

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 laying
down a common charging scheme for air navigation services

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

UOFFISIELL OVERSETTELSE

KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 391/2013

av 3. mai 2013

om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester

EUROPAKOMMISSJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom⁽¹⁾, endret ved forordning (EF) nr. 1070/2009, (tjenesteytingsforordningen)⁽²⁾, særlig artikkel 15 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til forordning (EF) nr. 550/2004 skal Kommisjonen opprette en felles avgiftsordning for flysikringstjenester og legge til rette for at den skal få ensartet anvendelse i Det felles europeiske luftrom.
- 2) Det er svært viktig for gjennomføringen av initiativet for Det felles europeiske luftrom at det utarbejdes en felles avgiftsordning for flysikringstjenester som ytes gjennom alle faser av flygingen. En slik ordning bør bidra til større innsyn med hensyn til fastsettelse, ilegging og innkreving av avgifter som gjelder for luftromsbrukere. Ordningen bør også bidra til en sikker, kostnadseffektiv og virkningsfull yting av flysikringstjenester til de brukerne som finansierer ordningen, og anspore til integrert tjenesteyting.
- 3) Den felles avgiftsordningen bør være en integrert del av arbeidet med å oppnå målene i ytelsesordningen som fastsatt i henhold til artikkel 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom⁽³⁾, endret ved forordning (EF) nr. 1070/2009, (rammeforordningen) og Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner⁽⁴⁾.
- 4) I samsvar med det overordnede målet om å bedre flysikringstjenestenes ytelse, bør avgiftsordningen fremme kostnads- og driftseffektivitet og legge til rette for innføring av premieringsordninger for ytere av flysikringstjenester med tanke på å forbedre ytingen av flysikringstjenester, herunder anvendelsen av trafikkrisikodeling.
- 5) Den felles avgiftsordningen bør være forenlig med Eurocontrols underveisavgiftssystem og artikkel 15 i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart («Chicago-konvensjonen»).
- 6) Den felles avgiftsordningen bør gjøre det mulig å få til en optimal bruk av luftrommet, samtidig som det tas hensyn til lufttrafikkflyten, særlig innenfor luftromsblokker som er opprettet i samsvar med artikkel 9a i forordning (EF) nr. 550/2004.
- 7) Et viktig prinsipp for den felles avgiftsordningen er at representantene for brukerne av luftrommet og vedkommende myndigheter i god tid skal ha tilgang til fullstendige og oversiktlige opplysninger om kostnadsgrunnlaget.
- 8) Dersom det er fastslått at terminalflysikringstjenester og/eller CNS-, MET- og AIS-tjenester ytes under markedsvilkår, bør medlemsstatene kunne beslutte å ikke beregne faste kostnader, ikke beregne terminalavgifter, ikke fastsette terminalenhetssatser og/eller ikke fastsette økonomiske stimuleringsiltak for disse tjenestene.
- 9) Dersom det oppstår endringer i driften av lufthavner, kan være nødvendig å endre terminalavgiftssoner i løpet av en referanseperiode.
- 10) Innføringen av ny teknologi og nye framgangsmåter med tilhørende forretningsmodeller for å anspore til integrert tjenesteyting, bør føre til omfattende kostnadsreduksjoner som kommer brukerne til gode. For å gjøre disse framtidige kostnadsreduksjonene

⁽¹⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Se EUT L 128 av 9.5.2013, s. 1.

mulige vil ytere av flysikringstjenester pådra seg omstrukturingskostnader knyttet til forbedring av virksomheten sin, kostnader som de kan få dekket dersom en nettogevinst for brukerne kan påvises.

- 11) Stimuleringsordninger for å bedre ytelsen bør ta hensyn til at det er ønskelig å belønne eller sanksjonere faktisk ytelse i forhold til ytelsesnivåene som ble forventet da ytelsesplanen ble vedtatt.
- 12) For å påskynde innføringen av SESAR-teknologi bør investeringer i nye ATM-systemer og omfattende ettersyn av eksisterende ATM-systemer, som har en innvirkning på det europeiske ATM-nettets ytelsesnivå, være berettigede til kostnadsdekning gjennom brukeravgifter dersom investeringene er forenlige med gjennomføringen av den europeiske ATM-hovedplanen, særlig i form av felles prosjekter som fastsatt i artikkel 15a nr. 3 i forordning (EF) nr. 550/2004. Videre bør medlemsstatene kunne beslutte å tilpasse flysikringsavgifter for å innføre stimulerings tiltak med sikte på å utstyre luftfartøy med systemer som inngår i de felles prosjektene.
- 13) For å bedre flysikringstjenestenes effektivitet og fremme optimal bruk av tjenestene bør medlemsstatene kunne tilpasse avgiftene ytterligere, der det tas hensyn til trafikk tettheten på nettet i et bestemt område eller på en bestemt rute til visse tider.
- 14) Avgiftene, særlig for lette luftfartøyer, bør ikke være så høye at de hindrer bruken av hjelpemidler og tjenester som er nødvendige for sikkerheten, eller hindrer innføringen av ny teknikk og nye framgangsmåter.
- 15) Medlemsstatene bør kunne fastsette sine enhetssatser i fellesskap, særlig når avgiftssonene strekker seg over mer enn én medlemsstats luftrom eller når medlemsstatene er parter i et felles underveisavgiftssystem.
- 16) For å gjøre den felles avgiftsordningen mer effektiv og redusere arbeidet med administrasjon og regnskap bør medlemsstatene, innenfor rammen av et felles underveisavgiftssystem, kunne foreta en samlet innkreving av underveisavgifter basert på en enkelt avgift per flyging.
- 17) De rettslige midlene bør styrkes for å sikre at flysikringsavgiftene betales raskt og i sin helhet av brukerne av flysikringstjenestene.
- 18) Avgifter som skal ilegges brukerne av luftrommet, bør fastsettes og innkreves på en rettfærdig og oversiktlig måte etter samråd med representantene for brukerne. Slike avgifter bør revideres regelmessig.
- 19) Kommisjonsforordning (EF) nr. 1794/2006 av 6. desember 2006 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester⁽⁵⁾, endret ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1191/2010 av 16. desember 2010⁽⁶⁾, bør oppheves med virkning fra 1. januar 2015.
- 20) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. I denne forordning fastsettes tiltak for utarbeiding av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester.
2. Denne forordning får anvendelse på flysikringstjenester for allmenn lufttrafikk innenfor ICAO-regionene Europa og Afrika der medlemsstatene har ansvaret for å yte flysikringstjenester, fra ytere av lufttrafikk tjenester som er utpekt i samsvar med artikkel 8 i forordning (EF) nr. 550/2004, og fra ytere av flyværtjenester dersom disse er utpekt i samsvar med artikkel 9 nr. 1 i nevnte forordning. Den får også anvendelse på nettforvalteren fastsatt i samsvar med artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011⁽⁷⁾.
3. Medlemsstatene kan anvende denne forordning på flysikringstjenester som ytes i luftrom som de er ansvarlige for innenfor

⁽⁵⁾ EUT L 341 av 7.12.2006, s. 3.

⁽⁶⁾ EUT L 333 av 17.12.2010, s. 6.

⁽⁷⁾ EUT L 185 av 15.7.2009, s. 1.

andre ICAO-regioner, forutsatt at de underretter Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette.

4. Medlemsstatene kan anvende denne forordning på ytere av flysikringstjenester som har fått tillatelse til yte flysikringstjenester uten sertifikat, i samsvar med artikkel 7 nr. 5 i forordning (EF) nr. 550/2004.

5. Med forbehold for artikkel 1 nr. 4 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, kan medlemsstatene beslutte at denne forordning ikke får anvendelse på flysikringstjenester som ytes i lufthavner med færre enn 70 000 IFR-flybevegelser i året.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om en slik beslutning.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

I tillegg menes med:

- 1) «bruker av flysikringstjenester» luftfartøyets operatør på det tidspunktet da flygingen ble gjennomført eller, dersom operatørens identitet ikke er kjent, eieren av luftfartøyet, med mindre det kan bevises at en annen person var operatør på det nevnte tidspunktet,
- 2) «representant for brukerne av luftrommet» enhver juridisk person eller enhet som representerer én eller flere kategorier brukere av flysikringstjenester,
- 3) «IFR» instrumentflygeregler, i henhold til definisjonen i vedlegg 2 til Chicago-konvensjonen (tiende utgave – juli 2005),
- 4) «VFR» visuellflygeregler, i henhold til definisjonen i vedlegg 2 til Chicago-konvensjonen (tiende utgave – juli 2005),
- 5) «underveisavgiftssone» en nærmere avgrenset del av luftrommet som det er fastsatt et felles kostnadsgrunnlag og en felles enhetssats for,
- 6) «terminalavgiftssone» en lufthavn eller en gruppe lufthavner som det opprettes et felles kostnadsgrunnlag og en felles enhetssats for,
- 7) «faste kostnader» kostnader som er fastsatt på forhånd av en medlemsstat som nevnt i artikkel 15 nr. 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 550/2004,
- 8) «referanseperiode» referanseperioden for ytelsesordningen fastsatt i artikkel 11 nr. 3 bokstav d) i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikkel 8 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013,
- 9) «IFR-flybevegelse» det samlede antall avganger og landinger utført i samsvar med instrumentflygereglene, beregnet som årsgjennomsnittet for de tre årene forut for framleggingen av ytelsesplanen,
- 10) «andre inntekter» inntekter som mottas fra offentlige myndigheter, herunder økonomisk støtte fra Unionens bistandsprogrammer som f.eks. det transeuropeiske transportnett (TEN-T), Connecting Europe Facility (CEF) og utjevningfondet, inntekter fra forretningsvirksomhet og/eller, når det gjelder terminalenhetssatser, inntekter fra kontrakter eller avtaler mellom ytere av flysikringstjenester og lufthavnsoperatører,
- 11) «ytelsesplan» en ytelsesplan som utarbeides og vedtas i samsvar med bestemmelsene i artikkel 11 til 16 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013,
- 12) «faktiske kostnader» kostnadene som faktisk har påløpt i løpet av et år ved yting av flysikringstjenester som er underlagt en sluttrevisjon,
- 13) «CNS-, MET- og AIS-tjenester» kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester, flyværtjenester for luftfart og luftfartsinformasjonstjenester,
- 14) «omstruktureringskostnader» betydelige engangskostnader som ytere av flysikringstjenester pådrar seg i forbindelse med

omstrukturering gjennom innføring av ny teknologi og nye framgangsmåter med tilhørende forretningsmodeller for å anspore til integrert tjenesteyting, dersom medlemsstaten ønsker å få dekket kostnadene i én eller flere referanseperioder. Disse kan omfatte kostnader for kompensasjon til ansatte, nedlegging av flygekontrollsentraler, flytting av virksomhet til nye steder og avskrivning av aktiva og/eller ervervelse av strategisk kapitalinteresse i andre ytere av flysikringstjenester.

