

Europeiska unionens officiella tidning

L 128



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiosjätte årgången

9 maj 2013

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner ⁽¹⁾** 1

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster ⁽¹⁾** 31

Pris: 4 EUR

(¹) Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 390/2013

av den 3 maj 2013

om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

(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 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrät-
tande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförord-
ning")⁽¹⁾, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förord-
ning (EG) nr 1070/2009⁽²⁾, särskilt artikel 11, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestations-
system för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner infö-
ras. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion
bör kommissionen anta genomförandebestämmelser.
- (2) Prestationssystemet bör bidra till hållbar utveckling av
lufttransportsystemet genom förbättring av flygtrafik-
tjänsternas övergripande effektivitet inom nyckelområ-
dena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i
linje med prestandaramverket i generalplanen för den
europeiska flygledningstjänsten (ATM), samtidigt som de
övergripande säkerhetsmålen beaktas på vederbörligt sätt.
- (3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr
550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande
av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska
luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjäns-
ter")⁽³⁾, ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009,
föreskrivs inrättandet av ett avgiftssystem och gemen-
samma projekt för att genomföra generalplanen för den
europeiska flygledningstjänsten. Både avgiftssystemet och
de gemensamma projekten är avgörande för ett fram-
gångsrikt genomförande av prestationssystemet.

- (4) Enligt artikel 11.1 i förordning (EG) nr 549/2004 bör
denna förordning tillämpas på de nätverksfunktioner för
flygledningstjänsten som avses i artikel 6 i Europaparla-
mentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om
organisation och användning av det gemensamma euro-
peiska luftrummet ("förordning om luftrummet")⁽⁴⁾, änd-
rad genom förordning (EG) nr 1070/2009.

- (5) Kommissionen får bistås vid genomförandet av presta-
tionssystemet av ett organ för prestationsgranskning.
Detta organ bör ha möjlighet att ge oberoende råd till
kommissionen på alla områden som påverkar utförandet
av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner.

- (6) Med tanke på det faktum att nationella tillsynsmyndig-
heter har en nyckelroll att spela när det gäller genom-
förandet av prestationssystemet bör medlemsstaterna sä-
kerställa att de har förutsättningar att effektivt fullgöra
sina skyldigheter.

- (7) För att garantera långsiktiga förbättringar i syfte att
uppnå samhällsmålen på hög nivå, som de återspeglas i
generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten,
bör prestationssystemet drivas med ett perspektiv som
sträcker sig längre än en enda referensperiod.

- (8) Prestationssystemet bör utformas så att flygtrafiktjäs-
terna betraktas genom ett *gate-till-gate*-synsätt som om-
fattar flygtrafiktjänster under väg och terminaltjänster och
vars syfte är att förbättra nätverkets övergripande pre-
standa.

- (9) Prestationssystemet bör ha utförandeindikatorer och bin-
dande mål för alla nyckelområden där erforderliga säker-
hetsnivåer uppnås och upprätthålls till fullo.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 300, 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁴⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

- (10) När kommissionen antar unionsomfattande prestationsmål för en referensperiod bör den ta vederbörlig hänsyn till den prestationsnivå som uppnåtts under föregående referensperiod(er).
- (11) Med tanke på de starka kopplingarna mellan de olika nyckelområdena bör de ömsesidiga beroendena mellan prestationsmålen, med beaktande av de övergripande säkerhetsmålen, beaktas i vederbörlig utsträckning när prestationssystemet utformas och övervakas.
- (12) Prestationsplaner bör fastställas på nivån för funktionella luftrumsblock och bör visa, av öppenhetsskäl, hur varje leverantör av flygtrafiktjänster inom ett funktionellt luftrumsblock bidrar till att uppnå målen, övervakat på den lämpligaste nivån.
- (13) Prestationsplaner ska beskriva de åtgärder, t.ex. incitamentsystem, som är riktade till intressenter för att förbättra resultaten på alla nivåer. Säkerheten bör på grund av sin överordnade karaktär inte vara beroende av incitament.
- (14) För att intressenters synpunkter ska komma fram bör effektiva samråd genomföras på nationell nivå, på nivån för funktionella luftrumsblock och på unionsnivå.
- (15) Under omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna, och som dels är oöverstigliga och dels inte kan kontrolleras av medlemsstaterna och de enheter som omfattas av prestationsmålen, bör inrättandet av lämpliga varningsmekanismer göra det möjligt att genomföra lämpliga åtgärder som syftar till att upprätthålla säkerhetskraven samt kontinuiteten i tillhandahållandet av tjänster, vilket kan innefatta en översyn av unionsomfattande eller lokala prestationsmål.
- (16) Civil-militärt samarbete och civil-militär samordning är av yttersta vikt för att man ska kunna uppnå målen för prestationssystemet, med vederbörligt beaktande av effektiviteten i militära uppdrag.
- (17) Prestationssystemet bör inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i förordning (EG) nr 549/2004 som syftar till att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.
- (18) Man bör välja specifika och mätbara nyckelutförandeindikatorer som kan användas som grund för tilldelning av ansvar för att uppnå prestationsmålen. De tillhörande målen bör vara uppnåeliga, realistiska och tidsbundna, och de bör syfta till att styra det hållbara utförandet av flygtrafiktjänster på ett effektivt sätt.
- (19) Vid införandet av bindande prestationsmål som stöds av incitament av ekonomisk karaktär krävs en lämplig koppling till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om avgifter⁽¹⁾.
- (20) Nyckelutförandeindikatorerna och prestationsmålen måste upprättas och genomföras i linje med de säkerhetsmål och säkerhetsnormer som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008⁽²⁾ och dess genomförandebestämmelser tillsammans med de åtgärder som unionen vidtar för att uppnå och bibehålla dessa mål.
- (21) Kommissionen bör bedöma prestationsplanerna och prestationsmålen och fastställa deras överensstämmelse med och adekvata bidrag till de unionsomfattande målen och den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst. Om denna överensstämmelse och detta adekvata bidrag inte kan fastställas bör kommissionen begära att prestationsplanen (prestationsplanerna) och prestationsmålet (prestationsmålen) revideras och/eller att korrigeringsåtgärder vidtas.
- (22) Under referensperioderna bör en effektiv prestationsgranskningsprocess, inbegripet insamling och spridning av data, ha införts för att säkerställa att kvaliteten utvecklas så att målen kan uppnås och så att man vid behov kan vidta korrigeringsåtgärder.
- (23) När kommissionen på grundval av övervakningsresultat har påtagliga bevis för att ursprungliga data, antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av de ursprungliga målen inte längre gäller, får kommissionen besluta att revidera de unionsomfattande prestationsmålen eller tillåta, på begäran av en medlemsstat, att lokala mål revideras.
- (24) Utförandet av nätverksfunktioner bör omfattas av prestationsmål. Därför bör denna förordning gälla för den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010⁽³⁾. Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 bör ändras i enlighet med detta.
- (25) Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster⁽⁴⁾, artikel 26 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 av den 24 november 2011 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner⁽⁵⁾ bör upphävas med verkan från och med den 1 januari 2015.
- (26) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

⁽¹⁾ Se sidan 31 i detta nummer av EUT.

⁽²⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 201, 3.8.2010, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 310, 25.11.2011, s. 3.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs åtgärder för att övergripande förbättra utförandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner för allmänflyget inom Internationella civila luftfartsorganisationens (*International Civil Aviation Organization – Icao*) Europaregion (EUR) och Afrikaregion (AFI) där medlemsstaterna har ansvar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, i syfte att tillgodose alla luftrumsanvändares behov.

2. När mål fastställs och vid prestationsgranskning ska denna förordning gälla de flygtrafiktjänster som tillhandahålls av

- a) de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 550/2004,
- b) leverantörer av flygvärdertjänster, om dessa utsetts i enlighet med artikel 9.1 i förordning (EG) nr 550/2004,
- c) den nätverksförvaltare som inrättats i enlighet med artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011.

Den ska också gälla när mål fastställs och vid prestationsgranskning avseende kostnadseffektivitet för de myndigheter eller organ som ådrar sig stödberättigande kostnader som ska ersättas genom användaravgifter, enligt artikel 15.2 b i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 6.2 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa denna förordning på terminaltjänster som tillhandahålls på vissa eller alla deras flygplatser med färre än 70 000 IFR-rörelser per år. De ska underrätta kommissionen om detta.

4. Om ingen av flygplatserna i en medlemsstat når upp till tröskeln 70 000 IFR-rörelser per år ska denna förordning åtminstone tillämpas på den flygplats som har det största antalet IFR-rörelser.

5. Målen för kostnadseffektivitet ska gälla för de fastställda kostnader som avses i artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

6. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning

- a) i luftrum under deras ansvar i andra Icao-regioner, under förutsättning att de underrättar kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta, och utan att det påverkar med-

lemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen),

- b) på leverantörer av flygtrafiktjänster som har tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, enligt artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

7. Trots bestämmelserna om skydd av information enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG⁽¹⁾ och dess tillämpningsförfordningar, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007⁽²⁾ och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007⁽³⁾, ska kraven på tillhandahållande av data enligt kapitel V gälla för nationella myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- 1. *flygplatsoperatör*: ledningsorganet vid en flygplats vilket, även i samband med annan verksamhet, enligt nationella lagar eller andra författningar har i uppdrag att administrera och sköta flygplatsen och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av operatörerna vid flygplatsen eller inom det berörda flygplatssystemet.
- 2. *data*: kvalitativ, kvantitativ och annan relevant information som avser flygtrafiktjänstens utförande och som insamlats och behandlats systematiskt av kommissionen eller för kommissionens räkning inom ramen för genomförandet av prestationssystemet.
- 3. *utförandeindikatorer*: indikatorer som används för kontroll, benchmarking och granskning av resultat.
- 4. *nyckelutförandeindikatorer*: utförandeindikatorer som används för att sätta upp prestationsmål.
- 5. *IFR-rörelser*: det totala antal starter och landningar som genomförs enligt instrumentflygregler, beräknat som det årliga genomsnittet för de tre kalenderår som föregår den tidpunkt då prestationsplanerna lämnades in.
- 6. *bindande mål*: ett prestationsmål som medlemsstater har antagit som en del av en prestationsplan och som omfattas av ett incitamentsystem och/eller planer för korrigeringsåtgärder.
- 7. *lufttrafikföretag*: en flygoperatör med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med EU-lagstiftningen.
- 8. *fastställda kostnader*: de kostnader som definieras i artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

⁽¹⁾ EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ EUT L 294, 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ EUT L 295, 14.11.2007, s. 7.

9. *nationell myndighet*: den reglerings- och/eller tillsynsmyndighet på nationell nivå eller nivån för funktionella luft-rumsblock vars kostnader får debiteras lufttrumsanvändare när kostnaderna uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster enligt artikel 6.2 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.
10. *rättvissekultur*: en kultur där operativa medarbetare och andra inte bestraffas för handlingar, förbiseende eller beslut som står i rimligt förhållande till deras erfarenhet och utbildning, men där grov vårdslöshet, medvetna överträdelser eller destruktivt agerande inte tolereras.
11. *flygplatssamordnare*: den fysiska eller juridiska person som utses av en medlemsstat för att utföra de samordnande uppgifterna vid samordnade flygplatser enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ⁽¹⁾.
12. *prestationsgranskning*: den kontinuerliga processen med insamling och analys av data för att mäta ett systems faktiska resultat jämfört med de relevanta (nyckel) prestationsmålen och prestationsplanerna och med hjälp av de (nyckel) utförandeindikatorer som anges i artikel 9 och bilaga I.
13. *referensperiod*: giltighets- och tillämpningsperioden för de unionsomfattande prestationsmålen och för prestationsplanerna enligt artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004.
14. *intrång på bana*: varje händelse på en flygplats när ett luftfartyg, ett fordon eller en person obehörigen befinner sig på det skyddade området på en yta som är avsedd för luftfartygs landning och start.
15. *flygtrafikledningsenhet (ATS-enhet)*: en civil eller militär enhet som ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst.
16. *CNS-, MET- och AIS-tjänster*: kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvärdertjänst och flygbriefingstjänst.
17. *exceptionell händelse*: omständigheter under vilka flygledningstjänstens kapacitet är onormalt reducerad, så att nivån av ATFM-förseningar är onormalt hög till följd av en planerad begränsning som orsakas av operativa eller tekniska förändringar, betydande ogynnsamma väderförhållanden, att stora delar av luftrummet inte är tillgängligt antingen av naturliga eller politiska skäl, eller strejker och nätverksförvaltarens aktivering av EACCC till följd av en eller flera av dessa orsaker.
18. *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.

