

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 391/2013 DER KOMMISSION**vom 3. Mai 2013****zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum⁽¹⁾ in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009⁽²⁾ geänderten Fassung („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 hat die Kommission eine gemeinsame Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste einzuführen und deren einheitliche Anwendung im einheitlichen europäischen Luftraum zu ermöglichen.
- (2) Für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ist die Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für in allen Flugphasen erbrachte Flugsicherungsdienste von größter Wichtigkeit. Eine solche Regelung sollte zu einer größeren Transparenz hinsichtlich der Festlegung, Auferlegung und Durchsetzung von Gebühren für Luftraumnutzer beitragen. Die Gebührenregelung sollte auch zu einer sicheren, kostenwirksamen und effizienten Erbringung von Flugsicherungsdiensten für die Nutzer, die das System finanzieren, beitragen und Anreize zur Erbringung integrierter Dienste geben.
- (3) Die gemeinsame Gebührenregelung sollte integriertes Element im Hinblick auf die Erreichung der Ziele der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums⁽³⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009, („Rahmenverordnung“) und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen⁽⁴⁾ sein.
- (4) Im Einklang mit dem allgemeinen Ziel, die Leistung der Flugsicherungsdienste zu verbessern, sollte die Gebührenregelung die Kosteneffizienz und betriebliche Effizienz fördern und die Schaffung von Anreizen für Flugsicherungsorganisationen ermöglichen, um Verbesserungen bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu unterstützen, einschließlich der Teilung des Verkehrsrisikos.
- (5) Die gemeinsame Gebührenregelung sollte mit der Streckengebührenregelung von Eurocontrol und Artikel 15 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 in Einklang stehen.
- (6) Die gemeinsame Gebührenregelung sollte eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung der Verkehrsflüsse, insbesondere innerhalb gemäß Artikel 9a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 eingerichteter funktionaler Luftraumblocke, ermöglichen.
- (7) Grundprinzip der gemeinsamen Gebührenregelung ist eine vollständige und transparente Information über die Kostengrundlage, die den Vertretern der Luftraumnutzer sowie den zuständigen Behörden rechtzeitig zur Verfügung gestellt wird.
- (8) Steht fest, dass Flugsicherungsdienste für An-/Abflug und/oder CNS-, MET- und AIS-Dienste unter Marktbedingungen erbracht werden, sollten die Mitgliedstaaten entscheiden können, für diese Dienste keine Berechnung der festgestellten Kosten, keine Berechnung der An- und Abfluggebühren, keine Festlegung der An- und Abfluggebührensätze und/oder keine Festlegung finanzieller Anreize vorzunehmen.
- (9) Aufgrund der sich vollziehenden Änderungen beim Betrieb von Flughäfen müssen An- und Abfluggebühren im Laufe eines Bezugszeitraums möglicherweise geändert werden.
- (10) Die Einführung neuer Technologien und Verfahren und damit zusammenhängender Geschäftsmodelle zur Förderung der Erbringung integrierter Dienste sollte zu spürbaren Kostensenkungen zum Vorteil der Nutzer führen. Damit diese künftigen Kostensenkungen möglich werden, fallen bei den Flugsicherungsorganisationen Umstrukturierungskosten bei der Verbesserung ihrer Geschäftstätigkeit an, die sie abwälzen können, wenn ein Nettotonutzen für die Nutzer nachgewiesen wird.
- (11) Anreizmechanismen zur Förderung einer besseren Leistung sollten die Zweckmäßigkeit der Belohnung oder Sanktionierung der tatsächlichen Leistung im Verhältnis zu den bei der Verabschiedung des Leistungsplans erwarteten Leistungsniveaus berücksichtigen.
- (12) Zur schnelleren Einführung von SESAR-Technologien sollte bei Investitionen in neue ATM-Systeme und bei der umfassenden Überholung bestehender ATM-Systeme, die das Leistungsniveau des europäischen ATM-Netzes beeinflussen, die Kostendeckung durch Nutzergebühren erlaubt sein, wenn sie mit der Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans im Einklang stehen, insbesondere durch gemeinsame Vorhaben gemäß Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Flugsicherungsgebühren zu differenzieren, um Anreize für die Ausrüstung von Luftfahrzeugen mit Systemen, die Bestandteil der gemeinsamen Vorhaben sind, zu schaffen.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.⁽²⁾ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34.⁽³⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.⁽⁴⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- (13) Zur Steigerung der Effizienz von Flugsicherungsdiensten und zur Förderung ihrer optimierten Nutzung sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, eine weitere Differenzierung der Gebühren unter Berücksichtigung des Überlastungsgrads des Netzes in einem bestimmten Gebiet oder auf einer bestimmten Strecke zu bestimmten Zeiten vorzunehmen.
- (14) Die insbesondere Leichtflugzeugen auferlegten Gebühren sollten nicht so hoch bemessen sein, dass sie die Inanspruchnahme der für die Sicherheit oder die Einführung neuer Techniken und Verfahren notwendigen Einrichtungen und Dienste erschweren.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten ihre Gebührensätze gemeinsam festsetzen können, insbesondere wenn sich Gebührenzonen über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten erstrecken oder wenn sie einem gemeinsamen Streckengebührensatz angehören.
- (16) Der Effizienz halber und zur Verringerung des Verwaltungs- und Buchhaltungsaufwands innerhalb eines gemeinsamen Streckengebührensatzes sollten die Mitgliedstaaten Streckengebühren kollektiv durch eine einzige Gebühr je Flug erheben können.
- (17) Um sicherzustellen, dass die Flugsicherungsgebühren von den Nutzern der Flugsicherungsdienste unverzüglich und vollständig entrichtet werden, sollte das hierfür erforderliche rechtliche Instrumentarium verstärkt werden.
- (18) Die Gebühren für Luftraumnutzer sollten in fairer und transparenter Weise nach Konsultation der Vertreter der Nutzer festgesetzt und erhoben werden. Diese Gebühren sollten regelmäßig überprüft werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 1191/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010⁽²⁾, sollte mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben werden.
- (20) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung legt die Maßnahmen für die Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste fest.
2. Diese Verordnung gilt für Flugsicherungsdienste, die von nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 benannten Dienstleistern für Flugverkehrsdienste sowie von nach Artikel 9 Absatz 1 der genannten Verordnung benannten Dienstleistern für Wetterdienste im allgemeinen Luftverkehr innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI erbracht werden, in denen die Mitgliedstaaten für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten

zuständig sind. Sie gilt außerdem für den Netzmanager gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission⁽³⁾.

3. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf Flugsicherungsdienste anwenden, die in einem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum in anderen ICAO-Regionen erbracht werden, sofern sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten hiervon in Kenntnis setzen.

4. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf Flugsicherungsorganisationen anwenden, denen nach Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 erlaubt ist, Flugsicherungsdienste ohne Zertifizierung zu erbringen.

5. Vorbehaltlich Artikel 1 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 können die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf Flugsicherungsdienste anzuwenden, die auf Flughäfen mit weniger als 70 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr erbracht werden.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihren Beschluss.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Nutzer von Flugsicherungsdiensten“ bezeichnet den Halter des Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges, oder wenn der Luftfahrzeughalter nicht bekannt ist, den Eigentümer des Luftfahrzeugs, so lange bis der Nachweis geführt wird, dass der Halter zu dem Zeitpunkt eine andere Person war;
2. „Vertreter der Luftraumnutzer“ bezeichnet eine juristische Person oder Stelle, die die Interessen einer oder mehrerer Kategorien von Nutzern von Flugsicherungsdiensten vertritt;
3. „IFR“ bezeichnet die Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules) im Sinne von Anhang 2 des Abkommens von Chicago (zehnte Ausgabe — Juli 2005);
4. „VFR“ bezeichnet die Sichtflugregeln (Visual Flight Rules) im Sinne von Anhang 2 des Abkommens von Chicago (zehnte Ausgabe — Juli 2005);
5. „Streckengebührenzone“ bezeichnet einen Luftraum, für den eine einzige Gebührenerhebungsgrundlage und ein einziger Gebührensatz gelten;
6. „An- und Abfluggebührenzone“ bezeichnet einen Flughafen oder eine Gruppe von Flughäfen, für die eine einzige Gebührenerhebungsgrundlage und ein einziger Gebührensatz gelten;
7. „festgestellte Kosten“ bezeichnet die durch den Mitgliedstaat im Voraus festgestellten Kosten nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 550/2004;

⁽¹⁾ ABl. L 341 vom 7.12.2006, S. 3.

⁽²⁾ ABl. L 333 vom 17.12.2010, S. 6.