Artikkel 3

Terminalflysikringstjenester og CNS-, MET- og AIS-tjenester som er underlagt markedsvilkår

1. Uten at det berører anvendelsen av prinsippene nevnt i artikkel 14 og 15 i forordning (EF) nr. 550/2004, og med forbehold for vurderingen nevnt i nr. 2, kan medlemsstatene, før en referanseperiode begynner eller i begrunnede tilfeller i løpet av referanseperioden, beslutte at noen av eller alle terminalflysikringstjenestene eller CNS-, MET- og AIS-tjenestene er underlagt markedsvilkår. I slike tilfeller får bestemmelsene i denne forordning anvendelse, men de berørte medlemsstatene kan, når det gjelder disse tjenestene, beslutte

- a) å ikke beregne faste kostnader i samsvar med artikkel 7 i denne forordning,
- b) å ikke fastsette økonomiske stimuleringstiltak for disse tjenestene i de sentrale ytelsesområdene kapasitet og miljø i samsvar med artikkel 15 i denne forordning,

og, med hensyn til terminalflysikringstjenester,

- c) å ikke beregne terminalavgifter i samsvar med artikkel 12 i denne forordning,
- d) å ikke fastsette terminalenhetssatser i samsvar med artikkel 17 i denne forordning.

2. For å fastslå at noen eller alle terminalflysikringstjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår, skal medlemsstatene foreta en detaljert vurdering på bakgrunn av alle vilkårene i vedlegg I til denne forordning. Denne vurderingen skal omfatte et samråd med representantene for brukerne av luftrommet.

3. Medlemsstatene nevnt i nr. 1 skal, senest 19 måneder før begynnelsen av en referanseperiode eller anvendelsesdatoen for beslutninger som treffes i samsvar med nr. 1, framlegge for Kommisjonen en detaljert rapport om innholdet i og resultatene av vurderingen nevnt i nr. 2. Rapporten skal underbygges av dokumentasjon, herunder eventuelt anbudsgrunnlaget, en begrunnelse for valget av tjenesteyter, en beskrivelse av ordningene som er innført for den valgte tjenesteyteren for å sikre at terminalflysikringstjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester ytes på en kostnadseffektiv måte, samt resultatet av samrådet med representantene for brukerne av luftrommet. Rapporten skal inneholde en fullstendig begrunnelse for medlemsstatens konklusjoner.

4. Dersom Kommisjonen samtykker i at markedsvilkår er fastslått i samsvar med kravene i vedlegg I, skal den underrette den berørte medlemsstaten innen fire måneder etter at rapporten er mottatt. Denne perioden på fire måneder forlenges til seks måneder etter at rapporten er mottatt, dersom Kommisjonen mener at ytterligere dokumentasjon er nødvendig for å bestemme hvorvidt markedsvilkår er fastslått.

Dersom Kommisjonen finner at markedsvilkår ikke er fastslått, skal den innen seks måneder etter at rapporten er mottatt, og i henhold til framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004, beslutte at den eller de berørte medlemsstatene skal anvende bestemmelsene i denne forordning fullt ut. En slik beslutning skal treffes etter samråd med den eller de berørte medlemsstatene.

5. Medlemsstatens rapport og Kommisjonens beslutning nevnt i nr. 4 skal gjelde i den berørte referanseperioden, og en henvisning til dem skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Prinsipper for den felles avgiftsordningen

1. Den felles avgiftsordningen skal være underlagt prinsippene fastsatt i artikkel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004.

2. De faste kostnadene for underveisflysikringstjenestene skal finansieres ved hjelp av underveisavgifter som pålegges brukerne av flysikringstjenester i samsvar med bestemmelsene i kapittel III, og/eller andre inntekter.
3. De faste kostnadene for terminalflysikringstjenestene skal finansieres ved hjelp av terminalavgifter som pålegges brukerne av flysikringstjenester i samsvar med bestemmelsene i kapittel III, og/eller andre inntekter.
4. Nr. 2 og 3 berører ikke finansieringen av unntak for visse brukere av flysikringstjenester gjennom andre finansieringskilder i samsvar med artikkel 10.
5. Den felles avgiftsordningen skal sikre åpenhet og konsultasjon med representantene for brukerne av luftrommet om kostnadsgrunnlaget og om fordelingen av kostnader mellom ulike tjenester.
6. Inntekter fra underveisavgifter eller terminalavgifter som fastsettes i samsvar med artikkel 11 og 12 i denne forordning, skal ikke brukes til å finansiere forretningsvirksomhet hos ytere av flysikringstjenester.

Artikkel 5

Opprettelse av avgiftssoner

1. Medlemsstatene skal opprette avgiftssoner i det luftrommet under deres ansvarsområde der flysikringstjenester ytes til brukerne av luftrommet.
2. Avgiftssonene skal fastsettes på en måte som er forenlig med flygekontrolloperasjoner og flygekontrolltjenester etter konsultasjon med representantene for brukerne av luftrommet.
3. En underveisavgiftssone skal strekke seg fra bakken og opp til og med det øvre luftrom. I komplekse terminalområder kan medlemsstatene opprette en særskilt sone innenfor en avgiftssone.
4. Dersom avgiftssonene strekker seg over flere enn én medlemsstats luftrom, skal de berørte medlemsstatene sikre en ensartet og enhetlig anvendelse av denne forordning på det berørte luftrommet.
5. En terminalavgiftssone kan endres i løpet av en referanseperiode. I så fall skal medlemsstatene
 - a) framlegge for Kommisjonen relevante opplysninger om kostnad og trafikk slik at den kan gjenskape konsekvente dataserier for kostnad og trafikk som gjenspeiler situasjonen før og etter endringen, og utføre sine oppgaver i forbindelse med kontroll av ytelse i samsvar med artikkel 18 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.
 - b) rådføre seg med representantene for brukerne av luftrommet og framlegge merknadene deres for Kommisjonen,
 - c) framlegge for Kommisjonen en vurdering av hvordan endringene påvirker målene for kostnadseffektivitet og overvåking av ytelse for terminalflysikringstjenester, og angi hvordan den skal utføre kontroll av ytelse i resten av referanseperioden.

KAPITTEL II

KOSTNADENE VED YTING AV FLYSIKRINGSTJENESTER

Artikkel 6

Berettigede tjenester, hjelpemidler og virksomheter

1. Ytere av flysikringstjenester i henhold til artikkel 1 nr. 2 og 4 skal fastsette de kostnadene som oppstår ved yting av flysikringstjenester som gjelder de hjelpemidlene og tjenestene som i henhold til ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa tilbys og iverksettes i de avgiftssonene de har ansvaret for.

De nevnte kostnadene skal omfatte fellesutgifter til administrasjon og utgifter til opplæring, undersøkelser, prøver og forsøk samt forskning og utvikling knyttet til disse tjenestene.

2. Medlemsstatene kan fastsette følgende kostnader som faste kostnader, i samsvar med artikkel 15 nr. 2 bokstav b) i forordning (EF) nr. 550/2004, når de oppstår i forbindelse med yting av flysikringstjenester:

- a) kostnader som oppstår hos berørte nasjonale myndigheter,
- b) kostnader som oppstår hos godkjente organisasjoner som nevnt i artikkel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004,
- c) kostnader i forbindelse med internasjonale avtaler.

3. I samsvar med artikkel 15a nr. 3 i forordning (EF) nr. 550/2004 kan en del av inntektene fra avgiftene brukes til å finansiere felles prosjekter for nettfunksjoner som er av særlig betydning med sikte på å forbedre den generelle ytelsen for lufttrafikkstyring og flysikringstjenester. I slike tilfeller skal medlemsstatene innføre en omfattende og oversiktlig regnskapspraksis for å sikre at brukerne av luftrommet ikke pålegges avgifter to ganger. Faste kostnader som følger av et felles prosjekt, skal identifiseres tydelig i samsvar med vedlegg II og VII.

4. Investeringer i nye ATM-systemer og omfattende ettersyn av eksisterende ATM-systemer er berettigede i den grad de er forenlige med gjennomføringen av den europeiske ATM-hovedplanen, særlig gjennom de felles prosjektene angitt i artikkel 15a nr. 3 i forordning (EF) nr. 550/2004.

Artikkel 7

Kostnadsberegning

1. De faste og de faktiske kostnadene skal omfatte kostnader knyttet til berettigede tjenester, hjelpemidler og virksomheter nevnt i artikkel 6 i denne forordning, og som er fastsatt slik at det samsvarer med regnskapskravene fastsatt i artikkel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004.

Engangsvirkningene som følge av innføringen av internasjonale regnskapsstandarter kan spres over et tidsrom på høyst 15 år.

Uten at det berører artikkel 17 og 19 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, skal de faste kostnadene fastsettes før begynnelsen av hver referanseperiode som del av ytelsesplanen for hvert kalenderår i referanseperioden, og både i reelle og nominelle verdier. For hvert år i referanseperioden skal forskjellen mellom de faste kostnadene uttrykt i nominelle verdier før referanseperioden og de faste kostnadene justert på grunnlag av forskjellen mellom den faktiske inflasjonen registrert av Kommisjonen i Eurostats harmoniserte konsumprisindeks som kunngjort i april i år *n*, og inflasjonsforutsetningen angitt i ytelsesplanen for året før referanseperioden og for hvert år i referanseperioden, framføres til år *n*+2 for beregning av enhetssatsen.

Faste kostnader og faktiske kostnader skal beregnes i nasjonal valuta. Når det er opprettet en felles avgiftssone med en enkelt enhetssats i en funksjonell luftromsblokk, skal de berørte medlemsstatene sørge for omregning av de nasjonale kostnadene til euro eller den nasjonale valutaen i en av de berørte medlemsstatene, for å sikre en tydelig beregning av en enkelt enhetssats ved anvendelse av artikkel 17 nr. 1 tredje ledd i denne forordning. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og Eurocontrol om dette.