Artikel 3

Organ för prestationsgranskning

1. När kommissionen beslutar att utnämna ett organ för prestationsgranskning som ska bistå kommissionen vid prestationssystemets genomförande ska utnämningen vara tidsbestämd och motsvara referensperioderna. Kommissionen ska utse ordföranden och medlemmarna i organet för prestationsgranskning.
2. Organet för prestationsgranskning ska ha rätt kompetens och vara opartiskt så att det självständigt kan utföra de uppdrag det anförtros av kommissionen, i synnerhet inom tillämpliga nyckelområden.
3. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen vid prestationssystemets genomförande, i synnerhet när det gäller följande:
 - a) Insamling, behandling, validering och spridning av prestationsrelaterade data.
 - b) Definition eller anpassning av nyckelområden, i linje med de områden som identifieras i prestandamverket i generalplanen för flygledningstjänsten (ATM) enligt artikel 9.1, och tillhörande nyckelutförandeindikatorer.
 - c) Definition av lämpliga nyckelutförandeindikatorer som inom alla nyckelområden täcker nätverksfunktionernas och flygtrafiktjänsternas prestation både vid undervägstjänster och terminaltjänster.
 - d) Upprättande och översyn av unionsomfattande prestationsmål.
 - e) Fastställande av de gränsvärden för varning enligt artikel 10.4 som ska aktivera de varningsmekanismer som fastställs i artikel 19.
 - f) Bedömning av hur de antagna prestationsplanerna inklusive prestationsmål överensstämmer med de unionsomfattande målen.
 - g) Där det är lämpligt, bedömning av hur de gränsvärden för varning som antagits enligt artikel 19.3 stämmer överens med de unionsomfattande gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4.
 - h) Där det är lämpligt, bedömning av de reviderade prestationsmål eller de korrigeringsåtgärder som berörda medlemsstater har vidtagit.
 - i) Granskning, benchmarking och övervakning av flygtrafiktjänsternas prestation, inklusive investerings- och kapitalutgifter, på lokal nivå och på unionsnivå.
 - j) Granskning, benchmarking och övervakning av nätverksfunktionernas prestation.

⁽¹⁾ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

- k) Granskning av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst, inbegripet utarbetande av årsrapporter till kommittén för det gemensamma luft- rummet.
- l) Bedömning av hur prestationsmålen har uppnåtts i slutet av varje referensperiod, inför förberedandet av följande period.
- m) Bedömning av nätverksförvaltarens prestationsplan, inklusive dess förenlighet med de unionsomfattande prestations- målen.
- n) Upprätthållande och stöd vid samordningen av en tidsplan för samråd med intressenter beträffande prestationsplaner och de samrådsskyldigheter som avses i artikel 9.1 i genom- förandeförordning (EU) nr 391/2013.

4. Organet för prestationsgranskning ska på kommissionens begäran tillhandahålla ad hoc-information eller rapporter om prestationsrelaterade frågor.

5. Organet för prestationsgranskning kan lämna rapporter och rekommendationer till kommissionen i syfte att förbättra systemet.

6. I fråga om förhållandet mellan organet för prestations- granskning och de nationella tillsynsmyndigheterna ska följande gälla:

- a) För granskningen av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst ska de nationella till- synsmyndigheterna förse organet för prestationsgranskning med nödvändig information rörande prestationsplanerna.
- b) Organet för prestationsgranskning ska på den nationella till- synsmyndighetens begäran bistå denna genom att tillhandahålla oberoende synpunkter på prestationsaspekter, såsom konkreta jämförelser mellan leverantörer av flygtrafiktjänster som arbetar under liknande förhållanden (benchmarking), analyser av prestationsförändringar under de senaste fem åren eller prognosanalyser.
- c) Nationella tillsynsmyndigheter kan begära bistånd från orga- net för prestationsgranskning vid bestämningen av de olika intervallen för riktgivande värden när mål fastställs, med beaktande av de unionsomfattande målen. Dessa värden ska vara tillgängliga för nationella tillsynsmyndigheter, leve- rantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luft- rumsanvändare.

7. För att säkerställa överensstämmelse med de mål och nor- mer som fastställs och genomförs i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska organet för prestationsgranskning i lämplig utsträckning samarbeta med Europeiska byrån för luftfarts- säkerhet (Easa) vid utförandet av de uppdrag som avses i punkt 3, när dessa är säkerhetsrelaterade.

8. För övervakningen av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst ska organet för pre- stationsgranskning ta fram arbetsmetoder tillsammans med le- verantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplats- samordnare och lufttrafikföretag.

Artikel 4

Nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska ha ansvaret för utarbetandet av prestationsplaner, tillsyn av utförande och granskning av prestationsplaner och prestationsmål. Tillsyns- myndigheterna ska utföra dessa uppdrag på ett opartiskt, obe- roende och transparent sätt.

2. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmy- nigheterna innehar eller har tillgång till nödvändiga resurser och den kapacitet som krävs inom alla nyckelområden för att kunna utföra de uppdrag som fastställs i denna förordning, inbegripet inspektionsbefogenheter för att utföra de uppgifter som avses i artikel 20.

3. En medlemsstat som har flera nationella tillsynsmyndighe- ter ska underrätta kommissionen om vilken nationell tillsyns- myndighet som har ansvaret för den nationella samordningen när det gäller genomförandet av denna förordning.

Artikel 5

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna ska inrätta prestationsplaner på nivån för funktionella luftrumsblock.

2. För att fullgöra skyldigheten i punkt 1 ska medlemssta- terna

- a) se till att prestationsplanen följer mallen i bilaga II,
- b) underrätta kommissionen om vilken nationell tillsynsmy- nighet eller vilket nationellt tillsynsorgan som har ansvar för samordningen inom det funktionella luftrumsblocket och för relationerna med kommissionen när det gäller ge- nomförandet av prestationsplanen,
- c) vidta lämpliga åtgärder för att se till att
 - i) ett enda mål fastställs per nyckelutförandeindikator, om inte annat följer av bestämmelserna i led e och bilaga I,
 - ii) bidraget från varje leverantör av flygtrafiktjänster inom det funktionella luftrumsblocket för att uppnå de presta- tionsmål som fastställts för det funktionella luftrumsbloc- ket, övervakat på den lämpligaste nivån, av öppenhets- skäl anges i prestationsplanen,
 - iii) de åtgärder som avses i artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004 identifieras och tillämpas under referens- perioden när målen inte uppfylls; prestationsplanens år- liga värden ska användas för detta ändamål,
- d) ansvara för att fastställa och uppnå de prestationsmål som fastställs på lokala nivåer, dvs. nivån för funktionella luft- rumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå,
- e) om ingen gemensam avgiftszon för undervägsavgifter har inrättats enligt artikel 4 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013, och om kostnadseffektivitetsmål underväg följakt- ligen fastställs för mer än en avgiftszon inom det

funktionella luftrumsblocket, konsolidera dessa mål till ett enda värde på aggregerad nivå för flygtrafiktjänster underväg och tillhandahålla, i informationssyfte, ett totalbelopp som visar den insats som har gjorts för att öka kostnadseffektiviteten på nivån för funktionella luftrumsblock,

- f) om en avgiftszon ändras under pågående referensperiod, visa att det efter ändringen fortfarande är möjligt att uppnå de prestationsmål som antagits för perioden,
- g) säkerställa att prestationsplanen är förenlig med denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 1.6 i denna förordning och artikel 7 i förordning (EG) nr 549/2004.

Artikel 6

Nätverksförvaltare

Den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004 ⁽¹⁾ och artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 ska utföra följande uppgifter med avseende på prestationssystemet:

- a) Bistå kommissionen genom att tillhandahålla relevanta synpunkter för att utarbeta unionsomfattande prestationsmål före referensperioderna och för övervakning av hur prestationsmålen uppnås under referensperioden. Nätverksförvaltaren ska särskilt uppmärksamma kommissionen på eventuella betydande och ihållande försämringar av de operativa resultaten.
- b) I enlighet med artikel 21.5 ge kommissionen tillgång till alla uppgifter som anges i bilaga V.
- c) Stödja funktionella luftrumsblock och deras leverantörer av flygtrafiktjänster i deras arbete för att uppnå sina prestationsmål under referensperioderna genom att säkerställa överensstämmelse mellan prestationsplaner, den strategiska planen för nätverket och den operativa planen för nätverket.
- d) Utarbeta en prestationsplan, prestationsplanen för nätverket, i enlighet med artikel 5.1 och artikel 16.1 a i förordning (EU) nr 677/2011, som ska föreläggas kommissionen senast sex månader före varje referensperiods början och antas av kommissionen före varje referensperiods början. Denna prestationsplan ska vara offentlig och innehålla följande:
 - i) Prestationsmål för alla nyckelområden och för alla indikatorer, som ska vara förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för hela referensperioden, varvid årliga värden ska användas i övervakningssyfte.
 - ii) En beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att målen ska uppnås.
 - iii) Vid behov, eller om kommissionen så beslutar, ytterligare nyckelutförandeindikatorer och mål.

Artikel 7

Samordning med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)

Enligt artikel 13a i förordning (EG) nr 549/2004 och i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska medlemsstaterna och kommissionen på lämpligt sätt och i samarbete med Easa säkerställa att följande aspekter är korrekt hanterade:

- a) Prestationssystemets säkerhetsaspekter, inbegripet fastställande, översyn och genomförande av nyckelutförandeindikatorer för säkerhet och unionsomfattande prestationsmål såväl som tillhandahållande av förslag till lämpliga åtgärder efter det att en varningsmekanism har aktiverats.
- b) Överensstämmelsen mellan nyckelutförandeindikatorerna och målen på säkerhetsområdet och genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet.

Artikel 8

Referensperiodernas längd

1. Prestationssystemets första referensperiod ska omfatta kalenderåren 2012–2014. Den andra referensperioden ska omfatta kalenderåren 2015–2019. Efterföljande referensperioder ska omfatta fem kalenderår, om inte annat fastställs genom ändring av denna förordning.
2. Samma referensperiod ska gälla för unionsomfattande prestationsmål och för prestationsplaner och prestationsmål.

Artikel 9

Nyckelområden och utförandeindikatorer

1. I samband med att mål ställs upp ska kommissionen besluta huruvida andra nyckelområden bör läggas till eller anpassas enligt artikel 11.4 b i förordning (EG) nr 549/2004, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i den förordningen.
2. I samband med att mål ställs upp ska en nyckelutförandeindikator eller ett begränsat antal sådana motsvara varje nyckelområde. Flygtrafiktjänstens prestation ska bedömas mot bindande mål för varje nyckelutförandeindikator.
3. I avsnitt 1 i bilaga I anges nyckelutförandeindikatorerna för fastställande av mål och utförandeindikatorerna på unionsnivå, valda för varje nyckelområde.
4. I avsnitt 2 i bilaga I anges de lokala nyckelutförandeindikatorerna för fastställande av lokala mål och de utförandeindikatorer på lokal nivå som används för att fastställa prestationsmålen. Den lokala nivån, dvs. nivån för funktionella luftrumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå, specificeras i avsnitt 2 i bilaga I.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

5. Nyckelutförandeindikatorerna får inte ändras under pågående referensperiod. Ändringar ska antas genom ändring av denna förordning minst sex månader före antagandet av nya unionsomfattande prestationsmål.