⁽³⁾ ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

8. „Bezugszeitraum“ bezeichnet den Bezugszeitraum für das durch Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 eingerichtete Leistungssystem;
9. „Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln“ bezeichnet die Summe der nach Instrumentenflugregeln durchgeführten Starts und Landungen, berechnet als Jahresdurchschnitt der drei Jahre vor Einreichung des Leistungsplans;
10. „sonstige Einnahmen“ bezeichnet Einnahmen, die von der öffentlichen Hand stammen, einschließlich Finanzhilfen aus Unterstützungsprogrammen der Union wie dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V), der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und dem Kohäsionsfonds, Einnahmen aus gewerblichen Tätigkeiten und/oder, im Fall von Gebührensätzen für den An- und Abflug, Einnahmen aus Verträgen oder Vereinbarungen zwischen Flugsicherungsorganisationen und Flughafenbetreibern;
11. „Leistungsplan“ bezeichnet einen Leistungsplan, der im Einklang mit den Bestimmungen der Artikel 11 bis 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 erstellt und verabschiedet wurde;
12. „tatsächliche Kosten“ bezeichnet die tatsächlich in einem Jahr für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstandenen Kosten, die einer abschließenden Rechnungsprüfung unterliegen;
13. „CNS-, MET- und AIS-Dienste“ bezeichnet Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Wetterdienste für die Flugsicherung und Flugberatungsdienste;
14. „Umstrukturierungskosten“ bezeichnet erhebliche einmalig anfallende Kosten, die Flugsicherungsorganisationen bei der Umstrukturierung durch die Einführung neuer Technologien und Verfahren und damit verbundener Geschäftsmodelle zur Förderung der Erbringung integrierter Dienste entstehen, wenn ein Mitgliedstaat die Kosten in einem oder mehreren Bezugszeiträumen decken will. Sie können Kosten umfassen, die durch Entschädigung von Arbeitnehmern, Schließung von Flugverkehrskontrollzentren, Verlagerung von Tätigkeiten an neue Standorte und Abschreibung von Vermögenswerten und/oder Erwerb strategischer Beteiligungen an anderen Flugsicherungsorganisationen entstanden sind.
- b) keine finanziellen Anreize für diese Dienste in den wesentlichen Leistungsbereichen Kapazität und Umwelt gemäß Artikel 15 festzulegen,
- und bezüglich Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug
- c) keine Kosten für den An- und Abflug gemäß Artikel 12 zu berechnen,
- d) keine Gebührensätze für den An- und Abflug gemäß Artikel 17 festzusetzen.
2. Zum Zweck der Feststellung, dass einige oder alle ihrer Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Dienste Marktbedingungen unterliegen, nehmen die Mitgliedstaaten eine detaillierte Bewertung anhand aller in Anhang I festgelegten Kriterien vor. Die Bewertung schließt die Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer ein.
3. Die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten legen der Kommission spätestens 19 Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums oder der Geltung der gemäß Absatz 1 getroffenen Beschlüsse einen detaillierten Bericht über den Inhalt und die Ergebnisse der Bewertung gemäß Absatz 2 vor. Dem Bericht sind entsprechende Nachweise beizulegen, gegebenenfalls einschließlich Ausschreibungsunterlagen, einer Begründung der Auswahl des Dienstleisters, einer Beschreibung der Vorkehrungen, die dem ausgewählten Dienstleister auferlegt wurden, um zu gewährleisten, dass Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Dienste kosteneffizient erbracht werden, und des Ergebnisses der Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer. Im Bericht sind die Schlussfolgerungen des Mitgliedstaats ausführlich zu begründen.
4. Schließt sich die Kommission der Auffassung an, dass Marktbedingungen im Einklang mit den Anforderungen von Anhang I vorliegen, teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat innerhalb von vier Monaten nach Eingang des Berichts mit. Der Zeitraum von vier Monaten verlängert sich auf sechs Monate nach Eingang des Berichts, falls die Kommission der Auffassung ist, dass zusätzliche Nachweise notwendig sind, um das Vorliegen von Marktbedingungen festzustellen.

Artikel 3

Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und CNS-, MET- und AIS-Dienste, die Marktbedingungen unterliegen

1. Unbeschadet der Anwendung der Grundsätze von Artikel 14 und 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 und vorbehaltlich der Bewertung gemäß Absatz 2 können die Mitgliedstaaten vor Beginn eines Bezugszeitraums oder in begründeten Fällen während des Bezugszeitraums durch Beschluss feststellen, dass einige oder alle ihrer Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Dienste Marktbedingungen unterliegen. In diesem Fall finden die Bestimmungen dieser Verordnung Anwendung, die betreffenden Mitgliedstaaten können jedoch in Bezug auf diese Dienste beschließen:

a) keine festgestellten Kosten gemäß Artikel 7 zu berechnen,

Stellt die Kommission fest, dass Marktbedingungen nicht vorliegen, beschließt sie innerhalb von sechs Monaten nach Eingang des Berichts und im Einklang mit dem Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, dass die betroffenen Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieser Verordnung vollständig anzuwenden haben. Ein solcher Beschluss ergeht nach Konsultation der betreffenden Mitgliedstaaten.

5. Der Bericht des Mitgliedstaats und der Beschluss der Kommission gemäß Absatz 4 gelten für die Dauer des betreffenden Bezugszeitraums und werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und es wird ein Verweis darauf im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 4

Grundsätze der gemeinsamen Gebührenregelung

1. Für die gemeinsame Gebührenregelung gelten die Grundsätze in Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.
2. Die festgestellten Kosten von Strecken-Flugsicherungsdiensten werden aus Streckengebühren, die den Nutzern von Flugsicherungsdiensten gemäß den Bestimmungen von Kapitel III auferlegt werden, und/oder anderen Einnahmen finanziert.
3. Die festgestellten Kosten von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug werden aus An- und Abfluggebühren, die den Nutzern von Flugsicherungsdiensten gemäß den Bestimmungen von Kapitel III auferlegt werden, und/oder anderen Einnahmen finanziert.
4. Die Absätze 2 und 3 lassen die Finanzierung der Freistellung bestimmter Nutzer von Flugsicherungsdiensten aus anderen Einnahmequellen gemäß Artikel 10 unberührt.
5. Die gemeinsame Gebührenregelung gewährleistet die Transparenz und die Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer in Bezug auf die Erhebungsgrundlage und die Zuordnung von Kosten zu den verschiedenen Diensten.
6. Einnahmen, die aus Streckengebühren oder An- und Abfluggebühren stammen, die gemäß Artikel 11 und 12 festgelegt wurden, dürfen nicht zur Finanzierung gewerblicher Tätigkeiten von Flugsicherungsorganisationen verwendet werden.

Artikel 5

Festlegung von Gebührenzonen

1. Die Mitgliedstaaten legen in dem ihrer Zuständigkeit unterstehenden Luftraum, in dem Flugsicherungsdienste für Luftraumnutzer erbracht werden, Gebührenzonen fest.
2. Die Gebührenzonen werden nach Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer entsprechend den Flugverkehrskontrollvorgängen und -diensten festgelegt.
3. Eine Streckengebührenzone reicht vom Boden bis einschließlich zum oberen Luftraum. Für komplexe An- und Abflugbereiche können die Mitgliedstaaten eine besondere Zone innerhalb einer Gebührenzone ausweisen.
4. Erstrecken sich Gebührenzonen über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, gewährleisten die betreffenden Mitgliedstaaten die Kohärenz und Einheitlichkeit bei der Anwendung dieser Verordnung in dem betreffenden Luftraum.

5. Eine An- und Abfluggebührenzone kann im Laufe eines Bezugszeitraums geändert werden. In diesem Fall sind die Mitgliedstaaten verpflichtet,

- a) der Kommission die maßgeblichen Kosten- und Verkehrsdaten vorzulegen, die es ihr ermöglichen, konsistente Kosten- und Verkehrsdatenreihen, die der Situation vor und nach der Änderung Rechnung tragen, neu zu erstellen und ihre Aufgaben zur Leistungsüberwachung gemäß Artikel 18 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 wahrzunehmen;
- b) die Vertreter der Luftraumnutzer zu konsultieren und deren Stellungnahmen der Kommission zu übermitteln;
- c) der Kommission eine Bewertung der Auswirkungen der Veränderungen auf die Kosteneffizienzziele und die Leistungsüberwachung der Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug vorzulegen und anzugeben, wie sie die Leistungsüberwachung während des restlichen Bezugszeitraums durchführen.

KAPITEL II

KOSTEN DER FLUGSICHERUNG

Artikel 6

Kostenrelevante Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten

1. Die Flugsicherungsorganisationen gemäß Artikel 1 Absätze 2 und 4 geben die Kosten an, die bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten in Bezug auf die Einrichtungen und Dienste anfallen, die gemäß dem regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region, in den ihrer Zuständigkeit unterstehenden Gebührenzonen bereitgestellt und betrieben werden.

Diese Kosten umfassen Ausgaben für Verwaltung, Ausbildung, Studien, Tests und Versuche sowie für Forschung und Entwicklung im Bereich dieser Dienste.

2. Die Mitgliedstaaten können gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 folgende Kosten als festgestellte Kosten angeben, wenn sie bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten entstehen:

- a) den nationalen Behörden entstandene Kosten,
- b) qualifizierten Stellen im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 entstandene Kosten,
- c) Kosten aus internationalen Übereinkünften.