2. Kostnadene nevnt i nr. 1 skal fordeles på personalkostnader, andre driftskostnader, avskrivningskostnader, kapitalkostnader og ekstraordinære poster, herunder betalte engangsskatter og toll, og alle andre tilhørende kostnader.

Personalkostnader skal omfatte bruttolønn, overtidsbetaling og arbeidsgivernes bidrag til trygdeordninger samt kostnader til pensjon og andre ytelser. Pensjonsutgifter kan beregnes ved hjelp av forsiktige anslag på grunnlag av styringen av ordningen eller av nasjonal lovgivning, etter hva som er relevant. Det skal gis nærmere opplysninger om disse anslagene i ytelsesplanen.

Andre driftskostnader skal omfatte kostnader til kjøp av varer og tjenester i forbindelse med yting av flysikringstjenester, særlig utsatte tjenester, eksternt personale, materialer, energi, offentlige tjenester, leie av bygninger, utstyr og hjelpemidler, vedlikehold, forsikringskostnader og reiseutgifter. Dersom en yter av lufttrafikkstjenester kjøper andre flysikringstjenester, skal tjenesteyteren ta med de faktiske utgiftene for disse tjenestene i sine andre driftsutgifter.

Avskrivningskostnadene skal gjelde de samlede anleggsmidler som benyttes til flysikringsformål. Anleggsmidlene skal avskrives i samsvar med forventet levetid ved hjelp av den lineære metoden, på grunnlag av kostnadene for de midlene som avskrives. Avskrivningen kan beregnes på grunnlag av de historiske kostnadene eller nåverdikostnadene. Metoden skal ikke endres i

avskrivningstiden og skal være i samsvar med kostnadene for anvendt kapital (nominelle kapitalkostnader for beregning av historiske kostnader og faktiske kapitalkostnader for beregning av nåverdikostnader). Når nåverdikostnader beregnes, skal de tilsvarende regnskapstallene for historiske kostnader angis for å muliggjøre sammenligning og vurdering.

Kapitalkostnadene skal være lik produktet av

- a) summen av den gjennomsnittlige netto bokførte verdien av de anleggsmidlene og de mulige justeringene av de samlede midlene fastsatt av den nasjonale tilsynsmyndigheten, som yteren av flysikringstjenester benytter, og som er i drift eller under konstruksjon, og av gjennomsnittsverdien for de netto omløpsmidlene som er nødvendige for å yte flysikringstjenester, og
- b) det veide gjennomsnittet av gjeldsrenten og egenkapitalavkastningen. For ytere av flysikringstjenester uten noen egenkapital, skal det veide gjennomsnittet beregnes på grunnlag av en avkastning som anvendes på forskjellen mellom de samlede midlene nevnt i bokstav a), og gjelden.

Ekstraordinære poster er engangskostnader i forbindelse med yting av flysikringstjenester i løpet av året.

Alle justeringer som går ut over bestemmelsene i internasjonale regnskapsstandarter, skal være angitt i ytelsesplanen som skal gjennomgå av Kommissjonen, og i de utfyllende opplysningene som skal gis i samsvar med vedlegg II.

3. Ved beregning av kapitalkostnadene som fastsatt i nr. 2, skal veiingen gjøres på grunnlag av forholdet mellom finansiering gjennom enten gjeld eller egenkapital. Gjeldsrenten skal være lik den veide gjennomsnittlige rentesatsen for gjelden til yteren av flysikringstjenester. Avkastningen på egenkapitalen skal være den som er oppgitt i ytelsesplanen for rapporteringsperioden, og skal beregnes på grunnlag av den faktiske finansielle risikoen for yteren av flysikringstjenester i henhold til vurderingen før referanseperioden.

Dersom midlene ikke tilhører yteren av flysikringstjenester, men tas med i beregningen av kapitalkostnadene, skal medlemsstatene sikre at kostnadene for disse midlene ikke betales tilbake to ganger.

4. Beregning av faktiske kostnader kan for ytere av flysikringstjenester omfatte dekning av omstrukturingskostnader som pådras i referanseperioder som går forut for referanseperioden eller referanseperiodene der kostnadene dekkes, med forbehold for en lønnsomhetsanalyse som viser en nettogevinst for brukerne over tid.

Den nasjonale tilsynsmyndigheten skal framlegge for Kommissjonen lønnsomhetsanalysen, en plan for dekning av omstrukturingskostnadene og resultatet av et samråd med representantene for brukerne av luftrommet om lønnsomhetsanalysen og planen for dekning av omstrukturingskostnadene.

Dersom Kommissjonen finner at den forventede nettogevinsten for brukerne over tid kan påvises, skal den underrette den berørte medlemsstaten om dette innen fem måneder etter å ha mottatt opplysningene fra den nasjonale tilsynsmyndigheten.

Dersom Kommissjonen finner at den forventede nettogevinsten for brukerne over tid ikke kan påvises, skal den i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og innen fem måneder etter å ha mottatt opplysningene fra den nasjonale tilsynsmyndigheten, treffe en beslutning om at omstrukturingskostnadene for ytere av flysikringstjenester ikke skal dekkes, og underrette den berørte medlemsstaten om dette.

Den berørte medlemsstaten skal rapportere om utviklingen av omstrukturingskostnadene og nettogevinstene for brukerne i sin årsrapport i henhold til artikkel 18 nr. 4 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.

Artikkel 8

Fordeling av kostnader

1. Kostnadene for berettigede tjenester, hjelpemidler og virksomheter i henhold til artikkel 6 skal på en oversiktlig måte fordeles på de avgiftssonene der de faktisk har oppstått.

Dersom kostnader oppstår på tvers av ulike avgiftssoner, skal de fordeles proporsjonalt på grunnlag av en oversiktlig metode i henhold til artikkel 9.

2. Kostnadene for terminaltjenester er knyttet til følgende tjenester:

- a) tårnkontrolltjenester, flyplassenes flygeinformasjonstjenester, herunder rådgivende lufttrafikk tjenester, og alarmtjenester,
- b) lufttrafikk tjenester i forbindelse med luftfartøyenes ankomst og avgang innenfor en bestemt avstand fra lufthavnen på grunnlag av driftskrav,
- c) en passende fordeling av alle andre komponenter i flysikringstjenesten, der det tas hensyn til en forholdsmessig fordeling mellom underveistjenester og terminaltjenester.

Med henblikk på nr. 2 bokstav b) og c) skal medlemsstatene, før begynnelsen av hver referanseperiode, definere kriteriene for hvordan kostnadene skal fordeles mellom terminaltjenester og underveistjenester for hver lufthavn, og underrette Kommisjonen om dette.

3. Kostnadene for underveistjenester skal være knyttet til kostnadene nevnt i nr. 1, med unntak av kostnadene nevnt i nr. 2.

4. Dersom det gis unntak for VFR-flyginger i samsvar med artikkel 10, skal yteren av flysikringstjenester identifisere kostnadene for flysikringstjenester som gjelder VFR-flyginger, og skille dem fra kostnadene for tjenester som gjelder IFR-flyginger. Disse kostnadene kan fastsettes ved hjelp av en grensekostnadsmetode, der det tas hensyn til fordelene for IFR-flyginger som stammer fra tjenester som ytes til VFR-flyginger.

Artikkel 9

Innsyn i kostnader og i avgiftsordningen

1. Medlemsstatene skal, på en samordnet måte og innen sju måneder før begynnelsen av hver referanseperiode, invitere representantene for brukerne av luftrommet til samråd om faste kostnader, planlagte investeringer, prognoser for tjenesteenheter, avgiftspolitik og derav følgende enhetssatser. Medlemsstatene skal bistå av yterne av flysikringstjenester. Medlemsstatene skal på en åpen måte fastslå sine nasjonale kostnader eller kostnader til funksjonelle luftromsblokker i samsvar med artikkel 6 og gi representanter for brukerne av luftrommet, Kommisjonen og eventuelt Eurocontrol innsyn i sine enhetssatser.

I referanseperioden skal medlemsstatene én gang i året og på en samordnet måte invitere representantene for brukerne av luftrommet til samråd om eventuelle avvik fra prognosen, særlig med hensyn til

- a) faktisk trafikk og faktiske kostnader i forhold til forventet trafikk og faste kostnader,
- b) gjennomføringen av ordningen for trafikkrisikodeling fastsatt i artikkel 13,
- c) gjennomføringen av ordningen for kostnadsdeling fastsatt i artikkel 14,
- d) premieringsordningene fastsatt i artikkel 15,
- e) tilpassingen av avgifter fastsatt i artikkel 16.

Samrådet kan organiseres på regionalt plan. Representanter for brukerne av luftrommet skal beholde retten til å be om ytterligere samråd. Samråd med brukerne skal også organiseres systematisk etter aktivisering av en varslingsordning som fastsatt i artikkel 17 og 19 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, som fører til en revisjon av den eller de faste enhetskostnadene.

2. Opplysningene nevnt i nr. 1 skal bygge på rapporteringstabellene og de nærmere reglene fastsatt i vedlegg II, VI og VII. Dersom det i samsvar med artikkel 3 er fastslått at terminalflysikringstjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår, skal opplysningene nevnt i nr. 1 bygge på rapporteringstabellene og de nærmere reglene fastsatt i vedlegg III. Den relevante dokumentasjonen skal stilles til rådighet for representantene for brukerne av luftrommet, Kommisjonen, Eurocontrol og de nasjonale tilsynsmyndighetene tre uker før samrådsmøtet. For det årlige samrådet nevnt i nr. 1 annet ledd, skal den relevante dokumentasjonen stilles til rådighet for representantene for brukerne av luftrommet, Kommisjonen, Eurocontrol og de nasjonale tilsynsmyndighetene hvert år, innen 1. juni.

3. For å muliggjøre rapportering om graden av oppnåelse av ytelsesmål som fastsatt i artikkel 18 nr. 4 i gjennomføringsforordning

(EU) nr. 390/2013, skal medlemsstatene innen 1. juni hvert år stille til rådighet for Kommisjonen og Eurocontrol sine faktiske påløpte kostnader i foregående år og forskjellen mellom de faktiske kostnadene og de faste kostnadene i ytelsesplanen, ved å anvende rapporteringstabellene og de nærmere reglene fastsatt i vedlegg II, VI og VII. Medlemsstater som har besluttet at terminalflysikringstjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester er underlagt markedsvilkår i samsvar med artikkel 3, skal framlegge disse opplysningene ved å anvende rapporteringstabellene og de nærmere reglene fastsatt i vedlegg III.