6. För sin egen prestationsgranskning och/eller som en del av prestationsplanen får medlemsstaterna besluta att inrätta utförandeindikatorer och tillhörande mål utöver de nyckelområden och nyckelutförandeindikatorer som avses i denna artikel och som anges i avsnitt 2 i bilaga I. Dessa ytterligare indikatorer och mål ska bidra till uppnåendet av de unionsomfattande målen och de därav resulterande målen på lokal nivå. De kan t.ex. integrera och beskriva prestationsplanens civilmilitära eller meteorologiska dimension, och får åtföljas av lämpliga incitamentsystem.

7. För att underlätta genomförande och mätning av (nyckel) utförandeindikatorer för säkerhet ska Easa, i samråd med organet för prestationsgranskning, anta godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material i enlighet med det förfarande som anges i artikel 52 i förordning (EG) nr 216/2008, före den andra referensperiodens början.

KAPITEL II

UTARBETANDE AV PRESTATIONSPLANER

Artikel 10

Unionsomfattande prestationsmål

1. Kommissionen ska anta unionsomfattande prestationsmål i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, med beaktande av relevanta synpunkter från nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna och efter samråd med intressenterna enligt artikel 10 i den förordningen, övriga relevanta organisationer och Easa när det gäller prestationsrelaterade säkerhetsaspekter.

2. Med förbehåll för artikel 9.3 ska kommissionen lägga fram förslag på unionsomfattande mål senast 15 månader före referensperiodens början och de ska antas senast tolv månader före samma referensperiods början.

3. Unionsomfattande fastställande av mål för den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 b i avsnitt 1 i bilaga I ska påbörjas från det tredje året av den andra referensperioden, med förbehåll för ett beslut från kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i punkt 1.

4. I samband med att unionsomfattande prestationsmål antas ska kommissionen bestämma vilka gränsvärden för varning som gäller; när gränsvärdena överskrids kan de varningsmekanismer som avses i artikel 19 aktiveras.

5. Kommissionen ska dokumentera varje unionsomfattande prestationsmål med en beskrivning av de antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av målen, t.ex. synpunkter från nätverksförvaltaren, nationella tillsynsmyndigheter och andra faktadata, trafikprognoser och sammansättningen av de grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster eller funktionella luftrumsblock som har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

Artikel 11

Utarbetande av prestationsplaner

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska på nivån för funktionella luftrumsblock utarbeta prestationsplaner vars mål överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och bedömningskriterierna enligt bilaga IV.

Utan att det påverkar tillämpningen av den mall som anges i bilaga II får prestationsplanen omfatta olika avsnitt som avser den lokala nivån, dvs. funktionella luftrumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå.

2. När prestationsplanerna utarbetas ska nationella tillsynsmyndigheter stödja arbetet genom att se till att

- leverantörer av flygtrafiktjänster lämnar in sina verksamhetsplaner till de nationella tillsynsmyndigheterna,
- intressenter konsulteras om prestationsplanen och prestationsmålen i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 549/2004. Intressenterna ska förses med relevant information senast tre veckor före konsultationsmötet.

3. En prestationsplan ska särskilt innehålla följande:

- Trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter som ska tillhandahållas för varje år av referensperioden, på nivån för funktionella luftrumsblock och för varje avgiftszon i det funktionella luftrumsblocket, tillsammans med en förklaring av de siffror som använts.
- De fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster för varje år av referensperioden och för varje avgiftszon i enlighet med artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.
- En beskrivning av investeringarna, inbegripet de investeringar som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen, med en precisering av deras relevans i förhållande till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, den strategiska planen för nätverket och de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004. Denna beskrivning ska lyfta fram de fördelar och synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock.
- Prestationsmål för varje relevant nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje nyckelutförandeindikator, för hela referensperioden, med årliga värden som används för granskning och som incitament.
- Beaktande av det ömsesidiga beroendet mellan nyckelområden, inklusive en utvärdering av prestationsplanens konsekvenser för säkerheten tillsammans med eventuella kompensationsåtgärder som krävs för att upprätthålla säkerhets-säkringen.
- En beskrivning av planens civilmilitära dimension med angivelse av prestationen när det gäller flexibel luftrumsanvändning (FUA) i syfte att öka kapaciteten, samtidigt som

de militära uppdragens effektivitet beaktas och, om det bedöms vara lämpligt, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med andra indikatorer och mål i prestationsplanen.

- g) Beskrivning och förklaring av hur de prestationsmål som avses i punkt d är förenliga med och bidrar till de unionsomfattande prestationsmålen och prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst.
- h) Identifiering av varje berörd leverantör av flygtrafiktjänster och dess specifika bidrag till uppnåendet av målen, av öppenhetsskäl övervakat på den lämpligaste nivån enligt artikel 5.2 c ii.
- i) En beskrivning av de incitament som ska tillämpas på de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster för att uppmuntra till uppfyllande av målen under referensperioden.
- j) De nationella tillsynsmyndigheternas åtgärder för att övervaka att prestationsmålen uppfylls.
- k) En beskrivning av resultaten av konsultationen med intressenterna, inklusive de frågor som deltagarna tagit upp och de åtgärder som avtalats.

4. Prestationsplanerna ska basera sig på mallen enligt bilaga II och kan, om medlemsstaterna så beslutar enligt artikel 9.6, omfatta ytterligare indikatorer med tillhörande mål.

5. Nätverksförvaltaren ska upprätta en prestationsplan för nätverket vars mål överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och, i tillämpliga delar, bedömningskriterierna i bilaga IV.

6. För att upprätta prestationsplanen för nätverket ska nätverksförvaltaren

- a) genomföra samråd i enlighet med artikel 14 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011,
- b) använda mallen i bilaga III.

Artikel 12

Incitamentsystem

1. De incitamentsystem som medlemsstaterna tillämpar som en del av sin prestationsplan ska följa nedan uppräknade allmänna principer:

- a) De ska vara effektiva och proportionella och får inte ändras under referensperioden.
- b) De ska införas på ett icke-diskriminerande och transparent sätt för att stödja förbättringar när tjänster tillhandahålls.
- c) De ska utgöra del av den rättsliga ram som alla intressenter känner till på förhand och de ska vara tillämpliga under hela referensperioden.
- d) De ska få enheter som berörs av fastställande av mål att uppnå en hög prestationsnivå och uppfylla de tillhörande målen.

2. Incitament rörande kostnadseffektivitetsmål ska vara av ekonomisk karaktär och ska styras av lämpliga bestämmelser i artiklarna 13 och 14 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De ska bestå av riskdelningsmekanismer på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

3. Incitament rörande kapacitetsmål ska vara av ekonomisk karaktär och ska styras av bestämmelserna i artikel 15 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De kan kompletteras med incitament av en annan karaktär, såsom korrigering av åtgärdsplaner med tidsfrister och tillhörande åtgärder, som beslutats av de nationella tillsynsmyndigheterna med beaktande av lokala omständigheter.

4. Incitament rörande miljömål kan vara av ekonomisk karaktär och ska styras av bestämmelserna i artikel 15 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De kan kompletteras med incitament av en annan karaktär, såsom korrigering av åtgärdsplaner med tidsfrister och tillhörande åtgärder, som beslutats av de nationella tillsynsmyndigheterna med beaktande av lokala omständigheter.

5. Dessutom får medlemsstaterna, på lokal nivå, anpassa flygtrafikavgifter enligt artikel 16 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

KAPITEL III

ANTAGANDE AV PRESTATIONSPLANER

Artikel 13

Initialt antagande av prestationsplaner

På förslag från de nationella tillsynsmyndigheterna ska medlemsstaterna anta prestationsplaner innehållande bindande prestationsmål och överlämna dem till kommissionen senast sex månader före referensperiodens början.

Artikel 14

Bedömning och översyn av prestationsplaner och mål

1. Kommissionen ska göra en bedömning av prestationsplanerna, deras mål och i synnerhet deras förenlighet med och adekvata bidrag till de unionsomfattande prestationsmålen, samt förenligheten med kriterierna i bilaga IV, med beaktande av hur situationen kan ha utvecklats mellan tidpunkten då de unionsomfattande målen antogs och tidpunkten för utvärdering av prestationsplanen. Om mål har fastställts på lokal nivå utan hänvisning till ett unionsomfattande prestationsmål ska bedömningen baseras på kriterierna i bilaga IV.

2. Om kommissionen konstaterar att en prestationsplan, eller en del därav, och dess mål är förenliga med och på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande målen och är förenliga med samtliga kriterier som anges i bilaga IV, ska den meddela den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna detta inom fem månader efter mottagandet av prestationsplanen.

3. Om kommissionen konstaterar att en prestationsplan, eller en del därav, och vissa eller samtliga mål i planen inte är förenliga med de unionsomfattande målen och inte på

ett adekvat sätt bidrar till dem och/eller inte överensstämmer med ett eller flera av de kriterier som anges i bilaga IV, ska den inom fem månader efter mottagandet av prestationsplanen och i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004 lämna en rekommendation till de berörda medlemsstaterna om att anta en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och/eller reviderade mål. Denna rekommendation ska göras efter samråd med de berörda medlemsstaterna och ska tydligt identifiera vilka delar av prestationsplanen och/eller vilka mål som ska revideras samt förklara grunden för kommissionens bedömning.

4. I sådana fall ska medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga anta en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och/eller reviderade mål, med beaktande av kommissionens synpunkter, tillsammans med lämpliga åtgärder för att uppnå dessa mål, och underrätta kommissionen om detta inom fyra månader efter anmälan av rekommendationen.

Artikel 15

Bedömning av reviderade prestationsplaner och prestationsmål och antagande av korrigeringsåtgärder

1. Kommissionen ska bedöma varje reviderad prestationsplan, eller del därav, och dess prestationsmål på grundval av de kriterier som anges i bilaga IV.

2. Om kommissionen konstaterar att en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och dess prestationsmål är förenliga med och på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande målen och är förenliga med samtliga kriterier som anges i bilaga IV, ska den meddela den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna detta inom fem månader efter mottagandet av den reviderade prestationsplanen.

3. Om kommissionen konstaterar att en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och vissa eller samtliga prestationsmål i planen fortfarande inte är förenliga med de unionsomfattande målen och inte på ett adekvat sätt bidrar till dem, och/eller fortfarande inte överensstämmer med ett eller flera av de kriterier som anges i bilaga IV, ska kommissionen inom fem månader efter mottagandet av den reviderade prestationsplanen, eller en del därav, och i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, besluta att de berörda medlemsstaterna ska vidta korrigeringsåtgärder.

4. Ett sådant beslut ska tydligt ange, i förhållande till de kriterier som anges i bilaga IV, vilken del av planen och vilka mål som ska revideras och motiveringen för kommissionens bedömning. Beslutet kan fastställa den prestationsnivå som förväntas för dessa mål, så att de berörda medlemsstaterna kan vidta lämpliga korrigeringsåtgärder, och/eller innehålla förslag till sådana korrigeringsåtgärder.

5. Inom två månader efter kommissionens beslut ska de korrigeringsåtgärder som de berörda medlemsstaterna har vidtagit meddelas kommissionen tillsammans med de delar som bevisar åtgärdernas förenlighet med kommissionens beslut.

Artikel 16

Prestationsplaner eller korrigeringsåtgärder som antas efter referensperiodens början

Prestationsplaner eller korrigeringsåtgärder som antas efter referensperiodens början genom tillämpning av förfarandena enligt artiklarna 14 och 15 ska gälla retroaktivt från och med referensperiodens första dag.