3. Gemäß Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 kann ein Teil der Einnahmen aus den Gebühren zur Finanzierung gemeinsamer Vorhaben für netzbezogene Funktionen verwendet werden, die von besonderer Bedeutung für die Verbesserung der Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste sind. In solchen Fällen wenden die Mitgliedstaaten umfassende und transparente Rechnungslegungspraktiken an, um zu gewährleisten, dass die Luftraumnutzer nicht doppelt mit Gebühren belastet werden. Festgestellte Kosten, die sich aus einem gemeinsamen Vorhaben ergeben, werden nach Maßgabe von Anhang II und Anhang VII eindeutig angegeben.

4. Investitionen in neue Flugverkehrsmanagementsysteme und Maßnahmen zur umfassenden Überholung bestehender ATM-Systeme können als kostenrelevant geltend gemacht werden, sofern sie im Einklang mit der Umsetzung des europäischen ATM-Masterplans stehen, insbesondere durch die gemeinsamen Vorhaben nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004.

Artikel 7

Berechnung der Kosten

1. Die festgestellten Kosten und die Istkosten umfassen die Kosten kostenrelevanter Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten gemäß Artikel 6 der vorliegenden Verordnung und werden im Einklang mit den Rechnungslegungsanforderungen von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 ermittelt.

Die aus der Einführung der internationalen Rechnungslegungsstandards (IAS) resultierenden einmaligen Effekte können über einen Zeitraum bis zu 15 Jahren verteilt werden.

Unbeschadet der Artikel 17 und 19 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 werden die festgestellten Kosten vor dem Beginn jedes Bezugszeitraums als Teil des Leistungsplans für jedes Kalenderjahr während des Bezugszeitraums sowohl real als auch nominal festgelegt. Für jedes Jahr des Bezugszeitraums wird die Differenz zwischen den nominal vor dem Bezugszeitraum angegebenen festgestellten Kosten und den festgestellten Kosten, die auf der Grundlage der Differenz zwischen der tatsächlichen von der Kommission im harmonisierten Verbraucherpreisindex von Eurostat, der im April des Jahres n veröffentlicht wird, erfassten Inflation und der angenommenen Inflation gemäß dem Leistungsplan für das Jahr vor dem Bezugszeitraum und für jedes Jahr des Bezugszeitraums, angepasst wurden, auf das Jahr $n + 2$ für die Berechnung des Gebührensatzes vorgetragen.

Die festgestellten Kosten und die Istkosten werden in der Landeswährung angegeben. Wird bezüglich eines funktionalen Luftraumblocks eine gemeinsame Gebührenzone mit einem einheitlichen Gebührensatz eingerichtet, gewährleisten die betreffenden Mitgliedstaaten die Umrechnung der nationalen Kosten in Euro oder in die Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten, um eine transparente Berechnung des Gebührensatzes in Anwendung von Artikel 17 Absatz 1 zu ermöglichen. Diese Mitgliedstaaten setzen die Kommission und Eurocontrol hiervon in Kenntnis.

2. Die Kosten nach Absatz 1 werden aufgeschlüsselt nach Personalkosten, sonstige Betriebskosten, Abschreibungen, Kapitalkosten und außerordentliche Posten, einschließlich nicht erstattungsfähiger Steuern und Zölle sowie aller anderen damit zusammenhängenden Kosten.

Die Personalkosten umfassen die Bruttovergütung, die Überstundenvergütung, den Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung sowie Kosten der Altersversorgung und sonstiger Leistungen. Der Berechnung der Kosten der Altersversorgung können vorsichtige Annahmen gemäß dem Rahmen der Versorgungsregelung oder gemäß anwendbarem einzelstaatlichen Recht zugrunde gelegt werden. Diese Annahmen sind im Leistungsplan im Einzelnen anzugeben.

Sonstige Betriebskosten umfassen Kosten, die durch den Bezug von Waren und Dienstleistungen entstanden sind, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzt wurden, insbesondere Ausgaben für ausgelagerte Dienstleistungen, für ex-

ternes Personal, Material-, Energie-, Versorgungskosten, Mietkosten, Ausgaben für Ausrüstungen und Einrichtungen, Instandhaltungs-, Versicherungs- und Reisekosten. Erwirbt ein Dienstleister für Flugsicherungsdienste andere Flugsicherungsdienstleistungen, so führt der Dienstleister die tatsächlichen Ausgaben für diese Dienste unter seinen sonstigen Betriebskosten auf.

Die Abschreibungen beziehen sich auf das gesamte Anlagevermögen, das für Flugsicherungsdienste eingesetzt wird. Das Anlagevermögen wird entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Kosten des Anlagevermögens linear abgeschrieben. Die Abschreibung kann auf der Grundlage der Anschaffungs- oder der Wiederbeschaffungskosten berechnet werden. Die Methodik darf während des Abschreibungszeitraums nicht geändert werden und muss im Einklang mit der angewendeten Methode zur Berechnung der Kapitalkosten stehen (nominale Kapitalkosten bei Zugrundelegung der Anschaffungskosten und reale Kapitalkosten bei Zugrundelegung der Wiederbeschaffungskosten). Werden Wiederbeschaffungskosten zugrunde gelegt, sind auch die entsprechenden Anschaffungskosten anzugeben, um einen Vergleich und eine Bewertung zu ermöglichen.

Die Kapitalkosten entsprechen dem Produkt aus

- a) der Summe des von der nationalen Aufsichtsbehörde ermittelten durchschnittlichen Nettobuchwerts des von der Flugsicherungsorganisation eingesetzten Anlagevermögens und etwaigen Berichtigungen auf das Gesamtvermögen, das bereits in Betrieb ist oder das sich im Bau befindet, und des durchschnittlichen Nettoumlaufvermögens, ausschließlich zinstragender Konten, das für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten erforderlich ist, und
- b) dem gewichteten Durchschnitt aus dem Zinssatz für Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalverzinsung. Für Flugsicherungsorganisationen ohne Eigenkapital wird der gewichtete Durchschnitt auf der Grundlage einer Rendite berechnet, die auf die Differenz zwischen dem Gesamtvermögen nach Buchstabe a und den Verbindlichkeiten angewendet wird.

Außerordentliche Posten sind einmalige Kosten, die im Laufe desselben Jahres bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten angefallen sind.

Alle Berichtigungen, die über die Bestimmungen der internationalen Rechnungslegungsstandards (IAS) hinausgehen, sind im Leistungsplan zur Überprüfung durch die Kommission und in den gemäß Anhang II vorzulegenden zusätzlichen Informationen anzugeben.

3. Für die Zwecke der Berechnung der Kapitalkosten in Absatz 2 ist den Faktoren, die zu gewichten sind, das anteilmäßige Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenfinanzierung zugrunde zu legen. Der Zinssatz für Verbindlichkeiten entspricht dem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz für Verbindlichkeiten der Flugsicherungsorganisation. Die Eigenkapitalrendite ist die im Leistungsplan für den Berichtszeitraum angegebene Rendite, der das tatsächliche finanzielle Risiko der Flugsicherungsorganisation gemäß der Bewertung vor dem Bezugszeitraum zugrunde zu legen ist.

Fließen Vermögensgegenstände in die Berechnung der Kapitalkosten ein, obwohl sie nicht der Flugsicherungsorganisation gehören, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Kosten dieser Vermögensgegenstände nicht zweimal in Ansatz gebracht werden.

4. Bei der Berechnung der tatsächlichen Kosten können auch die Umstrukturierungskosten von Flugsicherungsorganisationen in Ansatz gebracht werden, die in Bezugszeiträumen vor dem Bezugszeitraum/den Bezugszeiträumen der Anlastung angefallen sind und für die eine Darlegung der Wirtschaftlichkeit einen Nettonutzen für die Nutzer im zeitlichen Verlauf belegt.

Die nationale Aufsichtsbehörde übermittelt der Kommission die Darlegung der Wirtschaftlichkeit, einen Plan für die Anlastung der Umstrukturierungskosten sowie die Ergebnisse einer Konsultation der Vertreter der Luftraumnutzer zur Darlegung der Wirtschaftlichkeit und zum Plan für die Anlastung der Umstrukturierungskosten.

Stellt die Kommission fest, dass der zu erwartende Nettonutzen für die Nutzer im zeitlichen Verlauf nachgewiesen ist, teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat innerhalb von fünf Monaten nach Eingang der Vorlage der nationalen Aufsichtsbehörde mit.

Stellt die Kommission fest, dass der zu erwartende Nettonutzen für die Nutzer im zeitlichen Verlauf nicht nachgewiesen ist, beschließt sie nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 innerhalb von fünf Monaten nach Eingang der Vorlage der nationalen Aufsichtsbehörde, dass die Kosten für die Umstrukturierung von Flugsicherungsorganisationen nicht angelastet werden und teilt dies dem betreffenden Mitgliedstaat mit.

Der betreffende Mitgliedstaat berichtet über die Entwicklung der Umstrukturierungskosten und den Nettonutzen für die Nutzer in seinem Jahresbericht nach Artikel 18 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013.