KAPITTEL III

FINANSIERING AV FLYSIKRINGSTJENESTER VED HJELP AV FLYSIKRINGSavgifter

Artikkel 10

Unntak fra flysikringsavgifter

1. Medlemsstatene skal unnta følgende flyginger fra underveisavgifter:
 - a) flyginger som gjennomføres med luftfartøyer med en største tillatte startvekt på under to tonn,
 - b) blandede VFR/IFR-flyginger i avgiftssoner der flygingene utelukkende gjennomføres som VFR-flyginger, og der det ikke innkreves avgift for VFR-flyginger,
 - c) flyginger som gjennomføres utelukkende med sikte på transport av regjerende monarker og deres nære familie og stats- og regjeringssjefer samt ministre når disse er på offisielt oppdrag; fritaket skal i alle tilfeller angis med en passende statusindikator i reiseplanen,
 - d) lete- og redningsflyginger godkjent av det rette vedkommende organ.
2. Medlemsstatene kan unnta følgende flyginger fra underveisavgifter:
 - a) militærflyginger som gjennomføres med militære luftfartøyer, uansett statstilhørighet,
 - b) opplæringsflyginger som utelukkende gjennomføres for å oppnå et sertifikat, eller et bevis dersom det dreier seg flybesetning i førerkabinen, dersom dette er angitt med en passende anmerkning i reiseplanen; slike flyginger skal bare gjennomføres innenfor den berørte medlemsstatens luftrom og skal ikke benyttes til transport av passasjerer og/eller last, eller til posisjonering eller transport av luftfartøyet,
 - c) flyginger som utelukkende gjennomføres for å kontrollere eller prøve utstyr som brukes som, eller er ment å brukes som, jordbaserte hjelpemidler for flynavigeringen, unntatt når det berørte luftfartøyet brukes til posisjoneringsflyginger,
 - d) flyginger som avsluttes på den lufthavnen som luftfartøyet tok av fra, og som ikke innebærer noen mellomlanding,
 - e) VFR-flyginger,
 - f) flyginger for humanitære formål, godkjent av det rette vedkommende organ.
 - g) toll- og politiflyginger.
3. Medlemsstatene kan unnta flygingene nevnt i nr. 1 og 2 fra terminalavgifter.
4. Kostnadene for unntatte flyginger skal bestå av:
 - a) kostnadene for unntatte VFR-flyginger i henhold til artikkel 8 nr. 4, og
 - b) kostnadene for unntatte IFR-flyginger, som skal beregnes som produktet av kostnadene som følge av IFR-flyginger, og forholdet mellom antallet unntatte tjenesteenheter og det samlede antallet tjenesteenheter, der det samlede antallet tjenesteenheter består av tjenesteenheter for IFR-flyginger samt tjenesteenheter for VFR-flyginger, med mindre disse er unntatt. Kostnadene for IFR-flyginger skal være lik de samlede kostnadene minus kostnadene for VFR-flyginger.
5. Medlemsstatene skal sørge for at yterne av flysikringstjenester får godtgjørelse for de tjenestene de har ytt til unntatte flyginger.

Artikkel 11

Beregning av underveisavgifter

1. Uten at det berører muligheten i henhold til artikkel 4 nr. 2 til å finansiere underveisflysikringstjenester gjennom andre inntekter, skal underveisavgiften for en gitt flyging i en bestemt underveisavgiftssone være lik produktet av den fastsatte enhetssatsen for denne underveisavgiftssonen og underveistjenesteenhetene for denne flygingen.
2. Enhetssatsen og underveistjenesteenhetene skal beregnes i samsvar med vedlegg IV.

Artikkel 12

Beregning av terminalavgifter

1. Uten at det berører muligheten i henhold til artikkel 4 nr. 3 til å finansiere terminalflysikringstjenester gjennom andre inntekter, skal terminalavgiften for en gitt flyging i en bestemt terminalavgiftssone være lik produktet av den fastsatte enhetssatsen for denne terminalavgiftssonen og terminaltjenesteenhetene for denne flygingen. For avgiftsinnkreving skal innflyging og avgang anses som en enkelt flyging. Som enhet telles enten den innkommende eller den utgående flygingen.
2. Enhetssatsen og terminaltjenesteenhetene skal beregnes i samsvar med vedlegg V.

Artikkel 13

Trafikkrisikodeling

1. En ordning for trafikkrisikodeling får anvendelse i samsvar med prinsippene fastsatt i artikkel 12 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.
2. Følgende kostnader skal ikke være underlagt trafikkrisikodeling og skal medføre en økning eller reduksjon i de faste kostnadene i ett eller flere etterfølgende år, uavhengig av trafikkutviklingen:
 - a) de faste kostnadene fastsatt i samsvar med artikkel 6 nr. 2, med unntak av avtaler om lufttrafikkstjenester over landegrensene,
 - b) de faste kostnadene for flyværtjenester,
 - c) justeringen som følge av forskjeller mellom forventet og faktisk inflasjon som nevnt i artikkel 7 nr. 1,
 - d) dekningen av omstrukturingskostnader, dersom dette er godkjent i samsvar med artikkel 7 nr. 4,
 - e) framføringene som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for trafikkrisikodeling,
 - f) de godkjente framføringene fra forrige referanseperiode som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for kostnadsdeling nevnt i artikkel 14,
 - g) bonuser eller sanksjoner som oppstår som følge av de økonomiske premieringsordningene nevnt i artikkel 15,
 - h) for høye eller for lave innkrevinger som kan oppstå som følge av tilpassing av flysikringsavgifter i henhold til artikkel 16,
 - i) for høye eller for lave innkrevinger som følge av variasjoner i trafikken,
 - j) for annen referanseperiode, for høye eller for lave innkrevinger som oppstår hos medlemsstatene til og med 2011 for underveisflysikringstjenester og 2014 for terminalflysikringstjenester.

I tillegg kan medlemsstatene gi ytere av flysikringstjenester som har fått tillatelse til å yte flysikringstjenester uten sertifisering, fritak for de faste kostnadene i forbindelse med trafikkrisikodeling i samsvar med artikkel 7 nr. 5 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Når det faktiske antallet tjenesteenheter i et gitt år n ikke overstiger eller faller under prognosen fastsatt i ytelsesplanen for året n med mer enn 2 %, skal flysikringstjenesteyterens ekstra inntekt eller inntektstap med hensyn til faste kostnader, ikke framføres.

4. Når det faktiske antallet tjenesteenheter i et gitt år n overstiger prognosen fastsatt i ytelsesplanen for året n med mer enn 2 %, skal minst 70 % av den ekstra inntekten for de berørte yterne av flysikringstjenester, for den del som overstiger 2 % av forskjellen mellom faktiske tjenesteenheter og prognosen med hensyn til faste kostnader fastsatt i ytelsesplanen, medføre en tilsvarende reduksjon i de faste kostnadene for år $n+2$.

Når det faktiske antallet tjenesteenheter i et gitt år n faller under prognosen fastsatt i ytelsesplanen for året n med mer enn 2 %, skal høyst 70 % av inntektstapet for de berørte yterne av flysikringstjenester, for den del som overstiger 2 % av forskjellen mellom faktiske tjenesteenheter og prognosen med hensyn til faste kostnader fastsatt i ytelsesplanen, medføre en tilsvarende økning i de faste kostnadene tidligst fra år $n+2$.

5. Når det faktiske antallet tjenesteenheter i et gitt år n er lavere enn 90 % av prognosen fastsatt i ytelsesplanen for året n , skal det samlede beløpet av inntektstapet for de berørte yterne av flysikringstjenester, for den del som overstiger 10 % av forskjellen mellom faktiske tjenesteenheter og prognosen med hensyn til faste kostnader fastsatt i ytelsesplanen, medføre en tilsvarende økning i de faste kostnadene tidligst fra år $n+2$.

Når det faktiske antallet tjenesteenheter i et gitt år n overstiger 110 % av prognosen fastsatt i ytelsesplanen for året n , skal det samlede beløpet av den ekstra inntekten for de berørte yterne av flysikringstjenester, for den del som overstiger 10 % av forskjellen mellom faktiske tjenesteenheter og prognosen med hensyn til faste kostnader fastsatt i ytelsesplanen, medføre en tilsvarende reduksjon i de faste kostnadene for år $n+2$.

6. Når det gjelder terminalflysikringstjenester, kan medlemsstater beslutte at bestemmelsene i nr. 3, 4 og 5 ovenfor ikke skal anvendes på lufthavner med færre enn 225 000 IFR-flybevegelser i året. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om en slik beslutning innen to måneder etter kunngjøring av denne forordning.