Artikel 17

Översyn av målen

1. I enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004 får kommissionen besluta att se över de unionsomfattande målen och/eller tillåta, på begäran av en medlemsstat, att ett eller flera lokala mål ses över

a) när den på grundval av sin rapport som avses i artikel 18.4 har påtagliga bevis för att de ursprungliga data, antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av de ursprungliga målen inte längre gäller, eller

b) om en varningsmekanism enligt artikel 19 har utlöst, eller

c) efter ett kommissionsbeslut i enlighet med artikel 10.3 beträffande den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 b i avsnitt 1 i bilaga I.

2. En översyn av de unionsomfattande målen kan leda till ändringar av befintliga prestationsplaner. I ett sådant fall kan kommissionen besluta att göra en lämplig justering av den tidsplan som fastställs i kapitlen II och III i denna förordning.

KAPITEL IV

GRANSKNING AV HUR UTFÖRANDET FÖRBÄTTRAS

Artikel 18

Kontinuerlig granskning och rapportering

1. De nationella tillsynsmyndigheterna och kommissionen ska övervaka genomförandet av prestationsplanerna. För detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas. Om mål inte uppnås under referensperioden ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna fastställa och vidta korrigeringsåtgärder för att rätta till situationen och underrätta kommissionen om dessa. Om kommissionen konstaterar att sådana korrigeringsåtgärder inte är tillräckliga för att rätta till situationen ska den, inom fem månader efter mottagandet av åtgärderna och i enlighet med det förfarande som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, underrätta de berörda medlemsstaterna om detta och föreslå korrigeringsåtgärder.

2. Om kommissionen noterar en betydande och ihållande försämring av resultaten på lokal nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock och försämringen påverkar andra stater som är parter i det gemensamma europeiska luftrummet och/eller hela det europeiska luftrummet, får kommissionen begära

att de berörda medlemsstaterna definierar och tillämpar korrigeringsåtgärder som är utformade för att de mål som fastställts i deras prestationsplan ska uppnås, och att de underrättar kommissionen om åtgärderna. Om kommissionen konstaterar att sådana åtgärder inte är tillräckliga för att rätta till situationen ska den, inom fem månader efter mottagandet av åtgärderna och i enlighet med det förfarande som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, underrätta de berörda medlemsstaterna om detta och föreslå korrigeringsåtgärder.

3. Kommissionen ska övervaka genomförandet av nätverksförvaltarens prestationsplan för nätverket. För detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas. Om mål inte uppnås under referensperioden ska kommissionen begära att nätverksförvaltaren fastställer och tillämpar korrigeringsåtgärder som är utformade för att de mål som fastställts i prestationsplanen för nätverket ska uppnås, och att de underrättar kommissionen om åtgärderna. Kommissionen ska underrätta de nationella tillsynsmyndigheterna eller tillsynsorganen enligt artikel 5.2 b om sådana korrigeringsåtgärder.

4. Senast den 1 juni varje år och när det finns risk för att prestationsmålen inte kommer att uppnås ska de nationella tillsynsmyndigheterna eller tillsynsorganen enligt artikel 5.2 b rapportera till kommissionen om övervakningen av prestationsplanerna och prestationsmålen. Rapporterna ska baseras på rekommendationer som kommer att utarbetas av kommissionen före referensperiodens början. Kommissionen ska minst en gång om året rapportera till kommittén för det gemensamma luftrummet om uppnåendet av prestationsmålen.

Artikel 19

Varningsmekanismer

1. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4 överskrids på unionsnivå under ett kalenderår på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna och som både är oöverstigliga och ligger utanför medlemsstaternas, flygtrafiktjänstleverantörernas och nätverksförvaltarens kontroll, ska kommissionen se över situationen i samråd med medlemsstaterna via kommittén för det gemensamma luftrummet samt lämna förslag till lämpliga åtgärder inom fyra månader. Detta kan inbegripa en översyn av de unionsomfattande prestationsmålen och en därav följande översyn av de lokala prestationsmålen.

2. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4 överskrids på den lokala nivån under ett kalenderår på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna och som både är oöverstigliga och ligger utanför medlemsstaternas, flygtrafiktjänstleverantörernas och nätverksförvaltarens kontroll, ska de berörda nationella tillsynsmyndigheterna se över situationen tillsammans med kommissionen samt lämna förslag till lämpliga åtgärder inom fyra månader. Detta kan inbegripa en översyn av de lokala prestationsmålen.

3. Medlemsstaterna får besluta att anta gränsvärden för varning som avviker från gränsvärdena i artikel 10.4 för att beakta lokala omständigheter och särdrag. I sådant fall ska dessa gränsvärden anges i prestationsplanerna och vara förenliga med de gränsvärden som antas enligt artikel 10.4. Avvikelserna ska motiveras i detalj. Om gränsvärdena aktiveras ska det förfarande som anges i punkt 1 tillämpas.

4. Om införandet av en varningsmekanism medför översyn av prestationsplaner och mål, ska kommissionen underlätta översynen genom en lämplig justering av den tidsplan som tillämpas enligt det förfarande som avses i kapitlen II och III.

Artikel 20

Underlättande av övervakning av efterlevnad

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster och nätverksförvaltaren ska underlätta inspektioner och undersökningar, inbegripet besök på plats, som genomförs av kommissionen och den berörda nationella tillsynsmyndigheten, eller av ett behörigt organ som agerar på den nationella tillsynsmyndighetens vägnar, eller i tillämpliga fall av Easa. Utan att det påverkar de tillsynsbefogenheter som innehas av de nationella tillsynsmyndigheterna och Easa ska de behöriga personerna ha befogenheter att

a) granska, för alla nyckelområden, dokument och allt annat material som har betydelse för fastställande av prestationsplaner och mål,

b) göra kopior av eller utdrag ur sådana dokument,

c) begära muntliga förklaringar på platsen.

2. Inspektionerna och undersökningarna enligt punkt 1 ska genomföras i enlighet med gällande förfaranden i den medlemsstat där de ska genomföras.

3. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka genomförandet av denna förordning på prestationsområdet avseende säkerhet i enlighet med de förfaranden för säkerhetstillsyn som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1034/2011 ⁽¹⁾.

4. I samband med standardiseringsinspektionerna ska Easa övervaka medlemsstaternas genomförande av denna förordning på nyckelområdet säkerhet i enlighet med de arbetsmetoder som fastställs i artikel 24.5 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽²⁾.

KAPITEL V

INSAMLING, VALIDERING, BEHANDLING, UTVÄRDERING OCH SPRIDNING AV INFORMATION OM HUR FLYGTRAFIKTJÄNSTENS UTFÖRANDE FUNGERAR FÖR DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET

Artikel 21

Insamling och validering av data för prestationsgranskning

1. Utöver de data som kommissionen tidigare samlat in via andra unionsinstrument och som också får användas för prestationsgranskning ska nationella myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag säkerställa att kommissionen förses med de data som avses i bilaga V enligt de krav som anges i den bilagan.

⁽¹⁾ EUT L 271, 18.10.2011, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

2. De nationella myndigheterna får helt eller delvis delegera eller omorganisera denna verksamhet mellan sina nationella tillsynsmyndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare, för att beakta lokala särdrag och befintliga rapporteringskanaler.

3. De som lämnar in data ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa datakvalitet och datavalidering och se till att inlämning av data görs enligt tidsplanen, och de ska därvid tillhandahålla bevis för att dessa data har genomgått kvalitetskontroller och valideringsförfaranden, förklaringar som svar på specifika förfrågningar från kommissionen rörande datakvaliteten och, där det är nödvändigt, åtgärdsplaner för att förbättra datakvaliteten. Dessa data ska tillhandahållas kostnadsfritt och där det är tillämpligt i elektronisk form med användning av det format som kommissionen anger.

4. Kommissionen ska bedöma kvaliteten hos och validera de data som överförs i enlighet med punkt 1. Om kvaliteten inte uppfyller prestationsgranskningens krav får kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och särskilt med deras nationella tillsynsmyndigheter, vidta lämpliga åtgärder för att bedöma och förbättra datakvaliteten.

5. Vid tillämpning av den här förordningen ska data som avses i punkt 1 och som redan har lämnats till Eurocontrol anses ha överlämnats till kommissionen. När data inte redan har lämnats till Eurocontrol ska kommissionen och Eurocontrol vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sådana data tillställs kommissionen i linje med de krav som anges i punkt 3.

6. När väsentliga nya datakrav identifieras eller när man kan vänta sig data av otillräcklig kvalitet får kommissionen genomföra pilotundersökningar som ska slutföras på frivillig basis av medlemsstaterna eller intressenterna innan nya datakrav införs genom ändring av denna förordning. Sådana pilotundersökningar ska genomföras för att bedöma om det är möjligt att samla in relevanta data, med beaktande av fördelarna med att ha tillgång till data i förhållande till insamlingskostnader och bördan för uppgiftslämnare.

Artikel 22

Spridning av information

1. Kommissionen ska sprida information i syfte att uppfylla målen i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ⁽¹⁾, särskilt artikel 4, och artikel 18 i förordning (EG) nr 550/2004.

2. Den information som avses i artikel 3.3 a ska göras allmänt tillgänglig, särskilt i elektronisk form. I detta syfte ska kommissionen fatta ett beslut om strategin för hantering, skydd, konfidentialitet och spridning avseende de data som samlats in

för prestationsändamål med tillämpning av artikel 21, och om de därmed sammanhängande immateriella rättigheterna.

3. Kommissionens rapporter som avses i artikel 18.4 ska göras allmänt tillgängliga och en hänvisning till dem ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen får besluta att regelbundet tillhandahålla annan allmän information för de berörda parterna, särskilt i elektronisk form.

4. De unionsomfattande mål som avses i artikel 10 och en hänvisning till de antagna prestationsplaner som avses i kapitel III ska göras allmänt tillgängliga och ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

5. Enskild tillgång till särskild information, såsom validerade data och statistik, ska beviljas den som lämnar in data och som direkt berörs av informationen och åtgärderna.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 23

Undantag

Om det i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 3 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 har fastställts att vissa eller alla terminaltjänster och/eller CNS-, MET- och AIS-tjänster i en medlemsstat omfattas av marknadsvillkor, och medlemsstaten har beslutat enligt den förordningen att inte beräkna fastställda kostnader för dessa tjänster, att inte beräkna och fastställa terminalavgifter och att inte tillämpa ekonomiska incitament på dessa tjänster, ska kostnadseffektivitetsmål inte tillämpas på dessa tjänster.

Artikel 24

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 25

Granskning av prestationssystemet

I slutet av varje referensperiod ska kommissionen granska prestationssystemet och särskilt analysera dess verkningar, effektivitet och räckvidd med hänsyn till det arbete som Icao utför inom området.

Artikel 26

Ändringar av förordning (EU) nr 677/2011

Förordning (EU) nr 677/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Skäl 28 ska utgå.

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

2. I artikel 5 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Nätverksförvaltaren ska utarbeta, upprätthålla och genomföra en strategisk plan för nätverket, vilken ska vara vägledande för verksamheten på lång sikt och anpassad till den referensperiod som anges i artikel 8 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 (*).

(*) EUT L 128, 9.5.2013, s. 1."

3. I artikel 5 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. Den strategiska planen för nätverket ska uppdateras regelbundet, minst 12 månader före början av varje referensperiod."

4. I artikel 20 ska punkt 3 ersättas med följande:

"3. Nätverksförvaltaren ska årligen lämna en rapport till kommissionen och byrån om de åtgärder som vidtagits för att uppfylla de arbetsuppgifter som organet tilldelats. I rapporten ska såväl enskilda nätverksfunktioner som nätverks-situationen i dess helhet behandlas, och rapporten ska vara nära kopplad till innehållet i den strategiska planen för nätverket, den operativa planen för nätverket och prestationsplanen för nätverket enligt artikel 6 d i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013. Kommissionen ska underrätta kommittén för det gemensamma luftrummet."