Artikel 8

Aufschlüsselung der Kosten

1. Die Kosten für kostenrelevante Dienste, Einrichtungen und Tätigkeiten im Sinne von Artikel 6 werden den Gebührenzonen, in denen sie tatsächlich entstanden sind, in nachvollziehbarer Weise zugewiesen.

Sind Kosten in verschiedenen Gebührenzonen angefallen, werden sie anteilmäßig anhand einer transparenten Methode gemäß Artikel 9 zugewiesen.

2. Die Kosten für Dienste für den An- und Abflug beziehen sich auf folgende Dienste:

- a) Flugplatzkontrolldienste, Fluginformationsdienste für den Flugplatzverkehr einschließlich Flugverkehrsberatungs- und Flugalarmdienste;
- b) Flugverkehrsdienste für den An- und Abflug eines Luftfahrzeugs innerhalb einer bestimmten Entfernung zu einem Flughafen auf der Basis der operationellen Erfordernisse;
- c) eine angemessene Zuweisung aller anderen Bestandteile der Flugsicherungsdienste unter Berücksichtigung einer verhältnismäßigen Aufteilung zwischen Strecken- bzw. An- und Abflugdiensten.

Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstaben b und c legen die Mitgliedstaaten vor dem Beginn jedes Bezugszeitraums für jeden Flughafen die Kriterien fest, die zur Aufteilung der Kosten auf An- und Abflugdienste einerseits und Streckendienste andererseits verwendet werden, und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

3. Die Kosten für Streckendienste beziehen sich auf die Kosten in Absatz 1 mit Ausnahme der Kosten in Absatz 2.

4. Sofern für Flüge nach Sichtflugregeln gemäß Artikel 10 eine Freistellung gewährt wird, ermittelt die Flugsicherungsorganisation die Kosten der für Flüge nach Sichtflugregeln erbrachten Flugsicherungsdienste und weist sie getrennt von den Kosten für Flugsicherungsdienste aus, die für Flüge nach Instrumentenflugregeln erbracht wurden. Diese Kosten können im Wege einer Grenzkostenrechnung ermittelt werden, bei der der Nutzen für Flüge nach Instrumentenflugregeln berücksichtigt wird, der aus den für Flüge nach Sichtflugregeln erbrachten Diensten resultiert.

Artikel 9

Transparenz der Kosten und der Gebührenerhebung

1. Die Mitgliedstaaten laden auf koordinierte Weise spätestens sieben Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums die Vertreter der Luftraumnutzer zu einer Konsultation über die festgestellten Kosten, geplante Investitionen, Prognosen zu den Dienstleistungseinheiten, die Gebührenpolitik und die sich daraus ergebenden Gebührensätze ein. Sie werden dabei von den Flugsicherungsorganisationen unterstützt. Die Mitgliedstaaten ermitteln die Kosten ihrer nationalen oder funktionalen Luftraumblocke auf transparente Weise gemäß Artikel 6 und machen ihre Gebührensätze den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission und gegebenenfalls Eurocontrol zugänglich.

Während des Berichtszeitraums laden die Mitgliedstaaten die Vertreter der Luftraumnutzer alljährlich und in koordinierter Weise zu einer Konsultation über alle Abweichungen von den Vorausschätzungen ein, insbesondere im Hinblick auf:

- a) den tatsächlichen Verkehr und die tatsächlichen Kosten im Vergleich zu dem prognostizierten Verkehr und den festgestellten Kosten;
- b) die Umsetzung des Verfahrens zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 13;
- c) die Umsetzung des Verfahrens zur Kostenteilung nach Artikel 14;
- d) die Anreizregelungen nach Artikel 15.
- e) die Differenzierung der Gebühren nach Artikel 16.

Die Konsultation kann regional durchgeführt werden. Die Vertreter der Luftraumnutzer haben das Recht, weitere Konsultationen zu beantragen. Eine systematische Konsultation der Nutzer erfolgt ebenfalls nach Auslösung eines Warnverfahrens nach Artikel 17 und 19 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013, das zu einer Überarbeitung der festgestellten Kosten je Leistungseinheit führt.

2. Die Angaben gemäß Absatz 1 basieren auf den Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen in den Anhängen II, VI und VII. Wird gemäß Artikel 3 festgestellt, dass Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Dienste Marktbedingungen unterliegen, basieren die Angaben gemäß Absatz 1 auf den Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen in Anhang III. Die entsprechenden Unterlagen werden den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission, Eurocontrol und den nationalen Aufsichtsbehörden drei Wochen vor der Konsultation zur Verfügung gestellt. Für die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte jährliche Konsultation werden die relevanten Unterlagen den Vertretern der Luftraumnutzer, der Kommission, Eurocontrol und den nationalen Aufsichtsbehörden jährlich spätestens am 1. Juni zur Verfügung gestellt.

3. Um die Berichterstattung über die Erreichung der Leistungsziele gemäß Artikel 18 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 zu ermöglichen, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission und Eurocontrol bis zum 1. Juni jeden Jahres ihre im vorangegangenen Jahr tatsächlich angefallenen Kosten und die Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den im Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten anhand der Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen in den Anhängen II, VI und VII. Mitgliedstaaten, die durch Beschluss festgestellt haben, dass Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Dienste Marktbedingungen in Einklang mit Artikel 3 unterliegen, übermitteln diese Informationen anhand der Berichtstabellen und detaillierten Bestimmungen in Anhang III.

KAPITEL III

FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNGSDIENSTE DURCH FLUGSICHERUNGSGEBÜHREN

Artikel 10

Freistellung von Flugsicherungsgebühren

1. Die Mitgliedstaaten stellen folgende Flüge von den Streckengebühren frei:

- a) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als zwei Tonnen;
- b) gemischte Flüge nach Sichtflug-/Instrumentenflugregeln in Gebührenzonen, in denen sie ausschließlich als Flug nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und in denen für Flüge nach Sichtflugregeln keine Gebühren erhoben werden;
- c) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von in offizieller Mission befindlichen herrschenden Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen, sowie Staatsoberhäuptern, Regierungschefs und von zur Regierung gehörenden Ministern durchgeführt werden; die Freistellung ist in jedem Fall durch Angabe des entsprechenden Status oder eines entsprechenden Vermerks im Flugplan zu belegen;
- d) von einem zuständigen Such- und Rettungsdienst zugelassene Such- und Rettungsflüge.

2. Die Mitgliedstaaten können folgende Flüge von den Streckengebühren freistellen:

- a) Militärflüge von Militärluftfahrzeugen eines beliebigen Staates;

- b) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist; diese Flüge dürfen nur im Luftraum des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden und nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Positionierung oder Überführung von Luftfahrzeugen genutzt werden;
- c) Flüge, die ausschließlich zur Kontrolle oder Vermessung von Bodenausrüstungen durchgeführt werden, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge der betreffenden Luftfahrzeuge zu einem bestimmten Einsatzort;
- d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt;
- e) Flüge nach Sichtflugregeln;
- f) von der zuständigen Stelle genehmigte Flüge für humanitäre Zwecke;
- g) Flüge des Zolls und der Polizei.

3. Die Mitgliedstaaten können die in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Flüge von den An- und Abfluggebühren freistellen.

4. Die Kosten für gebührenfreie Flüge setzen sich zusammen aus:

- a) den Kosten gebührenfreier Flüge nach Sichtflugregeln gemäß Artikel 8 Absatz 4 und
- b) den Kosten gebührenfreier Flüge nach Instrumentenflugregeln, die als Produkt der für Flüge nach Instrumentenflugregeln anfallenden Kosten und dem Verhältnis zwischen der Anzahl der gebührenfreien Dienstleistungseinheiten und der Gesamtzahl der Dienstleistungseinheiten berechnet werden, wobei die Gesamtzahl der Dienstleistungseinheiten für Flüge nach Instrumentenflugregeln sowie die Dienstleistungseinheiten für Flüge nach Sichtflugregeln umfasst, sofern diese nicht gebührenfrei sind. Die für Flüge nach Instrumentenflugregeln anfallenden Kosten entsprechen den Gesamtkosten abzüglich der Kosten der Flüge nach Sichtflugregeln.

5. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass den Flugsicherungsorganisationen die von ihnen für gebührenfreie Flüge erbrachten Dienstleistungen vergütet werden.

Artikel 11

Berechnung der Streckengebühren

1. Die Streckengebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten Streckengebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese Streckengebührenzone festgesetzten Gebührensatz und den Strecken-Dienstleistungseinheiten für diesen Flug; die Möglichkeit nach Artikel 4 Absatz 2, Strecken-Flugsicherungsdienste durch andere Einnahmen zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt.

2. Der Gebührensatz und die Strecken-Dienstleistungseinheiten werden nach Maßgabe von Anhang IV berechnet.

Artikel 12

Berechnung der An- und Abfluggebühren

1. Die An- und Abfluggebühr für einen bestimmten Flug in einer bestimmten An- und Abfluggebührenzone entspricht dem Produkt aus dem für diese An- und Abfluggebührenzone festgesetzten Gebührensatz und den An- und Abflug-Dienstleistungseinheiten für diesen Flug; die Möglichkeit nach Artikel 4 Absatz 3, Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug durch andere Einnahmen zu finanzieren, bleibt hiervon unberührt. Für die Zwecke der Gebührenerhebung zählen An- und Abflug als ein Flug. Zählereinheit ist entweder der ankommende oder abgehende Flug.