Artikkel 14

Kostnadsdeling

1. En ordning for kostnadsdeling får anvendelse i samsvar med følgende prinsipper:

- a) når de faktiske kostnadene i hele referanseperioden er lavere enn de faste kostnadene fastsatt i begynnelsen av referanseperioden, skal den berørte yteren av flysikringstjenester, medlemsstaten eller godkjente organisasjonen beholde retten til den oppståtte forskjellen,
- b) når de faktiske kostnadene i hele referanseperioden overstiger de faste kostnadene fastsatt i begynnelsen av referanseperioden, skal den berørte yteren av flysikringstjenester, medlemsstaten eller godkjente organisasjonen bære kostnadene for den oppståtte forskjellen,

2. Nr. 1 bokstav a) og b) får ikke anvendelse på følgende kostnader:

- a) Ordningene for kostnadsdeling i nr. 1 bokstav a) og b) får ikke anvendelse på forskjellen mellom faste kostnader og faktiske kostnader med hensyn til utgiftsposter som den berørte yteren av flysikringstjenester, medlemsstaten eller godkjente organisasjonen har truffet rimelige og identifiserbare tiltak for å håndtere, men som kan anses å ligge utenfor deres kontroll som følge av
 - i) uforutsette endringer i nasjonal pensjonslovgivning, lovgivning om pensjonsberegning eller pensjonsutgifter som følge av uforutsette forhold på finansmarkedet,
 - ii) betydelige endringer i rentesatser på lån som finansierer kostnader som oppstår ved yting av flysikringstjenester,
 - iii) uforutsette nye utgiftsposter som ikke dekkes av ytelsesplanen, men som kreves etter lovgivningen,

- iv) uforutsette endringer i nasjonal skatterett,
 - v) uforutsette endringer i utgifter eller inntekter som stammer fra internasjonale avtaler,
- b) Uten at det berører artikkel 7 nr. 1 tredje ledd, skal hver utgiftspost under nr. 2 bokstav a) fastsettes av den nasjonale tilsynsmyndigheten, og i ytelsesplanen skal følgende angis for hver utgiftspost med hensyn til forrige referanseperiode:
- i) en fullstendig beskrivelse av utgiftsposten,
 - ii) kostnaden som tilskrives denne posten i ytelsesplanen,
 - iii) begrunnelsen for hvorfor utgiftsposten anses for å være berettiget innenfor virkeområdet for nr. 2 bokstav a) i stedet for nr. 1 bokstav a) og b),
 - iv) de underliggende eksterne hendelsene eller omstendighetene som den eller de berørte nasjonale tilsynsmyndigheter, yteren av flysikringstjenester eller godkjente organisasjonen ikke har hatt kontroll over, og som førte til et avvik mellom faktiske og faste kostnader knyttet til denne utgiftsposten,
 - v) tiltak som er truffet for å håndtere kostnadsrisikoen knyttet til denne posten.
- c) Forskjellen mellom faktiske kostnader og faste kostnader med hensyn til disse postene skal identifiseres og forklares i samsvar med vedlegg VII nr. 2.
- d) Når de faktiske kostnadene i hele referanseperioden er lavere enn de faste kostnadene fastsatt i begynnelsen av referanseperioden, som følge av at kostnader trekkes fra virkeområdet for nr. 2 bokstav a), skal den oppståtte forskjellen tilbakeføres til brukerne av luftrommet gjennom framføring til den eller de følgende referanseperiodene.
- e) Når de faktiske kostnadene i hele referanseperioden overstiger de faste kostnadene fastsatt i begynnelsen av referanseperioden, som følge av medregning av kostnader innenfor virkeområdet for nr. 2 bokstav a), skal den oppståtte forskjellen overlates til brukerne av luftrommet gjennom framføring til den eller de følgende referanseperiodene.
- f) Den berørte nasjonale tilsynsmyndigheten skal hvert år fastslå at avviket mellom faktiske kostnader og faste kostnader faktisk skyldes relevante hendelser eller omstendigheter fastsatt i nr. 2 bokstav a), og er i tråd med bestemmelsene i nr. 2 bokstav b). Videre skal tilsynsmyndigheten verifisere at avviket i kostnader som skal overlates til brukerne, er uttrykkelig identifisert og kategorisert. Den skal underrette brukerne av luftrommet og rapportere til Kommisjonen om resultatet av vurderingen en gang i året. Dersom Kommisjonen, innen seks måneder etter å ha mottatt den årlige vurderingsrapporten fra den berørte nasjonale tilsynsmyndigheten, finner at det i vurderingsrapporten ikke fastslås at avviket mellom faktiske kostnader og faste kostnader faktisk skyldes relevante hendelser eller omstendigheter fastsatt i nr. 2 bokstav a), og er i tråd med bestemmelsene i nr. 2 bokstav b), skal den, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004, beslutte at den eller de berørte medlemsstatene ikke skal gis tillatelse til å anvende bestemmelsene i nr. 2 med hensyn til avviket mellom faktiske kostnader og faste kostnader, helt eller delvis og på bakgrunn av resultatet av vurderingen.
- g) De framførte beløpene skal være angitt ut fra faktorer og være beskrevet i de utfyllende opplysningene som skal gis i samsvar med vedlegg VI.

Artikkel 15

Premieringsordninger for ytere av flysikringstjenester

1. Medlemsstatene skal vedta økonomiske stimulerings tiltak for ytere av flysikringstjenester i det sentrale ytelsesområdet kapasitet, og kan vedta slike økonomiske stimulerings tiltak i det sentrale ytelsesområdet miljø i samsvar med artikkel 12 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013. Disse stimulerings tiltakene skal bestå av bonuser for overoppfyllelse og sanksjoner for manglende oppfyllelse av ytelsesmål, og skal legges til eller trekkes fra de vedtatte faste kostnadene avhengig av ytelsesnivået som er oppnådd.

Slike økonomiske premieringsordninger skal være i samsvar med følgende prinsipper:

- a) Enhetssatsen for år $n+2$ skal justeres for å gi en bonus for overoppfyllelse eller en sanksjon for manglende oppfyllelse i henhold til det faktiske ytelsesnivået til yteren av flysikringstjenester i år n i forhold til det relevante målet.
 - b) Det gjeldende nivået av bonuser og sanksjoner skal stå i forhold til de målene som skal nås og den ytelsen som er oppnådd. Det skal ikke gis bonuser for ytelse som tilsvarende eller ligger under det som forventes etter ytelsesmålene.
 - c) Det gjeldende nivået av bonuser og sanksjoner skal være likt.
 - d) Maksimumsbeløpet for samlede bonuser og maksimumsbeløpet for samlede sanksjoner skal ikke overstige 1 % av inntektene fra flysikringstjenester i år n .
 - e) Endringene i ytelsesnivå og gjeldende nivå på bonuser og sanksjoner skal fastsettes etter samrådet nevnt i artikkel 9, og skal angis i ytelsesplanen.
 - f) Når det gjelder mål innenfor en funksjonell luftromsblokk, skal bonuser og sanksjoner få anvendelse på de berørte yterne av flysikringstjenester.
 - g) For det sentrale ytelsesområdet kan målene for ytelsesnivå justeres til bare å omfatte forsinkelsesårsaker knyttet til ATC-kapasitet, ATC-flygeruter, ATC-personell, ATC-utstyr, styring av luftrommet og særlige hendelser med kodene C, R, S, T, M og P i ATFCM-brukerhåndboken.
2. Nasjonale tilsynsmyndigheter skal føre tilsyn med at disse premieringsordningene gjennomføres av ytere av flysikringstjenester på en korrekt måte.

Artikkel 16

Tilpassing av flysikringsavgifter

1. Medlemsstater kan, etter tilbudet om samråd fastsatt i artikkel 9, på nasjonalt plan eller innenfor den funksjonelle luftromsblokken og basert på åpenhet og likebehandling, tilpasse flysikringsavgiftene som brukere av luftrommet pådrar seg, slik at disse gjenspeiler brukernes innsats, særlig med tanke på å

- a) optimere bruken av flysikringstjenester,
- b) redusere luftfartens innvirkning på miljøet,
- c) redusere de samlede kostnadene for flysikringstjenester og øke effektiviteten av dem, særlig ved å tilpasse avgifter etter trafikk tettheten på nettet i et bestemt område eller på en bestemt rute til visse tider.

Tilpassingen av avgifter skal ikke medføre en endring i samlet inntekt for yteren av flysikringstjenester. For høye eller for lave innkrevinger skal framføres til den følgende perioden.

2. Flysikringsavgifter kan også tilpasses, basert på åpenhet og likebehandling, for å framskynde gjennomføringen av ATM-kapasitet innenfor rammen av SESAR. Tilpassingen kan særlig ta sikte på å innføre stimulerings tiltak knyttet til å utstyre luftfartøy med systemer som inngår i de felles prosjektene nevnt i artikkel 15a nr. 3 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. En tilpassing av flysikringsavgiftene medfører en endring av underveisavgiften og/eller terminalavgiften som beregnes på grunnlag av bestemmelsene i artikkel 11 og 12.

4. Nasjonale tilsynsmyndigheter skal føre tilsyn med at tilpassingen av flysikringsavgifter gjennomføres av ytere av flysikringstjenester på en korrekt måte.

Artikkel 17

Fastsettelse av enhetssatser for avgiftssonene

1. Medlemsstatene skal sikre at det årlig fastsettes enhetssatser for hver avgiftssone. Uten at det berører nr. 2, skal enhetssatser ikke endres i løpet av året.

Enhetssatsene skal fastsettes i samsvar med følgende prosess:

- a) For hvert år i referanseperioden skal enhetssatsene for år n beregnes innen 1. november i år n-1 på grunnlag av de faste enhetskostnadene i ytelsesplanen og justeringene fastsatt i vedlegg IV nr. 2.2 og vedlegg V i denne forordning.
- b) Medlemsstatene skal framlegge for Kommisjonen enhetssatsene for år n innen 1. juni i år n-1 i henhold til kravene i artikkel 9 nr. 1 og artikkel 9 nr. 2.
- c) Kommisjonen skal vurdere disse enhetssatsene på bakgrunn av bestemmelsene i denne forordning og gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.
- d) Dersom Kommisjonen finner at enhetssatsene oppfyller bestemmelsene i denne forordning og gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, skal den underrette den berørte medlemsstaten om dette innen fire måneder etter at enhetssatsene er framlagt.
- e) Dersom Kommisjonen finner at enhetssatsene ikke oppfyller bestemmelsene i denne forordning og gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, skal den underrette den berørte medlemsstaten om dette innen fire måneder etter at enhetssatsene er framlagt, og medlemsstaten skal framlegge for Kommisjonen reviderte enhetssatser innen en måned.
- f) Medlemsstatene skal om nødvendig underrette Kommisjonen og Eurocontrol om enhetssatsene for hver avgiftssone senest 1. november i år n-1.

Enhetssatsene skal fastsettes i nasjonal valuta. Når medlemsstatene som utgjør en del av en funksjonell luftromsblokk, beslutter å opprette en felles avgiftssone med en enkelt enhetssats, skal denne enhetssatsen angis i euro eller i den nasjonale valutaen til en av de berørte medlemsstatene. De berørte medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og Eurocontrol om den valutaen som får anvendelse.

2. Når ytelsesplaner vedtas etter 1. november i året forut for året da referanseperioden begynner, eller revideres i samsvar med artikkel 17 og 19 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, skal enhetssatsene om nødvendig beregnes på grunnlag av den endelige vedtatte planen eller de gjeldende korrigerende tiltakene. For dette formål og i samsvar med artikkel 16 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 skal medlemsstatene beregne og anvende sine enhetssatser i samsvar med den vedtatte ytelsesplanen så tidlig som mulig i løpet av det første året i referanseperioden eller det første året for anvendelsen av de reviderte ytelsesplanene og -målene. Forskjellen i inntekter som følge av den midlertidige anvendelsen av den opprinnelige enhetssatsen, skal framføres i forbindelse med beregning av enhetssatsen det påfølgende året. For det første året i referanseperioden eller det første året for anvendelsen av de reviderte ytelsesplanene og -målene skal ordningen for trafikkrisikodeling fastsatt i artikkel 13, få anvendelse på grunnlag av de faste kostnadene og tjenesteenhetene i den endelig vedtatte ytelsesplanen, og av de faktiske tjenesteenhetene for året.