5. Bilaga IV ska ersättas med följande:

"BILAGA IV

MALL FÖR STRATEGISK PLAN FÖR NÄTVERKET

Den strategiska planen för nätverket ska vara baserad på följande struktur:

1. INLEDNING

1.1 Tillämpningsområde för den strategiska planen för nätverket (geografiskt och tidsperiod).

1.2 Utarbetande av planen och valideringsförfarande

2. ÖVERGRIPANDE BAKGRUND OCH KRAV

2.1 Beskrivning av den nuvarande och planerade situationen, inklusive ERND, ATFM, flygplatser och knappa resurser

2.2 Utmaningar och möjligheter relaterade till planens tidsperiod (inklusive förväntad trafikefterfrågan och global utveckling)

2.3 Prestationsmål och verksamhetskrav enligt de olika berörda parterna samt unionsomfattande prestationsmål

3. STRATEGISK VISION

3.1 Beskrivning av hur nätverket ska utvecklas och fortskrida strategiskt för att med framgång kunna bemöta prestationsmålen och verksamhetskraven

3.2 Överensstämmelse med prestationssystemet

3.3 Överensstämmelse med generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten

4. STRATEGISKA MÅL

4.1 Beskrivning av nätverkets strategiska mål, med följande innehåll:

a) Samarbetsaspekterna beträffande deltagande operativa berörda parter i fråga om roller och ansvarsområden.

b) Angivande av hur de strategiska målen kommer att motsvara kraven.

c) Identifiering av hur framstegen för att uppnå dessa mål ska mätas.

d) Angivande av hur de strategiska målen kommer att påverka industrin och andra berörda områden.

5. STRATEGISK PLANERING

5.1 Beskrivning av planeringen på kort och medellång sikt, enligt följande:

a) Prioriteringarna för vart och ett av de strategiska målen.

- b) Uppfyllandet av vart och ett av de strategiska målen i fråga om erforderlig teknik, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, kostnader, fördelar samt nödvändig styrning, nödvändiga resurser och reglering.
- c) Operativa berörda parter erforderliga deltagande i varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.
- d) Nätverksförvaltarens överenskomna nivå av deltagande för att stödja genomförandet av varje del i planen för varje enskild funktion.

5.2 Beskrivning av planeringen på lång sikt, enligt följande:

- a) Avsikten att nå alla strategiska mål i fråga om erforderlig teknik och motsvarande FoU-aspekter, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, affärsnytta, erforderlig reglering och styrning samt tillhörande säkerhetsrelaterade och ekonomiska motivering för dessa investeringar.
- b) Operativa berörda parter erforderliga deltagande i varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.

6. RISKBEDÖMNING

6.1 Beskrivning av de risker som är knutna till planens genomförande

6.2 Beskrivning av övervakningsförfarandet (inklusive potentiella avvikelser från ursprungliga mål)

7. REKOMMENDATIONER

7.1 Identifiering av de åtgärder som unionen och medlemsstaterna ska vidta för att stödja planens genomförande.”

Artikel 27

Ikraftträdande

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 och under den perioden. När det gäller tillämpningen av prestationssystemet, för att möjliggöra antagandet av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.2 före början av den andra referensperioden och utarbetandet och antagandet av prestationsplaner i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, ska artiklarna 1.3, 1.4, 3.3

i, 3.3 n, 5, 6, 9.3, 9.4, 26, kapitel II, kapitel III samt bilagorna I, II, III, IV och V tillämpas från och med denna förordnings ikraftträdande.

Artikel 28

Upphävande

Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010, artikel 26 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2015, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att genomföra prestationssystemet under den första referensperioden enligt artikel 8.

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

NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER OCH UTFÖRANDEINDIKATORER

AVSNITT 1

För fastställande av unionsomfattande mål och prestationsgranskning på unionsnivå

1. SÄKERHET

1.1 Nyckelutförandeindikatorer

- a) Minimnivån av säkerhetsledningens effektivitet enligt definitionen i avsnitt 2 punkt 1.1 a.
- b) Procentandelen för tillämpning av riskanalysverktygets allvarighetsklassificering på rapportering av minst följande tre kategorier av händelser: separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika händelser vid alla flygtrafikledningsenheter enligt avsnitt 2 punkt 1.1 b.

2. MILJÖ

2.1 Nyckelutförandeindikatorer

- a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg, enligt följande definition:
 - i) Indikatorn är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella rutten härledd från övervakningsdata och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.
 - ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.
 - iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför europeiskt luftrum räknas endast delen inom europeiskt luftrum.
- b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, enligt följande definition:
 - i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.
 - ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.
 - iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför europeiskt luftrum räknas endast delen inom europeiskt luftrum.

2.2 Utförandeindikatorer

- a) Effektiviteten för bokningsförfaranden för flexibel användning av luftrum (FUA), enligt följande definition:
 - i) Indikatorn är förhållandet mellan den tid som luftrummet tilldelades för reservation eller segregation från allmän flygtrafik och den tid som luftrummet användes för den verksamhet som krävde sådan segregation eller reservation.
 - ii) Indikatorn beräknas separat för fördelning av luftrum på förtaktisk eller taktisk grund och inbegriper all fördelning som anmäls till nätverksförvaltaren.
- b) Graden av planering av villkorade färdvägar (*Conditional route*, CDR) definierat som förhållandet mellan inlämnade färdplaner i luften via villkorade färdvägar och antalet luftfartyg som skulle ha kunnat planera dem.
- c) En effektiv användning villkorade färdvägar definierat som förhållandet mellan de luftfartyg som använder villkorade färdvägar och antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat dem.

3. KAPACITET

3.1 Nyckelutförandeindikatorer

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-försening under väg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, enligt följande definition:

- i) ATFM-förseningen under väg är den försening som beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM) ⁽¹⁾ och uttrycks som skillnaden mellan den begärda starttiden i luftfartygsoperatörens senaste färdplan och den beräknade starttid som tilldelats av den centrala ATFM-enheten.

⁽¹⁾ EUT L 80, 26.3.2010, s. 10.

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar inom europeiskt luftrum och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

3.2 Utförandeindikator

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-försening vid ankomst per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster och som orsakas av landningsbegränsningar på ankomstflygplatsen, enligt följande definition:

i) Indikatorn är den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.

ii) Indikatorn innefattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och omfattar alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 Nyckelutförandeindikatorer

a) Den genomsnittliga unionsomfattande fastställda enhetskostnaden (*Determined Unit Cost*, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt som antalet undervägstjänstenheter, som förväntas för perioden på unionsnivå, enligt kommissionens antaganden för fastställande av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.5.

ii) Indikatorn uttrycks i euro och i reella termer.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

b) Den genomsnittliga unionsomfattande fastställda enhetskostnaden för flygtrafikens terminaltjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt som antalet terminaltjänstenheter, som förväntas för perioden enligt kommissionens antaganden för fastställande av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.5.

ii) Indikatorn uttrycks i euro och i reella termer.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

iv) Indikatorn gäller från och med början av det tredje året i den andra referensperioden, om inte annat följer av det beslut som avses i artikel 10.3.

4.2 Utförandeindikator

Eurocontrols kostnader och i synnerhet dessa kostnaders utveckling i förhållande till utvecklingen av de nyckelutförandeindikatorer som anges i punkt 4.1 a. I detta syfte ska medlemsstaterna se till att Eurocontrol meddelar kommissionen sin antagna budget och faktiska budget och sin kostnadsbas under referensperioden, liksom utvecklingen av kostnaden per enhet som fås genom att beräkna förhållandet mellan den antagna kostnadsbasen och den förväntade trafikutvecklingen, med en indelning som visar utvecklingen för dess olika komponenter och separat anger de olika aktiviteterna för tillhandahållande av tjänster.

AVSNITT 2

För fastställande av lokala mål och prestationsgranskning på lokal nivå

1. SÄKERHET

1.1 Nyckelutförandeindikatorer

a) Säkerhetsledningens effektivitet, med avseende på medlemsstaterna och deras nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster, godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster eller kommunikations-, flygtrafik- och granskningstjänster. Denna nyckelutförandeindikator ska mätas utifrån hur följande ledningsmål har genomförts:

i) Säkerhetspolicy och säkerhetsmål.

ii) Hantering av säkerhetsrisker.

iii) Säkerhetssäkring.

iv) Främjande av säkerhet.

- v) Säkerhetskultur.
- b) Tillämpningen av allvarlighetsklassificeringen baserad på metoden med riskanalysverktyg för rapportering av minst separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika händelser vid alla flygtrafikledningsenheter. Vid rapportering av ovanstående händelser ska medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänst använda följande allvarlighetsgrader:
- i) Allvarligt tillbud
 - ii) Svårt tillbud
 - iii) Betydande tillbud
 - iv) Ingen omedelbar konsekvens för säkerheten
 - v) Inte fastställt; t.ex. otillräcklig information tillgänglig, eller ofullständiga eller motstridiga bevis som förhindrar en sådan bedömning.
- Rapportering om tillämpningen av metoden ska göras för enskilda händelser.
- c) Rapporteringen från medlemsstaterna och deras leverantörer av flygtrafiktjänster om graden av närvaro och motsvarande grad av frånvaro av rättvisekultur.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en angivelse för gransknings syften av bidraget på nationell nivå.

1.2 Utförandeindikatorer

- a) Användning hos leverantörerna av flygtrafiktjänster av automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns tillgängliga, som minst ska omfatta granskning av separationsunderskridande och intrång på bana.
- b) Rapportering från medlemsstaterna och deras leverantörer av flygtrafiktjänster om nivån på rapporteringen av händelser, på årsbasis, som syftar till att mäta nivån på rapporteringen och ta itu med frågan om förbättring av rapporteringskulturen.
- c) Antalet när det gäller minst separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser, hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en angivelse för gransknings syften av bidraget på nationell nivå.

2. MILJÖ

2.1 Nyckelutförandeindikatorer

Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten för den aktuella rutten, enligt följande definition:

- i) Indikatorn är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella rutten härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.
- ii) Med underväg avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.
- iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför det lokala luftrummet räknas endast delen inom det lokala luftrummet.
- iv) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar dessa punkters bidrag till den distans som används i den unionsomfattande indikatorn. Summan av dessa distanser över alla lokala luftrum som korsas motsvarar den distans som används i den unionsomfattande indikatorn.

I samband med denna indikator avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock.

2.2 Utförandeindikatorer

- a) Tilläggstiden i uttagningsfasen, enligt följande definition:
- i) Indikatorn är skillnaden mellan den faktiska uttagnings tiden och tiden utan hinder baserat på uttagnings-tiderna under perioder av lågtrafik.
 - ii) Indikatorn uttrycks i minuter per avgång för hela kalenderåret.
- b) Tilläggstiden i terminala luftrum, enligt följande definition:
- i) Indikatorn är skillnaden mellan ASMA-transiteringstiden (*Arrival Sequencing and Metering Area*) och tiden utan hinder baserat på ASMA-transiteringstiderna under perioder av lågtrafik.
 - ii) Indikatorn uttrycks i minuter per ankomst för hela kalenderåret.
 - iii) ASMA definieras som en virtuell cylinder med en radie på 40 NM kring ankomstflygplatsen.

c) Indikatorer enligt definitionen i avsnitt 1 punkt 2.2.

I samband med indikatorerna a och b avser *lokal* nationell nivå med uppdelning på flygplatsnivå. I samband med indikator c avser *lokal* nationell nivå.