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

Artikel 13

Teilung des Verkehrsrisikos

1. Es wird eine Regelung für die Teilung des Verkehrsrisikos im Einklang mit den Grundsätzen nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 angewendet.

2. Die folgenden Kosten werden nicht in die Teilung des Verkehrsrisikos einbezogen und führen zu einer Erhöhung oder Verringerung der festgestellten Kosten in dem oder den Folgejahren ungeachtet der Verkehrsentwicklung:

- a) die gemäß Artikel 6 Absatz 2 festgestellten Kosten mit Ausnahme von Vereinbarungen über die grenzübergreifende Erbringung von Flugverkehrsdiensten;
- b) die festgestellten Kosten für Flugwetterdienste;
- c) die Berichtigung aufgrund der Differenz zwischen prognostizierter und tatsächlicher Inflation gemäß Artikel 7 Absatz 1;
- d) die Anlastung von Umstrukturierungskosten, falls diese gemäß Artikel 7 Absatz 4 genehmigt wurde;
- e) der sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos ergebende Übertrag;
- f) die genehmigten Überträge aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum, die sich aus der Regelung zur Kostenteilung nach Artikel 14 ergeben;
- g) Boni oder Mali, die sich aus den Regelungen für finanzielle Anreize nach Artikel 15 ergeben;
- h) zu hohe oder zu geringe Anlastungen, die sich aus der Differenzierung der Flugsicherungsgebühren nach Artikel 16 ergeben können;
- i) zu hohe oder zu geringe Anlastungen, die durch Verkehrsschwankungen verursacht sind;

- j) für den zweiten Bezugszeitraum die zu hohen oder zu geringen auf die Mitgliedstaaten entfallenden Anlastungen bis einschließlich 2011 in Bezug auf Strecken-Flugsicherungsdienste und 2014 in Bezug auf Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug.

Die Mitgliedstaaten können außerdem die festgestellten Kosten von Flugsicherungsorganisationen von der Teilung des Verkehrsrisikos ausnehmen, denen die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 gestattet wurde.

3. Falls in einem Jahr *n* die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten um nicht mehr als 2 % über oder unter der im Leistungsplan getroffenen Prognose für das Jahr *n* liegt, werden die zusätzlichen Einnahmen oder der Einnahmeverlust der Flugsicherungsorganisation in Bezug auf die festgestellten Kosten nicht übertragen.

4. Falls in einem Jahr *n* die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten um mehr als 2 % über der im Leistungsplan für das Jahr *n* getroffenen Prognose liegt, werden die festgestellten Kosten des Jahres *n* + 2 um mindestens 70 % der zusätzlichen Einnahmen der betreffenden Flugsicherungsorganisation(en) verringert, die 2 % der Differenz zwischen den tatsächlichen und den prognostizierten Dienstleistungseinheiten in Bezug auf die festgestellten Kosten im Leistungsplan überschreiten.

Falls in einem Jahr *n* die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten um mehr als 2 % unter der im Leistungsplan für das Jahr *n* getroffenen Prognose liegt, werden die festgestellten Kosten frühestens ab dem Jahr *n* + 2 um höchstens 70 % des Einnahmeverlusts der betreffenden Flugsicherungsorganisation(en) verringert, der 2 % der Differenz zwischen den tatsächlichen und den prognostizierten Dienstleistungseinheiten in Bezug auf die festgestellten Kosten im Leistungsplan überschreitet.

5. Falls in einem Jahr *n* die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten 90 % der im Leistungsplan für das Jahr *n* getroffenen Prognose unterschreitet, werden die festgestellten Kosten frühestens ab dem Jahr *n* + 2 um den vollen Betrag des Einnahmeverlusts der betreffenden Flugsicherungsorganisation(en) erhöht, der 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen und den prognostizierten Dienstleistungseinheiten in Bezug auf die festgestellten Kosten im Leistungsplan überschreitet.

Falls in einem Jahr *n* die tatsächliche Zahl der Dienstleistungseinheiten 110 % der im Leistungsplan für das Jahr *n* getroffenen Prognose übersteigt, werden die festgestellten Kosten des Jahres *n* + 2 um den vollen Betrag der zusätzlichen Einnahmen der betreffenden Flugsicherungsorganisation(en) verringert, die 10 % der Differenz zwischen den tatsächlichen und den prognostizierten Dienstleistungseinheiten in Bezug auf die festgestellten Kosten im Leistungsplan überschreiten.

6. Im Fall von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug können die Mitgliedstaaten beschließen, für Flughäfen mit weniger als 225 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr die Bestimmungen der Absätze 3, 4 und 5 nicht anzuwenden. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihren Beschluss innerhalb von zwei Monaten nach der Veröffentlichung dieser Verordnung mit.

Artikel 14

Kostenteilung

1. Es wird eine Regelung für die Kostenteilung in Übereinstimmung mit folgenden Grundsätzen angewendet:

- a) Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt unter den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, kann die sich ergebende Differenz von der Flugsicherungsorganisation, dem Mitgliedstaat oder der betreffenden qualifizierten Stelle einbehalten werden.
- b) Falls die Istkosten im Bezugszeitraum insgesamt über den zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten liegen, wird die sich ergebende Differenz von der Flugsicherungsorganisation, dem Mitgliedstaat oder der betreffenden qualifizierten Stelle getragen.

2. Von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und b ausgenommene Kosten:

- a) Die Kostenteilung gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b gilt nicht für die Differenz zwischen den festgestellten Kosten und den Istkosten bezüglich der Kostenpositionen, für die die Flugsicherungsorganisation, der Mitgliedstaat oder qualifizierte Stellen angemessene und identifizierbare Maßnahmen zur Bewältigung ergriffen haben, die jedoch als Kostenpositionen angesehen werden können, die sich ihrer Kontrolle entziehen aufgrund
 - i) unvorhergesehener Änderungen nationaler Pensionsvorschriften, der Rechtsvorschriften zur Pensionsrechnungslage oder der sich aus unvorhergesehenen Finanzmarktbedingungen ergebenden Pensionskosten;
 - ii) erheblicher Änderungen der Zinssätze für Darlehen zur Deckung von Kosten, die sich aus der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ergeben;
 - iii) unvorhergesehener und neuer Kostenpositionen, die nicht im Leistungsplan abgedeckt sind, aber aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen erforderlich sind;
 - iv) unvorhergesehener Änderungen in nationalen Steuervorschriften;
 - v) unvorhergesehener Änderungen der Kosten oder Einnahmen, die sich aus internationalen Vereinbarungen ergeben.
- b) Unbeschadet Artikel 7 Absatz 1 dritter Unterabsatz wird jede Kostenposition unter Absatz 2 Buchstabe a von der nationalen Aufsichtsbehörde festgelegt und im Leistungsplan ist für jede Kostenposition bezüglich des vorhergehenden Bezugszeitraums anzugeben:
 - i) eine vollständige Beschreibung der Kostenposition;

ii) die für diese Position im Leistungsplan zugewiesenen Kosten;

iii) die Begründung, warum die Kostenposition als unter Absatz 2 Buchstabe a anstelle von Absatz 1 Buchstaben a und b fallend anzusehen ist;

iv) die zugrunde liegenden externen Ereignisse oder Umstände außerhalb der Kontrolle der nationalen Aufsichtsbehörden, der Flugsicherungsorganisationen oder der betreffenden qualifizierten Stelle, die bezüglich dieser Kostenposition eine Abweichung der tatsächlichen Kosten von den festgestellten Kosten ausgelöst haben;

v) zur Bewältigung des mit dieser Kostenposition verbundenen Kostenrisikos getroffene Maßnahmen.

c) Die Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den festgestellten Kosten bezüglich dieser Kostenpositionen ist gemäß Anhang VII.2 anzugeben und zu erläutern.

d) Wenn als Ergebnis der Ausnahme von Kosten vom Anwendungsbereich des Absatzes 2 Buchstabe a die tatsächlichen Kosten im gesamten Bezugszeitraum niedriger sind als die zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten, wird die sich ergebende Differenz mittels Übertrag auf den oder die folgenden Bezugszeiträume an die Luftraumnutzer zurückgegeben.

e) Wenn als Ergebnis der Einbeziehung von Kosten in den Anwendungsbereich des Absatzes 2 Buchstabe a die tatsächlichen Kosten im gesamten Bezugszeitraum höher sind als die zu Beginn des Bezugszeitraums ermittelten festgestellten Kosten, wird die sich ergebende Differenz mittels Übertrag auf den oder die folgenden Bezugszeiträume auf die Luftraumnutzer abgewälzt.

f) Die betreffende nationale Aufsichtsbehörde vergewissert sich jedes Jahr, dass sich die Abweichung der Istkosten von den festgestellten Kosten tatsächlich aus in Absatz 2 Buchstabe a angegebenen relevanten Ereignissen oder Umständen ergibt und den Bestimmungen von Absatz 2 Buchstabe b entspricht. Sie vergewissert sich ferner, dass die Kostenabweichung bei Abwälzung auf die Nutzer genau angegeben und kategorisiert wird. Sie unterrichtet die Luftraumnutzer jährlich und erstattet der Kommission jährlich Bericht über die Ergebnisse ihrer Bewertung. Wenn die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Eingang des jährlichen Bewertungsbericht der betreffenden nationalen Aufsichtsbehörde zu dem Schluss kommt, dass der Bericht nicht belegt, dass sich die Abweichung der Istkosten von den festgestellten Kosten tatsächlich aus in Absatz 2 Buchstabe a angegebenen relevanten Ereignissen oder Umständen ergibt und den Bestimmungen von Absatz 2 Buchstabe b entspricht, beschließt sie nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, dass es dem/den betreffenden Mitgliedstaat/en nicht erlaubt ist, die Bestimmungen von Absatz 2 in Bezug auf die Abweichung der Istkosten von den festgestellten Kosten je nach ihren Feststellungen ganz oder teilweise anzuwenden.