Artikkel 18

Avgiftsinnkreving

1. Medlemsstatene kan kreve inn avgiftene gjennom en enkelt avgift per flyging. Når avgiftene faktureres og innkreves regionalt, kan faktureringsvalutaen være euro, og en administrativ enhetssats for fakturerings- og innkrevingskostnader kan legges til den berørte enhetssatsen. Medlemsstatene skal sikre at beløpene som innkreves på deres vegne, brukes til å finansiere kostnadene som er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i denne forordning.

2. Brukerne av flysikringstjenester skal betale alle flysikringsavgifter umiddelbart og i sin helhet.

3. Medlemsstatene skal sørge for effektive håndhevingstiltak. Disse tiltakene kan omfatte nekting av tjenester, tilbakeholding av luftfartøyer eller andre tvangstiltak i samsvar med gjeldende lovgivning.

KAPITTEL IV

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 19

Klageadgang

Medlemsstatene skal sikre at beslutninger som treffes i henhold til denne forordning, er behørig forklart og er gjenstand for en effektiv overprøvings- og/eller klagebehandling.

Artikkel 20

Plikt til å lette samsvarskontrollen

Ytere av flysikringstjenester skal lette inspeksjoner og undersøkelser, herunder kontroll på stedet, som foretas av den berørte nasjonale tilsynsmyndigheten eller av en godkjent organisasjon som opptrer på vegne av tilsynsmyndigheten. Personene med fullmakt skal ha rett til å

- a) undersøke relevante regnskapsdokumenter, fortegnelser over eiendeler, lagerlister og alt annet relevant materiale i forbindelse med fastsettelse av flysikringsavgifter,
- b) ta kopier av slike dokumenter eller deler av dem,
- c) be om muntlige forklaringer på stedet,
- d) få adgang til relevante lokaler, områder eller kjøretøyer.

Slike inspeksjoner og undersøkelser skal utføres i samsvar med gjeldende framgangsmåter i medlemsstaten der de skal gjennomføres.

Artikkel 21

Gjennomgåelse

Kommisjonens gjennomgåelse av ytelsesordningen, nevnt i artikkel 24 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, skal omfatte ordningen for trafikkrisikodeling fastsatt i artikkel 13, ordningen for kostnadsdeling fastsatt i artikkel 14, premieringsordningene fastsatt i henhold til artikkel 15, tilpassingen av avgifter i henhold til artikkel 16 og deres virkning og effektivitet med hensyn til å oppnå de fastsatte ytelsesmålene.

Artikkel 22

Ikrafttredelse og anvendelse

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Denne forordning får anvendelse fra annen referanseperiode som definert i artikkel 8 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, og i denne perioden. Med hensyn til anvendelsen av ytelsesordningen, og for å gjøre det mulig å vedta felles mål for EU som fastsatt i artikkel 10 nr. 2 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 før begynnelsen av annen referanseperiode, og å utarbeide og vedta ytelsesplaner i samsvar med bestemmelsene i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, får artikkel 1 nr. 5, artikkel 3, artikkel 7 nr. 4, artikkel 9, artikkel 14 nr. 2 bokstav b)-f) og artikkel 17 samt vedleggene i denne forordning anvendelse fra datoen da denne forordning trer i kraft.

Artikkel 23

Oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 1794/2006

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1794/2006 av 6. desember 2006 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester oppheves med virkning fra 1. januar 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel, 3. mai 2013.

For Kommisjonen

President

José Manuel BARROSO

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG I

VURDERING AV HVORVIDT YTING AV TERMINALFLYSIKRINGSTJENESTER OG/ELLER CNS-, MET- OG AIS-TJENESTER ER UNDERLAGT MARKEDSVILKÅR I SAMSVAR MED ARTIKKEL 3

Vilkårene som skal vurderes for å fastslå hvorvidt terminalflysikringstjenester og/eller CNS-, MET- og AIS-tjenester ytes under markedsvilkår, er som følger:

1. I hvilken grad tjenesteytere fritt kan tilby å yte eller slutte å yte disse tjenestene, dvs.:
 - a) om det finnes betydelige juridiske eller økonomiske hindre som er til hinder for at en tjenesteyter kan tilby å yte eller slutte å yte disse tjenestene,
 - b) avtalens varighet, og
 - c) om det finnes en framgangsmåte som gjør det mulig å overføre eiendeler og personale fra én yter av flysikringstjenester til en annen.
 2. I hvilken grad tjenesteyteren kan velges fritt, herunder, når det gjelder lufthavner, muligheten for å velge å yte tjenestene selv, dvs.:
 - a) om det finnes juridiske, avtalemessige eller praktiske hindre for å bytte tjenesteyter eller, når det gjelder terminalflysikringstjenester, for lufthavner til å gå over til å yte flysikringstjenester selv,
 - b) hvilken rolle representantene for brukerne av luftrommet spiller når det gjelder å velge yter av flysikringstjenester.
 3. I hvilken grad det finnes en rekke tjenesteytere å velge blant, dvs.:
 - a) om det finnes en offentlig anbudsprosess (gjelder ikke dersom lufthavnen yter tjenesten selv),
 - b) dersom det er aktuelt, dokumentasjon på at alternative tjenesteytere som tidligere har ytt slike tjenester, deltar i anbudsprosessen, herunder lufthavnens mulighet til å yte tjenestene selv.
 4. I hvilken grad lufthavnene, når det gjelder terminalflysikringstjenester, er underlagt økonomiske kostnadskrav eller regler som inneholder stimulerings tiltak, dvs.:
 - a) om lufthavnene må konkurrere aktivt om flytrafikken,
 - b) i hvilken grad lufthavnene må bære kostnadene for flysikringstjenester,
 - c) om lufthavnene drives under konkurransevilkår eller nyter godt av økonomiske stimulerings tiltak beregnet på å redusere priser eller på annen måte bidra til kostnadsreduksjoner.
 5. Dersom yteren av terminalflysikringstjenester eller CNS-, MET- og AIS-tjenester også yter underveisflysikringstjenester, skal slike former for virksomhet være gjenstand for separat regnskapsføring og rapportering.
 6. Når det gjelder terminalflysikringstjenester, skal vurderingen i dette vedlegg utføres for hver enkelt lufthavn, etter hva som er relevant.
-

VEDLEGG II

INNSYN I KOSTNADER OG ENHETSKOSTNADER

1. RAPPORTERINGSTABELL

Både medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester skal fylle ut rapporteringstabellen i dette vedlegg for hver avgiftssone som de er ansvarlige for, og for hvert år i referanseperioden. Medlemsstatene skal også utarbeide en konsolidert rapporteringstabell for hver avgiftssone som de er ansvarlige for.

Det skal fylles ut en konsolidert tabell for hver lufthavn som omfattes av bestemmelsene i denne forordning. For lufthavner med færre enn 70 000 IFR-flybevegelser i gjennomsnitt per år i de foregående tre år kan kostnadene presenteres i konsolidert form.

Dersom en avgiftssone strekker seg over mer enn én medlemsstats luftrom, skal medlemsstatene fylle ut tabellen i fellesskap i samsvar med de tiltak som er nevnt i artikkel 5 nr. 4.

De faktiske kostnadene skal fastsettes på grunnlag av endelige, reviderte regnskaper. Kostnadene skal fastsettes i samsvar med virksomhetsplanen som kreves for sertifikatet, og angis i den valutaen som de er fastsatt i samsvar med artikkel 7 nr. 1, fjerde ledd.

Faktiske tjenesteenheter skal fastsettes på grunnlag av tall framlagt av organisasjonen som fakturerer og innkrever avgifter. Eventuelle avvik fra disse tallene skal være behørig begrunnet i de utfyllende opplysningene.

For å gjøre det lettere for Kommisjonen å utarbeide ytelsesmål som gjelder hele Unionen, og uten at det berører ytelsesplanene som skal vedtas, skal medlemsstatene samt yterne av flysikringstjenester fylle ut en rapporteringstabell med opprinnelige prognoser 19 måneder før begynnelsen av en referanseperiode.

Tabell 1 – Samlede kostnader og enhetskostnader

Avgiftssonens navn	Referanseperiode: $N - N+4$
Valuta	
Organisasjonens navn:	

Faste kostnader (ytelsesplan)	Faktiske kostnader:
-------------------------------	---------------------

Kostnadsfordeling	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
-------------------	---	-----	-----	-----	-----	---	-----	-----	-----	-----

1. Kostnadsart (nominell verdi)

1.1 Personale										
1.2 Andre driftskostnader ⁽¹⁾										
1.3 Avskrivning										
1.4 Kapitalkostnader										
1.5 Ekstraordinære poster										
1.6 Samlede kostnader										
I alt % n/n-1										
Personale % n/n-1										
Andre driftskostn. % n/n-1										

2. Tjenestetype (nominell verdi)

2.1 Lufttrafikkstyring		
2.2 Kommunikasjon ⁽²⁾		
2.3 Navigasjon ⁽²⁾		
2.4 Overvåking ⁽²⁾		
2.5 Leting og redning		
2.6 Luftfartsinformasjon ⁽²⁾		
2.7 Flyværtjenester ⁽²⁾		
2.8 Tilsynskostnader		
2.9 Andre statlige kostnader ⁽¹⁾		
2.10 Samlede kostnader		
I alt % n/n-1		
ATM % n/n-1		
CNS % n/n-1		

3. Tilleggsopplysninger (nominell verdi)

Gjennomsnittlige eiendeler

3.1 Netto bokf. verdi anleggsmidler										
3.2 Justering samlede eiendeler										
3.3 Netto omløpsmidler										
3.4 Samlede eiendeler										

Kapitalkostnader %

3.5 Kapitalkostnader før skatt										
3.6 Avkastning på egenkapital										
3.7 Gjennomsnittlig gjeldsrente										

Kostnader til felles prosjekter

3.8 Samlede kostnader til felles prosjekter										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kostnader unntatt fra kostnadsdeling (artikkel 14 nr. 2 bokstav b))

3.9 Samlede kostnader unntatt fra kostnadsdeling										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Samlede kostnader etter fradrag for kostnader til tjenester for unntatte flyginger (nominell verdi)

4.1 Kostnader til unntatte VFR-flyginger										
4.2 Samlede kostnader faste/faktiske										

5. Ytelsesindikator for kostnadseffektivitet – fast/faktisk enhetskostnad (reell verdi)

5.1 Inflasjon % ⁽³⁾										
5.2 Prisindeks ⁽⁴⁾										
5.3 Samlede kostnader i reell verdi ⁽⁵⁾										
I alt % n/n-1										
5.4 Tjenesteenheter i alt										
I alt % n/n-1										
5.5 Enhetskostnad										
I alt % n/n-1										

Kostnader og eiendelsposter angis i tusener – tjenesteenheter i tusener

⁽¹⁾ Omfatter kostnader til EUROCONTROL (nærmere opplysninger i tabell 3)

⁽²⁾ Skal stå tomt når slike tjenester ytes i henhold til bestemmelsene i artikkel 3.