3. KAPACITET

3.1 Nyckelutförandeindikatorer

a) Det genomsnittliga antalet minuter ATFM-försening per flygning, enligt följande:

- i) ATFM-förseningen underväg är den försening som beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM) och uttrycks som skillnaden mellan den begärda starttiden i luftfartygsoperatörens senaste färdplan och den beräknade starttid som tilldelats av den centrala ATFM-enheten.
- ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar inom lokalt luftrum och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.
- iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med denna indikator avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en uppdelning som med tanke på öppenhet och insyn granskas på den nivå som är lämpligast.

b) Det genomsnittliga antalet minuter ATFM-försening vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminaltjänster och flygplatsernas flygtrafiktjänst, och som orsakas av landningsbegränsningar vid ankomstflygplatsen, enligt följande definition:

- i) Indikatorn är den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.
- ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.
- iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med denna indikator avser *lokal* nationell nivå med en uppdelning på flygplatsnivå för gransknings syften.

3.2 Utförandeindikatorer

a) Respekterande av ATFM-ankomst- och -avgångstider i enlighet med artikel 11 i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010.

b) Det genomsnittliga antalet minuter försening före avgång per flygning som orsakas av starttidsbegränsningar vid avgångsflygplatsen, enligt följande definition:

- i) Indikatorn är den genomsnittliga förseningen före avgång som beror på flygkontrolltjänsten per avgående IFR-flygning.
- ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar som startar vid avgångsflygplatsen och omfattar starter som försenats på grund av flygkontrolltjänstbegränsningar när luftfartyget är färdigt för att lämna uppställningsplatsen för avgång.
- iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nationell nivå med en uppdelning på flygplatsnivå för gransknings syften.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 Nyckelutförandeindikatorer

a) Den fastställda enhetskostnaden (DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

- i) Indikatorn är förhållandet mellan fastställda undervägskostnader och den trafik, i avgiftszonen, uttryckt i tjänstenheter underväg, som förväntas under perioden på lokal nivå, som finns i prestationsplanerna i enlighet med artikel 11.3 a och b.
- ii) Indikatorn uttrycks reella termer och i nationell valuta.
- iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

b) Fastställda enhetskostnader (DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

- i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den förväntade trafiken, uttryckt i terminaltjänstenheter, som finns i prestationsplanerna enligt artikel 11.3 a och 11.3 b.

ii) Indikatorn uttrycks reella termer och i nationell valuta.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

I samband med dessa två indikatorer, avser *lokal* avgiftszonsnivå.

BILAGA II

MALL FÖR PRESTATIONSPLANER

Prestationsplanerna ska baseras på följande struktur:

1. INLEDNING

- 1.1 Beskrivning av situationen (planens räckvidd, förteckning över de leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas osv.).
- 1.2 Beskrivning av det makroekonomiska scenariot för referensperioden, inklusive övergripande antaganden (trafikprognos osv.).
- 1.3 Beskrivning av resultatet av samråd med intressenter inför utarbetandet av prestationsplanen samt avtalade kompromisser, frågor där oenighet rådde och skälen till detta.
- 1.4 Beskrivning av de åtgärder som ska vidtas av leverantörer av flygtrafiktjänster för att genomföra den strategiska planen för nätverket på nivån för funktionella luftrumsblock och övriga vägledande principer för driften av det funktionella luftrumsblocket på lång sikt.
- 1.5 Förteckning över de flygplatser som omfattas av prestationssystemet i enlighet med artikel 1 i förordningen, samt deras genomsnittliga antal IFR-rörelser.
- 1.6 Förteckning över undantagna flygplatser enligt artikel 1.5 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 samt deras genomsnittliga antal IFR-rörelser.

2. INVESTERINGAR

- 2.1 Beskrivning och förklaring av kostnaderna för investeringar i nya ATM-system och omfattande översyner av befintliga ATM-system, inbegripet hur investeringarna och översynerna bidrar till att uppnå prestationsmålen, samt investeringarnas och översynernas relevans för och överensstämmelse med generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket.
- 2.2 Den beskrivning och förklaring som avses i punkt 2.1 ska särskilt
 - i) ställa beloppet av de investeringar som beskrivs och förklaras i punkt 2.1 i förhållande till det totala beloppet av investeringar,
 - ii) göra åtskillnad mellan investeringar i nya system, översyner av befintliga system och ersättningsinvesteringar,
 - iii) ange hur varje investering i nya ATM-system och varje omfattande översyn av befintliga ATM-system förhåller sig till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket,
 - iv) skildra de synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock eller, i tillämpliga fall, med andra medlemsstater eller funktionella luftrumsblock, i synnerhet när det gäller gemensam infrastruktur och gemensam upphandling,
 - v) redogöra för de väntade effekterna av dessa investeringar när det gäller prestationer inom de fyra nyckelområdena och hur effekterna fördelas på flygfaser under väg och vid terminaler/flygplatser, och ange det datum då effekterna väntas uppstå,
 - vi) lämna information om den beslutsprocess som ligger till grund för investeringen, t.ex. en dokumenterad kostnads-nyttoanalys, samråd med användare, samrådets resultat och eventuellt skiljaktiga åsikter.

3. PRESTATIONSMÅL PÅ LOKAL NIVÅ

- 3.1 Prestationsmål för varje nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje nyckelutförandeindikator enligt avsnitt 2 i bilaga I, för hela referensperioden, med uppgift om årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.
 - a) Säkerhet
 - i) Säkerhetsledningens effektivitet: lokala mål för varje år av referensperioden.
 - ii) Tillämpning av allvarighetsklassificeringen baserad på metoden med riskanalysverktyg: lokala mål för varje år av referensperioden (procentandel).
 - iii) Rättviseskultur: lokala mål för referensperiodens sista år.

b) Miljö

- i) Beskrivning av processen för att förbättra utformningen av flygvägsnätet.
- ii) Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet under väg för den aktuella flygbanan.

c) Kapacitet

- i) Genomsnittliga ATFM-förseningar under väg i minuter per flygning.
- ii) Genomsnittliga ATFM-förseningar vid ankomst till terminalen i minuter per flygning.
- iii) Den kapacitetsplan som utarbetats av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

d) Kostnadseffektivitet

- i) Fastställda kostnader för flygtrafiktjänster under väg och terminaltjänster som bestämts enligt artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004 och med tillämpning av genomförandeförordning (EU) nr 391/2013, för varje år av referensperioden.
- ii) Prognos för tjänstenheter under väg och vid terminal för varje år av referensperioden.
- iii) De därav följande fastställda kostnaderna per enhet för referensperioden.
- iv) Beskrivning och förklaring av avkastningen på eget kapital för berörda leverantörer av flygtrafiktjänster, samt av skuldsättningen och nivån på och sammansättningen av den tillgångsbas som används för att beräkna de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.
- v) Beskrivning och förklaring av de överföringar som gjorts från åren före referensperioden.
- vi) Beskrivning av ekonomiska antaganden, däribland följande:
 - De inflationsantaganden som används i planen jämförda med en internationell källa som Internationella valutafondens (IMF) konsumentprisindex för prognoserna och Eurostats harmoniserade index för konsumentpriser för utfallen. Förklaringar ska ges om avvikelser görs från dessa källor.
 - De antaganden som ligger till grund för beräkning av de pensionskostnader som ingår i de fastställda kostnaderna, inbegripet en beskrivning av de befintliga relevanta nationella pensionsregler och regler för pensionsredovisning som antagandena bygger på, samt information om huruvida ändringar väntas ske av dessa regler.
 - Antaganden om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive relevant information om upplåning (belopp, löptid osv.) och förklaring av den (viktade) genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.
 - Eventuella justeringar som går utöver internationella redovisningsstandarder.
- vii) I tillämpliga fall, en beskrivning i förhållande till den föregående referensperioden av relevanta händelser och omständigheter enligt artikel 14.2 a i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 utifrån de kriterier som anges i artikel 14.2 b i samma förordning, inklusive en bedömning av nivån på, sammansättningen av och en förklaring av de kostnader som undantas från tillämpningen av artikel 14.1 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.
- viii) I tillämpliga fall, en beskrivning av betydande omstruktureringar som planeras under referensperioden, inklusive nivån på omstruktureringskostnaderna och en motivering av dessa kostnader sett till nettovinsten för luftfraktsanvändarna över tiden.
- ix) I tillämpliga fall, de omstruktureringskostnader som godkänts för tidigare referensperioder och som ska återvinnas.

3.2 Beskrivning och förklaring av hur prestationsmålen överensstämmer med de relevanta unionsomfattande prestationsmålen. Om det inte finns några unionsomfattande prestationsmål, beskrivning och förklaring av målen inom ramen för planen och hur de bidrar till att förbättra prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst.

3.3 Beskrivning och förklaring av det ömsesidiga beroendet och avvägningarna mellan nyckelområdena, inklusive de antaganden som gjorts för att bedöma avvägningarna.

3.4 Beskrivning enligt artikel 5.2 c ii av hur varje berörd leverantör av flygtrafiktjänster bidrar till uppnåendet av de prestationsmål som fastställts för det funktionella luftfraktsblocket.

4. INCITAMENTSYSTEM

- 4.1 Beskrivning och förklaring av de incitamentsystem som ska tillämpas på leverantörer av flygtrafiktjänster.

5. PLANENS MILITÄRA DIMENSION

Beskrivning av planens civilmilitära dimension inbegripet de resultat som nås genom tillämpning av flexibel användning av luftrummet, i syfte att öka kapaciteten med hänsyn till de militära uppdragens effektivitet och, vid behov, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med prestationsplanens indikatorer och mål.

6. KÄNSLIGHETSANALYS OCH JÄMFÖRELSE MED DEN FÖREGÅENDE PRESTATIONSPLANEN

- 6.1 Känslighet för antaganden om yttre omständigheter.

- 6.2 Jämförelse med den föregående prestationsplanen.

7. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

Beskrivning av de åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna har infört för att nå prestationsmålen, t.ex. följande:

- i) Granskningsmekanismer för att se till att flygtrafiktjänstens säkerhetsprogram och verksamhetsplaner genomförs.
 - ii) Åtgärder för att övervaka och rapportera om genomförandet av prestationsplaner, inklusive hur situationen ska hanteras om målen inte nås under referensperioden.
-

BILAGA III

MALL FÖR PRESTATIONSPLANEN FÖR NÄTVERKET

Prestationsplanen för nätverksförvaltaren ska baseras på följande struktur:

1. INLEDNING

- 1.1 Beskrivning av situationen (planens räckvidd, funktioner som omfattas osv.).
- 1.2 Beskrivning av det makroekonomiska scenariot för referensperioden, inklusive övergripande antaganden (trafikprognos osv.).
- 1.3 Beskrivning av hur prestationsplanen överensstämmer med den strategiska planen för nätverket.
- 1.4 Beskrivning av resultatet av samråd med intressenter inför utarbetandet av prestationsplanen (huvudfrågor som väckts av deltagarna och, om möjligt, avtalade kompromisser).

2. PRESTATIONSÅL

- 2.1 Beskrivning av nyckelutförandeindikatorer inom varje relevant nyckelområde.
- 2.2 Prestationsmål för varje relevant nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje relevant nyckelutförandeindikator för hela referensperioden, med uppgift om årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.
- 2.3 Beskrivning och förklaring av hur prestationsmålen bidrar till och inverkar på de unionsomfattande prestationsmålen.
- 2.4 Beskrivning av hur prestationsmålen bidrar till och inverkar på de funktionella luftrumsblocken.

3. BIDRAG FRÅN RESPEKTIVE FUNKTION

- 3.1 Enskilda prestationsmål för varje funktion (flygledningstjänst (ATFM), utformning av det europeiska flygvägsnätet (ERND), SSR-transponderkoder och frekvenser).