- g) Die Übertragsbeträge sind nach Faktoren aufzuschlüsseln und in den zusätzlichen Informationen, die gemäß Anhang VI bereitzustellen sind, darzulegen.

Artikel 15

Anreizregelungen für Flugsicherungsorganisationen

1. Im Einklang mit Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 legen die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für ihre Flugsicherungsorganisationen im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität fest und können solche finanziellen Anreize im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt festlegen. Die Anreize bestehen aus Boni für die Übererfüllung und Mali für die Untererfüllung der zu erreichenden Leistungsniveaus und werden je nach erreichtem Leistungsniveau zu den festgelegten festgestellten Kosten addiert bzw. von diesen abgezogen.

Die Regelungen für finanzielle Anreize haben folgenden Grundsätzen zu entsprechen:

- a) Der Gebührensatz des Jahres $n + 2$ wird angepasst, so dass sich ein Bonus für die Übererfüllung oder ein Malus für die Untererfüllung je nach dem tatsächlichen Leistungsniveau der Flugsicherungsorganisation bezüglich des betreffenden Ziels im Jahr n ergibt;
- b) das anwendbare Bonus- und Malusniveau muss den zu erreichenden Zielen und der erreichten Leistung angemessen sein. Es darf kein Bonus gewährt werden für Leistungen, die auf dem Niveau der Leistungsziele oder darunter liegen;
- c) das anzuwendende Bonus- und Malusniveau ist gleich hoch;
- d) der Höchstbetrag der gesamten Boni wie der Höchstbetrag der gesamten Mali darf jeweils 1 % der Einnahmen aus Flugsicherungsdiensten im Jahr n nicht überschreiten;
- e) das Niveau der Leistungsabweichungen und das anwendbare Bonus- und Malusniveau werden im Anschluss an die Konsultation nach Artikel 9 ermittelt und im Leistungsplan festgelegt;
- f) im Fall von Zielvorgaben auf der Ebene funktionaler Luft-raumblöcke werden Boni und Mali auf die betreffenden Flugsicherungsorganisationen angewendet;
- g) für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität können die Zielwerte für die Leistung nur zur Abdeckung von Verspätungen angepasst werden, die mit der ATC-Kapazität, der ATC-Streckenführung, der ATC-Personalausstattung, der ATC-Ausrüstung, dem Luftraummanagement und besonderen Ereignissen mit den Codes C, R, S, T, M und P des ATFCM-Nutzerhandbuchs im Zusammenhang stehen.

2. Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die ordnungsgemäße Umsetzung dieser Anreizregelungen durch die Flugsicherungsorganisationen.

Artikel 16

Differenzierung von Flugsicherungsgebühren

1. Die Mitgliedstaaten können nach dem Angebot zur Konsultation gemäß Artikel 9 auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luft-raumblöcke und auf nichtdiskriminierender und transparenter Grundlage die den Luftraumnutzern angelasteten Flugsicherungsgebühren differenzieren, um deren Bemühungen insbesondere in folgenden Bereichen Rechnung zu tragen:

- a) optimierte Nutzung von Flugsicherungsdiensten;
- b) Verringerung der Umweltauswirkungen des Fliegens;
- c) Verringerung der Gesamtkosten der Flugsicherungsdienste und Steigerung ihrer Effizienz, insbesondere durch Differenzierung der Gebühren je nach dem Ausmaß der Engpässe im Netz in einem bestimmten Gebiet oder auf einer bestimmten Strecke zu bestimmten Zeitpunkten.

Die Differenzierung der Gebühren darf nicht zu einer Veränderung der Gesamteinnahmen der Flugsicherungsorganisation führen. Über- oder Unterdeckungen sind auf den nächstfolgenden Zeitraum zu übertragen.

2. Flugsicherungsgebühren können auf nichtdiskriminierender und transparenter Grundlage auch differenziert werden, um die Einführung von ATM-Fähigkeiten im Rahmen von SESAR zu beschleunigen. Die Differenzierung kann insbesondere darauf abzielen, Anreize für die Ausrüstung von Luftfahrzeugen mit Systemen, die Teil gemeinsamer Vorhaben nach Artikel 15a Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 sind, zu schaffen.

3. Die Differenzierung von Flugsicherungsgebühren bedeutet eine Variation der Streckengebühren und/oder der An- und Abfluggebühren, die auf der Grundlage der Bestimmungen der Artikel 11 und 12 berechnet wurden.

4. Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die ordnungsgemäße Umsetzung der Differenzierung von Flugsicherungsgebühren durch die Flugsicherungsorganisationen.

Artikel 17

Festsetzung der Gebührensätze für die einzelnen Gebührenzonen

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jede Gebührenzone jährlich Gebührensätze festgelegt werden. Unbeschadet Absatz 2 werden die Gebührensätze im Laufe des Jahres nicht geändert.

Gebührensätze werden gemäß folgendem Verfahren festgelegt:

- a) Für jedes Jahr des Bezugszeitraums werden die Gebührensätze für das Jahr n bis zum 1. November des Jahres $n-1$ auf der Grundlage der im Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten je Leistungseinheit und der Anpassungen nach Anhang IV Abschnitt 2.2 und Anhang V berechnet.
- b) Die Gebührensätze für das Jahr n werden der Kommission von dem Mitgliedstaat bis zum 1. Juni des Jahres $n-1$ gemäß den Anforderungen von Artikel 9 Absätze 1 und 2 vorgelegt.

- c) Die Kommission prüft diese Gebührensätze auf der Grundlage der Bestimmungen dieser Verordnung und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013.
- d) Stellt die Kommission fest, dass die Gebührensätze den Bestimmungen dieser Verordnung und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 entsprechen, teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat innerhalb von vier Monaten nach Vorlage der Gebührensätze mit.
- e) Stellt die Kommission fest, dass die Gebührensätze nicht in Einklang mit den Bestimmungen dieser Verordnung und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 stehen, teilt sie dies innerhalb von vier Monaten nach Vorlage der Gebührensätze dem betreffenden Mitgliedstaat mit, der der Kommission binnen eines Monats überarbeitete Gebührensätze vorzulegen hat.
- f) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und gegebenenfalls Eurocontrol die Gebührensätze für jede Gebührenzone bis spätestens 1. November des Jahres n-1 mit.

Gebührensätze werden in Landeswährung festgesetzt. Beschließen Mitgliedstaaten, die Teil eines funktionalen Luftraumblocks bilden, eine gemeinsame Gebührenzone mit einem einheitlichen Gebührensatz einzuführen, wird dieser Gebührensatz in Euro oder in der Landeswährung eines der betreffenden Mitgliedstaaten festgesetzt. Die betreffenden Mitgliedstaaten setzen die Kommission und Eurocontrol von der anwendbaren Währung in Kenntnis.

2. Werden Leistungspläne nach dem 1. November des Jahres vor dem Jahr, in dem der Berichtszeitraum beginnt, verabschiedet oder gemäß Artikel 17 und Artikel 19 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 überarbeitet, werden die Gebührensätze erforderlichenfalls auf der Grundlage des endgültig verabschiedeten Plans oder der anwendbaren Korrekturmaßnahmen neu berechnet. Zu diesem Zweck und in Übereinstimmung mit Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 berechnen und wenden die Mitgliedstaaten ihren Gebührensatz gemäß dem verabschiedeten Leistungsplan so früh wie möglich im Laufe des ersten Jahres des Bezugszeitraums oder des ersten Jahres der Anwendung der überarbeiteten Leistungspläne und -ziele an. Die Differenz bei den Einnahmen aufgrund der vorübergehenden Anwendung des ursprünglichen Gebührensatzes wird für die Berechnung des Gebührensatzes des Folgejahres übertragen. Für das erste Jahr des Bezugszeitraums oder das erste Jahr der Anwendung der überarbeiteten Leistungspläne und -ziele wird die Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 13 auf der Grundlage der im endgültig verabschiedeten Leistungsplan enthaltenen festgestellten Kosten und Dienstleistungseinheiten und der tatsächlichen Dienstleistungseinheiten für das Jahr angewendet.