⁽³⁾ Faktisk/forventet inflasjon som brukes til å fastsette faste kostnader i nominelle verdier – faktisk/revidert forventet inflasjon

⁽⁴⁾ Forventet prisindeks – base 100 i år N-3 inflasjon N-2: inflasjon N-1:

Faktisk prisindeks – base 100 i år N-3 inflasjon N-2: inflasjon N-1:

⁽⁵⁾ Faste kostnader (ytelsesplan) i reell verdi – faktiske/reviderte forventede kostnader i priser for år N-3.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

2. UTFYLLENDE OPPLYSNINGER

Både medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester skal i tillegg framlegge minst følgende opplysninger:

- a) en beskrivelse av metoden som er brukt for å fordele kostnadene for hjelpemidler eller tjenester mellom ulike flysikringstjenester på grunnlag av listen over hjelpemidler og tjenester som finnes i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa (Doc 7754), og en beskrivelse av metoden som er brukt for å fordele de nevnte kostnadene mellom ulike avgiftssoner,
 - b) en beskrivelse av metoden som er brukt og forutsetningene som ble lagt til grunn for å fastsette kostnadene for flysikringstjenester som gjelder VFR-flyginger, når det gis unntak for VFR-flyginger i samsvar med artikkel 10,
 - c) i henhold til artikkel 7 nr. 2, en beskrivelse og begrunnelse av alle justeringer som går ut over bestemmelsene i internasjonale regnskapsstandarter,
 - d) en beskrivelse av og forklaring på metoden som er benyttet ved beregning av avskrivningskostnader: historiske kostnader eller nåverdikostnader, dersom nåverdimetoden er benyttet, skal sammenlignbare historiske data framlegges,
 - e) en begrunnelse for kapitalkostnadene, herunder eiendelenes bestanddeler, mulige justeringer av samlede eiendeler og avkastning på egenkapital.
 - f) samlede kostnader per lufthavn for hver lufthavn med færre enn 70 000 IFR-flybevegelser i året, når disse er framlagt i konsolidert form i rapporteringstabellen,
 - g) en definisjon av kriteriene som brukes for å fordele kostnadene mellom terminal- og underveistjenester for hver lufthavn som omfattes av denne forordnings virkeområde,
 - h) en fordeling av værvarslingskostnadene mellom direkte kostnader og «meteorologiske kjernekostnader», definert som kostnadene for å opprettholde værvarslingshjelpemidler og -tjenester som også tjener allmenne værvarslingsformål. Disse omfatter generell analyse og varsling, jord- og atmosfærebaserte observasjonssystemer, kommunikasjonssystemer for værvarsling, databehandlingssentraler og støtte til grunnforskning, opplæring og administrasjon,
 - i) en beskrivelse av metoden som benyttes for å fordele de samlede værvarslingskostnadene og de meteorologiske kjernekostnadene på den sivile luftfarten og mellom avgiftssoner,
 - j) som angitt i nr. 1, 19 måneder før begynnelsen av en referanseperiode, en beskrivelse av de rapporterte prognosene for kostnader og trafikk,
 - k) en beskrivelse av de rapporterte faktiske kostnadene og forskjellen mellom disse og de faste kostnadene, for hvert år i referanseperioden,
 - l) en beskrivelse av de rapporterte faktiske tjenesteeenheter og forskjellen mellom disse og både prognosen og tallene fra Eurocontrol, etter hva som er relevant, for hvert år i referanseperioden,
 - m) forskjellen mellom investeringene til yterne av flysikringstjenester som er registrert i ytelsesplanene, og de faktiske utgiftene, samt forskjellen mellom den planlagte datoen for når disse investeringene skulle tas i bruk, og den faktiske situasjonen, for hvert år i referanseperioden.
-

Ekstraordinære poster									
Samlede kostnader									

Tabell B

Organisasjon: Avgiftssone: Lufthavnens navn:	År n
--	-----------

Lufthavn i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Årlig pris (a)									
Resultatenhet (b)									
Enhetspris									

1.2. Utfyllende opplysninger

Medlemsstatene skal i tillegg framlegge minst følgende opplysninger:

- en beskrivelse av kriteriene som er brukt for å fordele kostnadene for hjelpemidler eller tjenester mellom ulike flysikringstjenester på grunnlag av listen over hjelpemidler og tjenester som finnes i ICAOs regionale flysikringsplan for region Europa (Doc 7754),
- en beskrivelse av og forklaring på forskjellene mellom planlagte og faktiske tall for år (n-1) med hensyn til alle opplysninger i tabell A og B,
- en beskrivelse av og forklaring på planlagte kostnader og investeringer i en periode på fem år med tanke på forventet trafikk,
- en beskrivelse av og forklaring på metoden som er benyttet ved beregning av avskrivningskostnader: historiske kostnader eller nåverdikostnader,
- en begrunnelse for kapitalkostnadene, herunder eiendelenes bestanddeler.

2. FINANSIERING AV FLYSIKRINGSTJENESTER

Ytere av flysikringstjenester skal framlegge en beskrivelse av hvordan kostnadene for flysikringstjenester finansieres for hver avgiftssone.

VEDLEGG IV

BEREGNING AV UNDERVEISTJENESTEENHETENE OG ENHETSSATSENE**1. Beregning av underveistjenesteenhetene**

- 1.1. En underveistjenesteenhet beregnes som produktet av avstandsfaktoren og vekt faktoren for det berørte luftfartøyet. Samlet antall underveistjenesteenheter skal bestå av samlet antall tjenesteenheter for IFR-flyginger samt tjenesteenheter for VFR-flyginger, med mindre disse er unntatt i samsvar med artikkel 10.
- 1.2. Avstandsfaktoren finnes ved å dele antall kilometer i storsirkelen mellom avgiftssonenes inn- og innflygingspunkter med 100, i henhold til sist kjente reiseplan som luftfartøyoperatøren har oppgitt med sikte på styring av lufttrafikkbevegelsene.
- 1.3. Dersom en flyging har samme inn- og utflygingspunkt i en avgiftssone, skal avstandsfaktoren være lik avstanden i storsirkelavstanden mellom disse punktene og det fjernest beliggende punktet i reiseplanen multiplisert med to.
- 1.4. Avstanden som skal vurderes, skal reduseres med 20 kilometer for hver avgang og landing innenfor en medlemsstats territorium.
- 1.5. Vekt faktoren, uttrykt med to desimaler, skal være lik kvadratroten av kvotienten som fås ved å dele luftfartøyet største tillatte sertifiserte avgangsvekt i tonn i henhold til luftdyktighetsbeviset eller et tilsvarende offisielt dokument som framvises av luftfartøyoperatøren, med 50. Dersom denne vekten ikke er kjent, skal vekten til det tyngste kjente luftfartøyet av samme type benyttes. Dersom et luftfartøy har flere sertifiserte største avgangsvekter, skal den største benyttes. Dersom en luftfartøyoperatør anvender to eller flere versjoner av samme type luftfartøy, skal gjennomsnittet av den største avgangsvekten for alle operatørens luftfartøyer av den nevnte typen benyttes for alle luftfartøyer av den typen. Beregningen av vekt faktoren per luftfartøytype og operatør skal gjennomføres minst én gang i året.

2. Beregning av underveisenhetssatsene

- 2.1. Underveisenhetssatsen skal beregnes før begynnelsen av hvert år i referanseperioden.
 - 2.2. Den skal beregnes ved å dele det anslåtte antallet samlede underveistjenesteenheter for det aktuelle året som definert i ytelsesplanen, på den algebraiske summen av følgende elementer:
 - i) de faste kostnadene, uttrykt i nominelle verdier for det aktuelle året, som definert i ytelsesplanen,
 - ii) justeringen av forskjellen mellom forventet og faktisk inflasjon som nevnt i artikkel 7 nr. 1,
 - iii) dekningen av omstrukturingskostnader, dersom dette er godkjent i samsvar med artikkel 7 nr. 4,
 - iv) framføringene som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for trafikkrisikodeling nevnt i artikkel 13,
 - v) framføringene fra forrige referanseperiode som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for kostnadsdeling nevnt i artikkel 14,
 - vi) bonuser og sanksjoner som oppstår som følge av de økonomiske premieringsordningene nevnt i artikkel 15,
 - vii) for høye eller for lave innkrevinger som kan oppstå som følge av tilpassing av flysikringsavgifter i henhold til artikkel 16,
 - viii) for høye eller for lave innkrevinger som følge av variasjoner i trafikken,
 - ix) for de to første referanseperiodene, for høye eller for lave innkrevinger som oppstår hos medlemsstatene til og med 2011,
 - x) fradrag for andre inntekter.
-

VEDLEGG V

BEREGNING AV TERMINALTJENESTEENHETENE OG ENHETSSATSENE**1. Beregning av terminaltjenesteenhetene**

1.1. Terminaltjenesteenheten skal være lik vekt faktoren for det berørte luftfartøyet.

1.2. Vekt faktoren, uttrykt med to desimaler, beregnes ved å dele luftfartøyet største sertifiserte avgangsvekt i tonn i henhold til vedlegg IV nr. 1.5, med 50 og opphøye kvotienten i en eksponent på 0,7.