4. MILITÄR DIMENSION

- 4.1 Beskrivning av planens civilmilitära dimension inbegripet de resultat som nås genom tillämpning av flexibel användning av luftrummet, i syfte att öka kapaciteten med hänsyn till de militära uppdragens effektivitet och, vid behov, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med prestationsplanens indikatorer och mål.

5. KÄNSLIGHETSANALYS OCH JÄMFÖRELSE MED DEN FÖREGÅENDE PRESTATIONSPLANEN

- 5.1 Känslighet för antaganden om yttre omständigheter.
- 5.2 Jämförelse med den föregående prestationsplanen.

6. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

- 6.1 Beskrivning av de åtgärder som införts för att nå prestationsmålen, t.ex. följande:
 - Granskningsmekanismer för att se till att säkerhetsåtgärder och verksamhetsplaner genomförs.
 - Åtgärder för att övervaka och rapportera om genomförandet av prestationsplaner, inklusive hur situationen ska hanteras om målen inte nås under referensperioden.

BILAGA IV

PRINCIPER FÖR BEDÖMNING AV PRESTATIONSPLANER OCH PRESTATIONSÅMÅL

Kommissionen ska använda följande bedömningskriterier:

1. ALLMÄNNA KRITERIER

- a) Efterlevnad av kraven på utarbetande och antagande av prestationsplaner och, i synnerhet, bedömning av de förklaringar som ges i dem.
- b) Faktaanalys med beaktande av den övergripande situationen i varje enskild stat, inbegripet den senaste ekonomiska utvecklingen och trafikprognosen.
- c) Prestationsnivån vid referensperiodens början och det därav följande utrymmet för ytterligare förbättringar.
- d) Den prestationsnivå som uppnåddes under den föregående referensperioden.
- e) Investeringars och kapitalutgifters relevans för generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket, samt de synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrummblock eller regional nivå.
- f) Resultatet av samråd med intressenter om de föreslagna målen.

2. SÄKERHET

- a) Jämförelse mellan säkerhetsledningens effektivitet på lokal nivå och det unionsomfattande målet.
- b) Jämförelse mellan resultaten av allvarlighetsklassificering baserad på metoden med riskanalysverktyg på lokal nivå och det unionsomfattande målet.
- c) Förekomsten av en rättvisekultur på lokal nivå.

3. MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan:

- a) Jämförelse med resultat som uppnåtts under tidigare år.
- b) Jämförelse med ett referensvärde på grundval av information från nätverksförvaltaren.
- c) Överensstämmelse med den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats av nätverksförvaltaren.

4. KAPACITET

Förseningsnivå underväg. Jämförelse mellan den förväntade nivå av ATFM-försening underväg som används i prestationsplanerna och

- a) ett referensvärde baserat på uppgifter från nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket, och
- b) den kapacitetsplan som utarbetats av leverantören eller leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg, som den återspeglas i nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket.

Genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst, på nationell nivå. Bedömning av de förklaringar som ges i prestationsplanerna, särskilt

- a) en jämförelse med de resultat som uppnåtts under de senaste fem åren,
- b) hur enskilda flygplatser bidrar till att det lokala målet nås och en jämförelse med resultatet på andra liknande flygplatser,
- c) de operativa fördelar som planerade initiativ väntas medföra.

5. KOSTNADSEFFEKTIVITET

- a) Trend för fastställda kostnader per enhet: bedömning av huruvida de inlämnade fastställda kostnaderna per enhet väntas utvecklas i linje med det unionsomfattande kostnadseffektivitetsmålet och huruvida de bidrar i tillräcklig mån till att uppnå det målet under hela referensperioden samt under varje enskilt år, vid behov med beaktande av omstruktureringskostnader.

- b) Trend för terminalkostnader per enhet: bedömning av huruvida de inlämnade fastställda kostnaderna per enhet väntas utvecklas i linje med det unionsomfattande kostnadseffektivitetsmålet och huruvida de bidrar i tillräcklig mån till att uppnå det målet under hela referensperioden samt under varje enskilt år. Vid denna bedömning används dessutom följande kriterier:
- i) Överensstämmelse med utvecklingen av de fastställda kostnaderna per enhet under väg, med tanke på alla likheter mellan dessa kostnader.
 - ii) Överensstämmelse med de antaganden som använts för fastställandet av kostnadseffektivitetsmål under väg (t.ex. om inflation, ekonomiska antaganden, trafikprognoser).
 - iii) Planerade insatser i jämförelse med historiska kostnadstrender för terminaltjänster.
 - iv) Trender för de övergripande fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster från gate till gate.
 - v) Beskrivning och förklaring av eventuella ändringar av fördelningen av kostnader mellan flygtrafiktjänster under väg och terminaltjänster, jämfört med den föregående referensperioden och under den nuvarande referensperioden.
 - vi) Eventuella särskilda lokala omständigheter.
- c) Nivå på fastställda kostnader per enhet: jämförelse mellan de inlämnade lokala kostnaderna per enhet och de genomsnittliga kostnaderna per enhet för medlemsstater eller funktionella luftrummblock med liknande operativ och ekonomisk miljö, som den anges av kommissionen enligt artikel 10.5.
- d) Kapitalkostnad:
- i) Nivån på och sammansättningen av den tillgångsbas som används för att beräkna kapitalkostnaden.
 - ii) Kostnaden för kapital före skatt innefattande både skuldräntan och avkastningen på eget kapital.
 - iii) Avkastningen på eget kapital för leverantörerna av flygtrafiktjänster.
- e) Nivån på och sammansättningen av de kostnader som uppstår enligt artikel 6.2 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 och som ingår i de fastställda kostnaderna.
- f) Antaganden om trafikprognoser: jämförelse mellan de prognoser för lokala tjänstenheter som används i prestationsplanen och de trafikprognoser från Eurocontrols tjänst Statfor (*Statistics and Forecast Service*) som är tillgängliga tre månader innan prestationsplanen lämnas in.
- g) Ekonomiska antaganden:
- i) Kontroll av att de inflationsantaganden som används i prestationsplanen är i linje med Internationella valuta-fondens KPI-referensprognos och kontroll av de förklaringar som ges för eventuella avvikelser.
 - ii) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av de antaganden som ligger till grund för beräkningen av de pensionskostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.
 - iii) Kontroll av beskrivningen av de befintliga relevanta nationella pensionsregler och regler för pensionsredovisning som pensionsantagandena bygger på.
 - iv) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av antagandena om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive relevant information om upplåning (belopp, löptid osv.) och avstämning med den (viktade) genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.
 - v) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av eventuella justeringar som går utöver internationella redovisningsstandarder.
- h) Nivå på och sammansättning och förklaring av de kostnader som undantas från tillämpningen av artikel 14.1 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.
- i) I tillämpliga fall, vid fullgörandet av omstruktureringskostnader, nettovinster för luftrumsanvändarna över tiden i jämförelse med de omstruktureringskostnader som återvinns.
-

BILAGA V

FÖRTECKNING ÖVER DATA SOM SKA LÄMNAS IN ENLIGT DENNA FÖRORDNING

För prestationsgranskningen ska följande data lämnas in eller göras tillgängliga:

1. AV NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETER

1.1 Specifikation av datauppsättningen

Nationella tillsynsmyndigheter ska lämna in följande data:

a) Den information som krävs för att iaktta de nyckelutförandeindikatorer för säkerhet som avses i bilaga I.

Dessutom ska de nationella tillsynsmyndigheterna se till att följande data finns tillgängliga:

b) Data som använts och beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i förordning (EU) nr 255/2010 om ATFM, såsom färdplaner för allmän flygtrafik enligt IFR-reglerna, faktiska flygvägar, övervakningsdata baserade på 30 sekunders rapporteringsintervall, ATFM-förseningar underväg och genom flygplatsens flygledningstjänst, undantag från ATFM-åtgärder, respekt för ankomst- och avgångstider från flygledningstjänsten och frekvens för användning av villkorliga flygvägar.

c) ATM-relaterade säkerhetshändelser.

d) Information om säkerhetsrekommendationer och korrigeringsåtgärder som vidtagits på grund av ATM-relaterad analys/undersökning av händelser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud ⁽¹⁾ och direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart ⁽²⁾.

e) Information om vilka faktorer som används för att främja tillämpning av rättvisekultur.

f) Data till stöd för de uppgifter som avses i artikel 4.1 m och n i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet ⁽³⁾.

g) Data till stöd för de uppgifter som avses i punkt 8 i bilaga V till kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM).

De nationella tillsynsmyndigheterna ska säkerställa att det är obligatoriskt att använda en gemensam förteckning över orsakande faktorer och bidragande faktorer för händelseanalysen.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska samla in och göra följande uppgifter tillgängliga:

h) Information som insamlats av leverantörer av flygtrafiktjänster genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

i) Trender för åtminstone separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

j) Information om hur de nationella myndigheterna och myndigheterna för funktionella luftrumsblock tillämpar begreppet flexibel användning av luftrummet för att skapa största möjliga nytta för både civila och militära luftrumsanvändare.

1.2 Inlämningsfrekvens och tidsfrister

De data som avses i punkt 1.1 a, c, d, e, f, h och i ska lämnas in varje år. De nationella tillsynsmyndigheterna ska före den 1 februari varje år till Easa rapportera den årliga mätningen i frågeformulären om säkerhetsledningens effektivitet (punkt 1.1 a) och rättvisekultur (punkt 1.1 e) för det föregående året. Om det sker några ändringar i den årliga mätningen av nyckelutförandeindikatorer, ska de nationella tillsynsmyndigheterna informera om dessa ändringar innan nästa årsrapport ska lämnas in.

De data som avses i punkt 1.1 b och g ska göras tillgängliga varje månad.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska före den 1 februari varje år lämna in en årlig översikt över tillämpningen av begreppet flexibel användning av luftrummet enligt punkt 1.1 j för det föregående året.

⁽¹⁾ EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

⁽²⁾ EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽³⁾ EUT L 342, 24.12.2005, s. 20.

2. AV LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Detta avsnitt ska tillämpas på de leverantörer av flygtrafiktjänster som avses i artikel 1.2. I enskilda fall får de nationella myndigheterna inbegripa leverantörer av flygtrafiktjänster som underskrider den gräns som anges i artikel 1.3. De ska underrätta kommissionen om detta.

2.1 Specifikation av datauppsättningen

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska göra följande tillgängligt:

- a) De data som avses i Eurocontrols specifikation *Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure*, utgåva 2.6 av den 31 december 2008 med referens EUROCONTROL-SPEC-0117 för inlämning av data fram till och med 2013, och utgåva 3.0 av den 4 december 2012 för inlämning av data från och med 2014.
- b) Årsredovisningar och den prestationsrelaterade delen av de verksamhetsplaner och årsplaner som leverantörerna av flygtrafiktjänster upprättar i enlighet med avsnitten 2.2 och 9 i bilaga I till förordning (EU) nr 1035/2011.
- c) Deras investeringsplaner för referensperioden.
- d) Den information som krävs för att visa efterlevnaden av de nyckelutförandeindikatorer för säkerhet som avses i avsnitt 2 punkt 1.1 a i bilaga I.
- e) Information om vilka faktorer som används för att främja tillämpning av rättvisekultur.

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska samla och lämna in och följande data:

- f) Information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.
- g) Trender för åtminstone separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

2.2 Inlämningsfrekvens och tidsfrister

De data för år n som avses i punkt 2.1 a ska lämnas in varje år före den 15 juli år $n + 1$, utom för prognosdata som ska lämnas in senast den 1 november år $n + 1$.

De data som avses i punkt 2.1 b, c, d, e och f ska lämnas in varje år.

Leverantörerna av flygtrafiktjänster ska före den 1 februari varje år till Easa rapportera den årliga mätningen i frågeformulären om säkerhetsledningens effektivitet (punkt 1.1 d) och rättvisekultur (punkt 1.1 e) för det föregående året. Om det sker några ändringar i den årliga mätningen av nyckelutförandeindikatorer, ska de nationella tillsynsmyndigheterna informera om dessa ändringar innan nästa årsrapport ska lämnas in.