Artikel 18

Erhebung der Gebühren

1. Die Mitgliedstaaten können die Gebühren im Wege einer einzigen Gebühr je Flug erheben. Werden Gebühren auf regionaler Basis in Rechnung gestellt und erhoben, kann als Rechnungswährung der Euro verwendet werden und es kann ein Verwaltungsgebührensatz für die Kosten der Rechnungsstellung und Gebührenerhebung auf den betreffenden Gebührensatz aufgeschlagen werden. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in

ihrem Namen erhobenen Beträge zur Deckung der Kosten verwendet werden, die im Einklang mit den Bestimmungen dieser Verordnung festgestellt wurden.

2. Alle Flugsicherungsgebühren werden von den Nutzern der Flugsicherungsdienste unverzüglich und vollständig entrichtet.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Anwendung wirksamer Zwangsmaßnahmen. Hierzu können zählen die Verweigerung von Dienstleistungen, die Zurückhaltung des Luftfahrzeugs oder andere Zwangsmaßnahmen nach Maßgabe des geltenden Rechts.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 19

Rechtsbehelf

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf der Grundlage dieser Verordnung ergangene Beschlüsse hinreichend erläutert werden und dass gegen sie ein wirksames Überprüfungs- und/oder Beschwerdeverfahren eingeleitet werden kann.

Artikel 20

Erleichterung der Aufsicht

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

- Rechnungslegungsunterlagen, Vermögensaufstellungen, Inventare und anderes für die Festlegung von Flugsicherungsgebühren relevantes Material zu prüfen;
- Kopien oder Auszüge aus diesen Unterlagen anzufertigen;
- mündliche Erklärungen an Ort und Stelle zu fordern;
- die betreffenden Räumlichkeiten, Grundstücke oder Fahrzeuge zu betreten.

Die Inspektionen und Kontrollen erfolgen in Einklang mit den geltenden Verfahren des Mitgliedstaats, in denen sie durchzuführen sind.

Artikel 21

Überprüfung

Die von der Kommission vorzunehmende Überprüfung des Leistungssystems nach Artikel 24 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 umfasst die Regelung zur Risikoteilung nach Artikel 13, die Regelung zur Kostenteilung nach Artikel 14, die Anreizregelungen nach Artikel 15, die Differenzierung der Gebühren nach Artikel 16 sowie deren Auswirkungen und Wirksamkeit bei der Erreichung der vorgegebenen Leistungsziele.

Artikel 22

Inkrafttreten und Anwendung

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

2. Diese Verordnung gilt ab dem zweiten Bezugszeitraum gemäß Festlegung nach Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 und während dieses Zeitraums. Um die Einführung unionsweiter Ziele gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 vor Beginn des zweiten Bezugszeitraums sowie die Ausarbeitung und Annahme von Leistungsplänen gemäß den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 zu ermöglichen, gelten hinsichtlich der Anwendung des Leistungssystems Artikel 1 Absatz 5, Artikel 3, Artikel 7 Absatz 4, Artikel 9, Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben b bis f und Artikel 17 sowie die Anhänge dieser Verordnung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung.

Artikel 23

Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission

Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste wird mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben.

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

Brüssel, den 3. Mai 2013

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG I

BEWERTUNG DES VORLIEGENS VON MARKTBEDINGUNGEN FÜR DIE ERBRINGUNG VON FLUGSICHERUNGSDIENSTEN FÜR DEN AN- UND ABFLUG UND/ODER CNS-, MET- UND AIS-DIENSTEN GEMÄSS ARTIKEL 3

Zur Feststellung, ob Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug und/oder CNS-, MET- und AIS-Dienste unter Marktbedingungen erbracht werden, sind folgende Bedingungen zu bewerten:

1. Das Ausmaß, in dem Dienstleister die Erbringung dieser Dienstleistungen ungehindert anbieten oder einstellen können:
 - a) das Vorliegen oder Nichtvorliegen maßgeblicher rechtlicher oder wirtschaftlicher Hindernisse, die einen Dienstleister daran hindern würden, die Erbringung dieser Dienste anzubieten oder einzustellen;
 - b) die Vertragslaufzeit und
 - c) das Bestehen eines Verfahrens, das die Übertragung von Vermögensgegenständen und Personal von einer Flugsicherungsorganisation an eine andere ermöglicht.
 2. Das Ausmaß, in dem eine freie Wahl hinsichtlich der Dienstleister gegeben ist, einschließlich — im Falle von Flughäfen — der Möglichkeit, die Dienstleistungen selbst zu erbringen:
 - a) das Vorliegen oder Nichtvorliegen maßgeblicher rechtlicher, vertraglicher oder praktischer Hindernisse für den Wechsel des Dienstleisters oder, im Falle von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug, für die Eigenerbringung der Flugsicherungsdienste durch Flughäfen;
 - b) die Rolle der Vertreter der Luftraumnutzer bei der Auswahl des Dienstleisters.
 3. Das Ausmaß, in dem der Dienstleister aus einer Reihe von Dienstleistern ausgewählt werden kann:
 - a) das Vorliegen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens (nicht anwendbar bei Eigenerbringung);
 - b) falls zutreffend, Belege für die Teilnahme alternativer Dienstleister am Ausschreibungsverfahren, die in der Vergangenheit Dienstleistungen erbracht haben, einschließlich der Möglichkeit der Eigenerbringung für den Flughafen.
 4. Für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug das Ausmaß, in dem Flughäfen wirtschaftlichem Kostendruck oder anreizgestützten Regulierungsmaßnahmen unterliegen:
 - a) ob Flughäfen aktiv im Wettbewerb um Luftfahrtunternehmen stehen;
 - b) das Ausmaß, in dem die Flughäfen die Flugsicherungsgebühren tragen;
 - c) ob die Flughäfen in einem Wettbewerbsumfeld tätig sind oder im Rahmen wirtschaftlicher Anreize, die eine Preisbegrenzung bezwecken oder anderweitig Anreize für eine Kostenreduzierung schaffen.
 5. Falls der Erbringer von Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug oder CNS-, MET- und AIS-Diensten auch Strecken-Flugsicherungsdienste erbringt, müssen diese Tätigkeiten einer getrennten Buchführung und Berichterstattung unterliegen.
 6. Bei Flugsicherungsdiensten für den An- und Abflug ist die Bewertung nach diesem Anhang gegebenenfalls an jedem einzelnen Flughafen durchzuführen.
-

ANHANG II

TRANSPARENZ DER KOSTEN UND DER KOSTEN JE EINHEIT

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen füllen die Berichtstabelle dieses Anhangs jeweils für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone und für jedes Jahr des Bezugszeitraums aus. Die Mitgliedstaaten erstellen darüber hinaus eine konsolidierte Berichtstabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone.

Eine konsolidierte Tabelle ist für jeden Flughafen auszufüllen, der den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegt. Bei Flughäfen mit weniger als 70 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr (berechnet als Durchschnitt der drei Vorjahre) können die Kosten konsolidiert angegeben werden.

Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, füllen sie die Tabelle gemeinsam im Einklang mit den in Artikel 5 Absatz 4 genannten Regelungen aus.

Die Istkosten werden anhand der geprüften endgültigen Abschlüsse festgestellt. Die Kosten werden im Einklang mit dem zur Zertifizierung erforderlichen Geschäftsplan festgestellt und in der Währung angegeben, in der sie gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 4 ermittelt wurden.

Die tatsächlichen Dienstleistungseinheiten werden auf der Grundlage der Angaben der Stelle festgestellt, die die Gebühren in Rechnung stellt und erhebt. Jede Abweichung von diesen Zahlen ist in den zusätzlichen Informationen zu begründen.

Um der Kommission die Festlegung von unionsweiten Leistungszielen zu erleichtern und unbeschadet der zu verabschiedenden Leistungspläne füllen die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen die Berichtstabellen mit den ursprünglichen Prognosewerten 19 Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums aus.

Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b)

3.9 Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten insgesamt										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Gesamtkosten nach Abzug der Kosten für Dienste für freigestellte Flüge (nominal)

4.1 Kosten für freigestellte VFR-Flüge										
4.2 Festgestellte Kosten/Istkosten insgesamt										

5. Kosteneffizienz KPI - Festgestellte/Ist-Kosten je Einheit (real)

5.1 Inflation % ⁽³⁾										
5.2 Preisindex ⁽⁴⁾										
5.3 Gesamtkosten (real) ⁽⁵⁾ Insgesamt % n/n-1										
5.4 Dienstleistungseinheiten insg. Insgesamt % n/n-1										
5.5 Kosten je Dienstleistungseinheit Insgesamt % n/n-1										

Angaben zu Kosten- und Vermögenspositionen in Tsd. - Dienstleistungseinheiten in Tsd.

⁽¹⁾ Einschließlich EUROCONTROL-Kosten (Einzelheiten siehe Tabelle 3).