2. Beregning av terminalenhetssatsene

2.1. Terminalenhetssatsene skal beregnes før begynnelsen av hvert år i referanseperioden.

2.2. Den skal beregnes ved å dele det anslåtte antallet samlede terminaltjenesteenheter for det aktuelle året som definert i ytelsesplanen, på den algebraske summen av følgende elementer:

- i) de faste kostnadene, uttrykt i nominelle verdier for det aktuelle året, som definert i ytelsesplanen,
- ii) justeringen av forskjellen mellom forventet og faktisk inflasjon som nevnt i artikkel 7 nr. 1,
- iii) dekningen av omstrukturingskostnader, dersom dette er godkjent i samsvar med artikkel 7 nr. 4,
- iv) framføringene som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for trafikkrisikodeling nevnt i artikkel 13, dersom dette er relevant,
- v) framføringene fra forrige referanseperiode som oppstår ved gjennomføringen av ordningen for kostnadsdeling nevnt i artikkel 14,
- vi) bonuser og sanksjoner som oppstår som følge av de økonomiske premieringsordningene nevnt i artikkel 15,
- vii) for høye eller for lave innkrevinger som kan oppstå som følge av tilpassing av flysikringsavgifter i henhold til artikkel 16,
- viii) for høye eller for lave innkrevinger som følge av variasjoner i trafikken,
- ix) for de to første referanseperiodene, for høye eller for lave innkrevinger som oppstår hos medlemsstatene til og med 2014,
- x) fradrag for andre inntekter.

VEDLEGG VI

AVGIFTSORDNING

1. RAPPORTERINGSTABELL

Både medlemsstatene og yterne av flysikringstjenester skal fylle ut rapporteringstabellen i dette vedlegg for hver avgiftssone som de er ansvarlige for, og for hver referanseperiode. Medlemsstatene skal også utarbeide en konsolidert tabell for hver avgiftssone som de er ansvarlige for.

Dersom en avgiftssone strekker seg over mer enn én medlemsstats luftrom, skal medlemsstatene fylle ut tabellen i fellesskap i samsvar med bestemmelsene i artikkel 5 nr. 4.

Tabell 2 – Beregning av enhetssats

Avgiftssonens navn:	Referanseperiode: N - N+4
Organisasjonens navn:	

Beregning av enhetssats	N	N+1	N+2	N+3	N+4
-------------------------	---	-----	-----	-----	-----

1. Faste kostnader i nominelle verdier og inflasjonsjustering 1.1 Faste kostnader i nominelle verdier – unntatt VFR – tabell 1 1.2 Faktisk inflasjonstakt – tabell 1 1.3 Forventet inflasjonstakt – tabell 1 1.4 Inflasjonsjustering⁽¹⁾: beløp i år n som skal framføres 2. Forventede og faktiske tjenesteeenheter i alt 2.1 Forventede tjenesteeenheter i alt (ytelsesplan) 2.2 Faktiske tjenesteeenheter i alt 2.3 Faktiske/forventede tjenesteeenheter i alt (i %) 3. Kostnader som omfattes av trafikkrisikodeling 3.1 Faste kostnader i nominelle verdier – unntatt VFR (rapportert fra tabell 1) 3.2 Inflasjonsjustering: beløp framført til år n 3.3 Trafikk: beløp framført til år n 3.4 Trafikkrisikodeling: ekstra inntekt framført til år n 3.5 Trafikkrisikodeling: inntektstap framført til år n 3.6 Kostnader unntatt fra kostnadsdeling: beløp framført til år n 3.7 Bonus eller sanksjon for ytelse 3.8 For høye (-) eller for lave (+) innkrevinger⁽²⁾: beløp framført til år n 3.9 Sammenlagt for beregningen av enhetssatsen for år n 3.10 Trafikkrisikodeling: ekstra inntekt for år n som skal framføres 3.11 Trafikkrisikodeling: inntektstap for år n som skal framføres 3.12 For høye eller for lave innkrevinger pga. variasjoner i trafikken i år n som skal framføres Parametrer for trafikkrisikodeling 3.13 % ekstra inntekt som tilbakebetales til brukerne i år n+2 3.14 % inntektstap som bæres av luftromsbrukere 4. Kostnader som ikke omfattes av trafikkrisikodeling					
---	--	--	--	--	--

4.1	Faste kostnader i nominelle verdier – unntatt VFR (tabell 1)					
4.2	Inflasjonsjustering: beløp framført til år n					
4.3	Trafikk: beløp framført til år n					
4.4	Kostnader unntatt fra kostnadsdeling: beløp framført til år n					
4.5	Omstrukturingskostnader: beløp framført til år n					
4.6	For høye (-) eller for lave (+) innkrevinger ⁽²⁾ : beløp framført til år n					
4.7	Sammenlagt for beregningen av enhetssatsen for år n					
4.8	For høye eller for lave innkrevinger pga. variasjoner i trafikken i år n som skal framføres					
5. Andre inntekter – anvendt enhetssats (i nasjonal valuta)						
5.1	Andre inntekter i alt					
5.3	herav Unionens bistandsprogrammer					
5.4	herav nasjonal offentlig finansiering					
5.5	Kommersiell virksomhet					
5.6	Øvrige andre inntekter					
5.7	Sluttsum for beregningen av enhetssatsen for år n					
5.8	Enhetssats for år n (i nasjonal valuta)					
5.9	ANSP-komponenten av enhetssatsen					
5.10	MET- komponenten av enhetssatsen					
5.11	NSA-stat- komponenten av enhetssatsen					
5.12	Enhetssatsen for år n som ville ha vært anvendt uten andre inntekter					

Kostnader, inntekter og andre beløp angis i tusener euro – tjenesteenheter i tusener

⁽¹⁾ Kumulert virkning av årlige forskjeller mellom forventet og faktisk inflasjon – justering av de samlede faste kostnadene

⁽²⁾ For høye / for lave innkrevinger fram til det år metoden for faste kostnader trer i kraft

2. UTFYLLENDE OPPLYSNINGER

De berørte medlemsstatene skal i tillegg samle inn og framlegge minst følgende opplysninger:

- en beskrivelse av og begrunnelse for fastsettelsen av de ulike avgiftssonene, særlig med hensyn til terminalavgiftssoner og mulig kryssubsidiering mellom lufthavner,
- en beskrivelse av unntakspolitikken og en beskrivelse av finansieringen av de tilhørende kostnadene,
- en beskrivelse av eventuelle andre inntekter, fordelt på de forskjellige kategoriene angitt i artikkel 2 nr. 10,
- en beskrivelse av og forklaring på stimuleringsiltak som anvendes for brukere av flysikringstjenester i henhold til artikkel 15,
- en beskrivelse av og forklaring på tilpassingen av flysikringsavgifter som anvendes i henhold til artikkel 16.

*VEDLEGG VII***TILLEG SOPPLYSNINGER****1. RAPPORTERINGSTABELL**

Medlemsstatene skal fylle ut rapporteringstabellen i dette vedlegg for hver avgiftssone som de er ansvarlige for, og for hvert år i referanseperioden.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

Tabell 3 – Tilleggsopplysninger

Avgiftssönens navn	Referanseperiode: N - N+4
--------------------	---------------------------

DEL A: Tilleggsopplysninger om kostnader	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
--	---	-----	-----	-----	-----	---	-----	-----	-----	-----

Faste kostnader (ytelsesplan)	Faktiske kostnader:	
--------------------------------------	----------------------------	---

Kostnader til Eurocontrol

[illegible]

Kostnader til felles prosjekter

2.1 Samlede kostnader til felles prosjekter							
2.2 Felles prosjekt 1							
2.3 Felles prosjekt 2							
2.4 Felles prosjekt ...							

Kostnader unntatt fra ordningene for kostnadsdeling – artikkel 14 nr. 2 bokstav b) (etter art)

3.1	Personale									
3.2	Andre driftskostnader									
3.3	Avskrivning									
3.4	Kapitalkostnader									
3.5	Ekstraordinære poster									
3.6	Samlede kostnader unntatt fra kostnadsdeling									

Kostnader unntatt fra ordningene for kostnadsdeling – artikkel 14 nr. 2 bokstav b) (etter faktor/post)	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	
61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	
91	
92	
93	
94	
95	
96	
97	
98	
99	
100	

3.7	Pensjon								
3.8	Rentesatser på lån								
3.9	Nasjonal skattelovgivning								
3.10	Ny utgiftspost påkrevd i lovgivningen								
3.11	Internasjonale avtaler								
3.12	Samlede kostnader unntatt fra kostnadsdeling								

Omstruktureringskostnader, dersom disse er godkjent i samsvar med artikkel 7 nr. 4

Omstruktureringskostnader, dersom disse er godkjent i samsvar med artikkel 7 nr. 4		Planlagte kostnader (lønnsomhetsanalyse)				Faktiske kostnader (til informasjon)			
4.1	Samlede omstruktureringskostnader								

DEL B: Tilleggsopplysninger om justeringer	Beløp	Framført i alt	Før referansperiode	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Efter referansperiode
--	-------	----------------	---------------------	---	-----	-----	-----	-----	-----------------------

[illegible]

Kostnader unntatt fra kostnadsdeling år N-2	
Kostnader unntatt fra kostnadsdeling år N-1	
Samlede kostnader unntatt fra kostnadsdeling	

For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2005	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2006	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2007	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2008	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2009	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2010	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2011	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2012 (bare terminalavgifter)	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2013 (bare terminalavgifter)	
For høye / for lave innkrevinger for faste kostnader år 2014 (bare terminalavgifter)	
Samlede framføringer	

2. UTFYLLENDE OPPLYSNINGER

Medlemsstatene skal i tillegg framlegge minst følgende opplysninger:

- en fordeling av kostnadene til felles prosjekter etter individuelle prosjekter,
- en beskrivelse av beløp som følger av ukontrollerbare kostnadsfaktorer, etter art og faktor, herunder begrunnelsen og endringene i de underliggende forutsetningene,
- en beskrivelse av framføringen av for høye eller for lave innkrevinger som oppstår hos medlemsstatene til og med 2011 for underveisavgifter og til og med 2014 for terminalavgifter,
- en beskrivelse av framføringer som følger av ordningen for trafikkrisikodeling i samsvar med artikkel 13,
- en beskrivelse av framføringer som følger av ordningen for kostnadsdeling i samsvar med artikkel 14 nr. 2,