De data som avses i punkt 2.1 g ska lämnas in varje år.

3. AV FLYGPLATSOPERATÖRER

Detta avsnitt ska tillämpas på de flygplatsoperatörer som omfattas av artikel 1 i den här förordningen.

3.1 Definitioner

I denna specifika bilaga gäller följande definitioner:

- a) *flygplatsindikator*: beskrivning av flygplatsen med användning av den fyrställiga Icao-standardkod som definieras i Icaodokument 7910.
- b) *samordningsparametrar*: de samordningsparametrar som definieras i förordning (EEG) nr 95/93.
- c) *flygplatsens anmälda kapacitet*: de samordningsparametrar som uttrycks i det maximala antal ankomst- och avgångstider per tidsenhet (blockperiod) som samordnaren kan fördela.
- d) *luftfartygsregistrering*: de alfanumeriska tecken som motsvarar luftfartygets faktiska registrering.
- e) *luftfartygstyp*: en beteckning på luftfartygets typ (upp till fyra tecken) enligt Icaodokument 8643.
- f) *anropssignal*: en grupp alfanumeriska tecken som används för att identifiera en flygning. Punkt 7 i Icao-färdplanen.

- g) *avgångsflygplatsens kod och ankomstflygplatsens kod*: flygplatsens kod angiven med Icaos fyrställiga eller latas treställiga flygplatsbeteckning.
- h) tidstämplar för Out, Off, On, In: följande data:
- i) Faktisk avgångstid (off-block).
 - ii) Faktisk starttid.
 - iii) Faktisk landningstid.
 - iv) Faktisk ankomsttid (on-block).
- i) *beräknad avgångstid (off-block)*: datum och klockslag då en flygning beräknas avgå från uppställningsplatsen för avgång.
- j) *faktisk avgångstid (off-block)*: datum och klockslag då luftfartyget har lämnat parkeringspositionen (assisterat eller av egen kraft).
- k) *faktisk starttid*: datum och klockslag då luftfartyget har lyft från banan (hjulen upp).
- l) *faktisk landningstid*: datum och klockslag då luftfartyget har landat (touchdown).
- m) *beräknad ankomsttid (on-block)*: datum och klockslag då en flygning beräknas ankomma till uppställningsplatsen för ankomst.
- n) *faktisk ankomsttid (on-block)*: datum och klockslag då parkeringsbromsarna har ansatts vid uppställningsplatsen för ankomst.
- o) *flygregler*: de regler enligt vilka flygningen genomförs. IFR-regler för flygningar enligt de instrumentflygregler som anges i bilaga 2 till Chicagokonventionen eller VFR-regler för flygningar enligt de visuella flygregler som anges i samma bilaga. Operationell flygtrafik (OAT) för statsluftfartyg som inte följer de regler som anges i bilaga 2 till Chicagokonventionen (punkt 8 i Icao-färdplanen).
- p) *typ av flygning*: den typ av flygning som definieras i tillägg 2 till Icaodokument 4444 (femtonde upplagan, juni 2007).
- q) *ankomsttid och avgångstid (slot-tider)*: en ankomst- eller avgångstid som flygplatsen tilldelar ankommande eller avgående flygningar enligt förordning (EEG) nr 95/93.
- r) *beteckning för landningsbana och beteckning för startbana*: Icaobeteckningen för den bana som används för landning och start (t.ex. 10L).
- s) *gate eller uppställningsplats för ankomst*: beteckningen för den första parkeringspositionen där luftfartyget parkeras vid ankomsten.
- t) *gate eller uppställningsplats för avgång*: beteckningen för den sista parkeringspositionen där luftfartyget var parkerat före avgång från flygplatsen.
- u) *förseningsorsaker*: latas standardkoder för förseningar enligt definitionerna i avsnitt F i CODA Digest Annual 2011: *Delays to Air Transport in Europe* ⁽¹⁾ tillsammans med förseningens längd. Om det kan finnas flera orsaker till att en flygning är försenad ska en förteckning över dessa orsaker lämnas in.
- v) *information om avisning eller förhindrande av isbildning*: uppgift om huruvida insatser för avisning eller förhindrande av isbildning gjorts och i så fall var (innan uppställningsplatsen för avgång lämnas eller vid en annan plats efter att uppställningsplatsen lämnats, dvs. efter off-block).
- w) *operationell inställd flygning*: en ankomst eller avgång för en reguljärflygning som uppfyller följande villkor:
- i) Flygningen tilldelades en ankomst- eller avgångstid vid flygplatsen.

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) Flygningen bekräftades av lufttrafikföretaget dagen före operationerna och/eller fanns med på den dagliga förteckning över tidsplanerade flygningar som flygplatsoperatören sammanställt dagen före operationerna.
- iii) Landning eller start ägde inte rum.
- x) *faktisk tidpunkt för inställning av en flygning*: datum och klockslag då en ankomst eller avgång för en reguljärflygning ställs in.

3.2 Specifikation av datauppsättningen

3.2.1 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande data:

- a) Flygplatsindikator.
- b) Flygplatsens anmälda kapacitet.
- c) Alla samordningsparametrar som är relevanta för flygtrafiktjänster.
- d) Planerad kvalitetsnivå för tjänsten (förseningar, punktlighet osv.) associerad med anmälningen av flygplatsens kapacitet, när sådan fastställts.
- e) Detaljerad beskrivning av de indikatorer som används för att fastställa den planerade kvalitetsnivån för tjänsten, när sådana har fastställts.

3.2.2 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande driftsrelaterade data för varje flygning som landar eller startar:

- a) Luftfartygsregistrering.
- b) Luftfartygstyp.
- c) Anropssignal.
- d) Avgångsflygplatsens respektive ankomstflygplatsens kod.
- e) Beräknad avgångstid (off-block).
- f) Beräknad ankomsttid (on-block).
- g) Tidstämplar för Out, Off, On, In.
- h) Flygregler och typ av flygning.
- i) Tilldelad ankomsttid och avgångstid (slot-tider), om tillgängliga.
- j) Beteckning för landningsbana och för startbana.
- k) Uppställningsplats för ankomst och avgång.
- l) Förseningsorsaker, om tillgängliga (endast avgående flyg).
- m) Information om avisning eller förhindrande av isbildning, om tillgänglig.

3.2.3 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande driftsrelaterade data för varje operationell inställd flygning:

- a) Anropssignal.
- b) Luftfartygstyp.
- c) Beräknad avgångstid (off-block).
- d) Beräknad ankomsttid (on-block).
- e) Planerad avgångs- och ankomstflygplats.
- f) Tilldelad ankomsttid och avgångstid (slot-tider), om tillgängliga.
- g) Orsaken till inställd flygning.
- h) Faktisk tidpunkt för inställning av en flygning.

3.2.4 Flygplatsoperatörer kan lämna in följande:

- a) Frivilliga rapporter om försämring av eller avbrott i flygtrafiktjänsten vid flygplatser.
- b) Frivilliga rapporter om säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.
- c) Frivilliga rapporter om kapacitetsbrister i fråga om terminaltjänst.

d) Frivilliga rapporter om samrådsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänster och stater.

- 3.2.5 Flygplatsoperatörer ska samla och lämna in information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns och åtminstone om intrång på bana.

3.3 Inlämningsfrekvens och tidsfrister

De data som avses i punkt 3.2.1 ska lämnas in två gånger per år, enligt den tidsplan som anges i artikel 6 i förordning (EEG) nr 95/93.

När de data som avses i punkterna 3.2.2 och 3.2.3 lämnas in ska detta ske månatligen inom en månad efter flygmånadens utgång.

Om de data som avses i punkt 3.2.4 lämnas in ska detta ske varje år.

De rapporter som avses i punkt 3.2.4 får lämnas in när som helst.

4. AV FLYGPLATSSAMORDNARE

4.1 Specifikation av datauppsättningen

Flygplatssamordnare ska lämna in de data som avses i artikel 4.8 i förordning (EEG) nr 95/93.

4.2 Inlämningsfrekvens och tidsfrister

Data ska göras tillgängliga två gånger per år, enligt den tidsplan som anges i artikel 6 i förordning (EEG) nr 95/93.

5. AV LUFTTRAFIKFÖRETAG

Detta avsnitt ska tillämpas på lufttrafikföretag som utför mer än 35 000 flygningar per år inom det europeiska luftrummet, beräknat som ett genomsnitt för de föregående tre åren.

5.1 Definitioner

- 5.1.1 I denna specifika bilaga gäller samma definitioner som i punkt 3.1 och dessutom följande definitioner:

a) *bränsleförbrukning*: den faktiska mängd drivmedel som har förbrukats under flygningen (gate till gate).

b) *faktisk rampvikt*: ett luftfartygs faktiska vikt i ton innan motorn startas.

5.2 Specifikation av datauppsättningen

- 5.2.1 Lufttrafikföretag ska lämna in följande data för varje flygning som de utför inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning:

a) Luftfartygsregistrering.

b) Luftfartygstyp.

c) Anropssignal.

d) Flygregler och typ av flygning.

e) Avgångsflygplatsens respektive ankomstflygplatsens kod.

f) Beteckning för landningsbana och för startbana, om tillgängliga.

g) Uppställningsplats för ankomst och avgång, om tillgängliga.

h) Beräknad avgångstid (off-block).

i) Beräknad ankomsttid (on-block).

j) Tidstämplar för Out, Off, On, In – både beräknade och faktiska.

k) Förseningsorsaker.

l) Information om avisning eller förhindrande av isbildning, om tillgänglig.

- 5.2.2 Lufttrafikföretag ska lämna in de data som avses i punkt 3.2.3 för varje operationell inställd flygning inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning.

5.2.3 Utöver de data som krävs enligt del B i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG ⁽¹⁾ får lufttrafikföretag till kommissionen lämna följande data för varje flygning som de utför inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning:

- a) Bränsleförbrukning.
- b) Faktisk rampvikt.

5.2.4 Lufttrafikföretag kan lämna in följande:

- a) Frivilliga rapporter om tillgången till luftrum.
- b) Frivilliga rapporter om försämring av eller avbrott i flygtrafiktjänsten vid flygplatser.
- c) Frivilliga rapporter om säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.
- d) Frivilliga rapporter om kapacitetsbrister underväg, flyghöjdsbegränsningar eller flygvägsförändringar.
- e) Frivilliga rapporter om samrådsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänster och stater.

5.2.5 Lufttrafikföretag ska lämna in information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns och åtminstone om separationsunderskridande och intrång på bana.

5.3 Inlämningsfrekvens

De data som avses i punkterna 5.2.1, 5.2.2 och 5.2.3 ska lämnas in varje månad.

De rapporter som avses i punkt 5.2.4 får lämnas in när som helst.

De data som avses i punkt 5.2.5 ska lämnas in varje år.

⁽¹⁾ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

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*: visuella 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 omstruktureringskostnader 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 omstruktureringskostnaderna och resultaten av ett samråd med företrädare för luftrumets användare om nyttokalkylen och planen för återvinning av omstruktureringskostnaderna.

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 omstruktureringskostnaderna 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 omstruktureringskostnaderna 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 flygvärdertjänster.
- 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

- undersöka relevanta räkenskapshandlingar, förteckningar över tillgångar, inventarier och annat material som är relevant för fastställandet av flygtrafikavgifter,
- göra kopior av eller utdrag ur sådana dokument,
- begära muntliga förklaringar på plats,
- 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						Referensperiod: N - N+4				
Valuta										
Enhetens beteckning:										

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 Flygvädertjänster ⁽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.

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.
-

PRENUMERATIONSPRISER 2013 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 420 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	910 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	100 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande internetadress:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV