.11 Del av enhetsavgiften – nationell tillsynsmyndighet/stat 5.12 Enhetsavgift för år n som skulle ha tillämpats utan andra intäkter						

Kostnader, intäkter och andra belopp i '000 euro - tjänstenheter i '000.

⁽¹⁾ Ackumulerad inverkan av årliga skillnader mellan faktisk och prognostiserad inflation – justering av de totala fastställda kostnaderna

⁽²⁾ Över-/underskott som uppstått fram till det år metoden med fastställda kostnader träder i kraft

2. TILLÄGGSINFORMATION

Berörda medlemsstater ska dessutom samla in och tillhandahålla åtminstone följande information:

- a) Beskrivning och motivering av inrättandet av de olika avgiftszonerna, särskilt med avseende på terminalavgiftszoner och potentiell korssubventionering mellan flygplatser.
 - b) Beskrivning av policyn för undantag och beskrivning av metoderna för finansiering av de relaterade kostnaderna.
 - c) Beskrivning av andra intäkter, i förekommande fall, uppdelade mellan de olika kategorier som avses i artikel 2.10.
 - d) Beskrivning och förklaring av de incitament som tillämpas för användare av flygtrafiktjänster enligt artikel 15.
 - e) Beskrivning och förklaring av den anpassning av flygtrafikavgifterna som tillämpas enligt artikel 16.
-

*BILAGA VII***KOMPLETTERANDE INFORMATION****1. RAPPORTERINGSTABELL**

Medlemsstaterna ska fylla i rapporteringstabellen i denna bilaga för varje avgiftszon som de ansvarar för och för varje år under referensperioden.

Trafikriskdelning – förluster år N-4								
Trafikriskdelning – förluster år N-3								
Trafikriskdelning – förluster år N-2								
Trafikriskdelning – förluster år N-1								
Trafikriskdelning – förluster år N								
Trafikriskdelning – förluster år N+1								
Trafikriskdelning – förluster år N+2								
Trafikriskdelning – förlustjustering totalt								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning år N-5								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning år N-4								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning år N-3								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning år N-2								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning år N-1								
Kostnader undantagna från kostnadsdelning totalt								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2005								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2006								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2007								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2008								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2009								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2010								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2011								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2012 (end. term.avg.)								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2013 (end. term.avg.)								
Över-/underskott före fastställda kostnader 2014 (end. term.avg.)								
Överföringar totalt								

2. TILLÄGGSINFORMATION

Medlemsstaterna ska dessutom tillhandahålla åtminstone följande information:

- a) Uppdelning av kostnaderna för gemensamma projekt per enskilt projekt.
 - b) Beskrivning av de belopp som härrör från ej kontrollerbara kostnadsfaktorer per typ och faktor, inklusive motivering och förändringar av bakomliggande antaganden.
 - c) Beskrivning av överföringarna av över- eller underskott som uppstått hos medlemsstaterna till och med 2011 för undervägsavgifter, och till och med 2014 för terminalavgifter.
 - d) Beskrivning av överföringar som härrör från mekanismen för trafikriskdelning i enlighet med artikel 13.
 - e) Beskrivning av överföringar som härrör från mekanismen för kostnadsdelning i enlighet med artikel 14.2.
-