⁽²⁾ Freilassen, falls solche Dienste nach den Bestimmungen von Artikel 3 erbracht werden.

⁽³⁾ Tatsächliche/prognostizierte Inflation zur Ermittlung der festgestellten Kosten nominal – tatsächliche/geänderte prognostizierte Inflation

⁽⁴⁾ Prognost. Preisindex - Basis 100 im Jahr N-3 Inflation N-2: Inflation N-1:

Tatsächl. Preisindex - Basis 100 im Jahr N-3 Inflation N-2: Inflation N-1:

⁽⁵⁾ Festgestellte Kosten (Leistungsplan) real – Istkosten/geänderte prognostizierte Kosten zu Preisen von N-3

2. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen mindestens folgende Angaben vor:

- a) Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste auf die einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754), aufgeteilt werden, und Beschreibung der Methode, nach der diese Kosten den einzelnen Gebührenzonen zugewiesen werden;
 - b) Beschreibung der verwendeten Methoden und Annahmen zur Ermittlung der Kosten von Flugsicherungsdiensten für Flüge nach Sichtflugregeln, wenn Freistellungen für Flüge nach Sichtflugregeln gemäß Artikel 10 gewährt werden;
 - c) gemäß Artikel 7 Absatz 2 Beschreibung und Begründung etwaiger Berichtigungen, die über die Bestimmungen der internationalen Rechnungslegungsstandards (IAS) hinausgehen;
 - d) Beschreibung und Erläuterung der Methode zur Berechnung der Abschreibungen: Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten; bei Abschreibung auf der Grundlage der Wiederbeschaffungskosten Angabe vergleichbarer Anschaffungskosten;
 - e) Begründung der Kapitalkosten einschließlich Angabe der Vermögensbestandteile, etwaige Berichtigungen des Gesamtvermögens und Eigenkapitalrendite;
 - f) Gesamtkosten je Flughafen für jeden Flughafen mit weniger als 70 000 Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln im Jahr, wenn diese in konsolidierter Form in der Berichtstabelle angegeben werden;
 - g) Definition der Kriterien zur Aufteilung der Kosten zwischen An- und Abflugdiensten und Streckendiensten für jeden Flughafen im Anwendungsbereich dieser Verordnung;
 - h) Aufschlüsselung der Kosten für Wetterdienste nach direkten Kosten und „MET-Basiskosten“, d. h. Kosten für meteorologische Einrichtungen und Dienste, die auch allgemeinen meteorologischen Zwecken dienen; hierzu zählen allgemeine Wetteranalyse und -vorhersage, Boden- und Höhenwetterbeobachtungsnetze, meteorologische Kommunikationssysteme, Datenverarbeitungszentren und unterstützende Forschungs-, Ausbildungs- und Verwaltungsleistungen;
 - i) Beschreibung der Methode, nach der die gesamten Kosten für meteorologische Dienste (MET-Kosten) und MET-Basiskosten auf die Zivilluftfahrt und Gebührenzonen aufgeteilt werden;
 - j) wie in Nummer 1 vorgeschrieben 19 Monate vor Beginn eines Bezugszeitraums eine Beschreibung der gemeldeten Prognosen für Kosten und Verkehr;
 - k) Beschreibung der gemeldeten Istkosten und der Abweichung von den festgestellten Kosten für jedes Jahr des Bezugszeitraums;
 - l) Beschreibung der gemeldeten tatsächlichen Dienstleistungseinheiten und der Abweichungen gegenüber den Prognosen und den gegebenenfalls von Eurocontrol gemachten Angaben für jedes Jahr des Bezugszeitraums;
 - m) für jedes Jahr des Bezugszeitraums die Differenz zwischen den Investitionen der Flugsicherungsorganisationen gemäß Angabe in den Leistungsplänen und den tatsächlichen Ausgaben sowie die Differenz zwischen dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme dieser Investitionen und der tatsächlichen Situation.
-

Tabelle B

Organisation: Gebührenzone: Flughafen:	<table border="1"> <tr> <td style="width: 50%;">Jahr</td> <td style="width: 50%;">n</td> </tr> </table>	Jahr	n																																		
Jahr	n																																				
Flughafen i	<table border="1"> <tr> <th style="width: 5%;">(n-3)</th> <th style="width: 5%;">(n-2)</th> <th style="width: 5%;">(n-1)</th> <th style="width: 5%;">(n)</th> <th style="width: 5%;">(n+1)</th> <th style="width: 5%;">(n+2)</th> <th style="width: 5%;">(n+3)</th> <th style="width: 5%;">(n+4)</th> <th style="width: 5%;">(n+5)</th> </tr> <tr> <td>Jahrespreis (a)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Leistungseinheit (b)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Preis je Leistungseinheit</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)	Jahrespreis (a)									Leistungseinheit (b)									Preis je Leistungseinheit								
(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)																													
Jahrespreis (a)																																					
Leistungseinheit (b)																																					
Preis je Leistungseinheit																																					

1.2. Zusätzliche Informationen

Zusätzlich teilen die Mitgliedstaaten mindestens folgende Informationen mit:

- a) Beschreibung der Methode, nach der die Kosten für die Einrichtungen oder Dienste auf die einzelnen Flugsicherungsdienste anhand der Liste der Einrichtungen und Dienste im regionalen ICAO-Flugsicherungsplan, Europäische Region (Dok. 7754), aufgeteilt werden;
- b) Beschreibung und Erläuterung der Differenz zwischen den Plan- und Istzahlen für das Jahr n-1 in Bezug auf alle Daten in den Tabellen A und B;
- c) Beschreibung und Erläuterung der sich über fünf Jahre erstreckenden Plankosten und Investitionen im Verhältnis zum erwarteten Verkehrsaufkommen;
- d) Beschreibung und Erläuterung der Methode zur Berechnung der Abschreibungen: Anschaffungskosten oder Wiederbeschaffungskosten;
- e) Begründung der Kapitalkosten einschließlich Angabe der Vermögensbestandteile.

2. FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNG

Die Flugsicherungsorganisationen legen eine Beschreibung der Art und Weise vor, in der die Kosten der Flugsicherungsdienste bezüglich jeder Gebührenzone finanziert werden.

ANHANG IV

BERECHNUNG DER DIENSTLEISTUNGSEINHEITEN UND GEBÜHRENSÄTZE FÜR STRECKENFLUGSICHERUNGSDIENSTE**1. Berechnung der Streckendienstleistungseinheiten**

- 1.1. Die Streckendienstleistungseinheit entspricht dem Produkt aus dem Faktor ‚Flugstrecke‘ und dem Faktor ‚Gewicht‘ des betreffenden Luftfahrzeugs. Die gesamten Streckendienstleistungseinheiten setzen sich aus den Dienstleistungseinheiten insgesamt für Flüge nach Instrumentenflugregeln und den Dienstleistungseinheiten für Flüge nach Sichtflugregeln zusammen, sofern letztere nicht gemäß Artikel 10 freigestellt sind.
- 1.2. Der Faktor ‚Flugstrecke‘ entspricht dem Hundertstel der in der Großkreisentfernung zwischen dem Einflugpunkt in die Gebührenzone und dem Ausflugpunkt aus dieser Gebührenzone zurückgelegten Kilometer, wie sie sich aus dem zuletzt bekannten Flugplan ergeben, der von dem betreffenden Luftfahrzeug für Zwecke der Verkehrsflusssteuerung eingereicht wurde.
- 1.3. Sind Einflug- und Ausflugpunkt eines Fluges in einer Gebührenzone identisch, entspricht der Faktor ‚Flugstrecke‘ der Großkreisentfernung zwischen diesen Punkten und dem entferntesten Punkt des Flugplans multipliziert mit zwei.
- 1.4. Für jeden Start und jede Landung im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats werden von der zugrunde gelegten Strecke pauschal 20 Kilometer abgezogen.
- 1.5. Der Faktor ‚Gewicht‘ entspricht der auf zwei Dezimalstellen berechneten Quadratwurzel der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte im Lufttüchtigkeitszeugnis oder in einem anderen vom Luftfahrzeughalter vorgelegten gleichwertigen amtlichen Dokument eingetragene zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs angibt. Ist dieses Gewicht unbekannt, so wird der Faktor ‚Gewicht‘ unter Zugrundelegung des Gewichts der schwersten Ausführung berechnet, die von diesem Luftfahrzeugmuster bekannt ist. Sind für ein Luftfahrzeug mehrere zulässige Starthöchstgewichte eingetragen, wird das höchste Gewicht herangezogen. Betreibt ein Luftfahrzeughalter mehrere Luftfahrzeuge, bei denen es sich um verschiedene Ausführungen desselben Musters handelt, so wird der Faktor ‚Gewicht‘ für jedes Luftfahrzeug dieses Musters auf der Grundlage des Durchschnitts der Starthöchstgewichte aller seiner Luftfahrzeuge dieses Musters bestimmt. Die Berechnung dieses Faktors je Luftfahrzeugmuster und Luftfahrzeughalter erfolgt mindestens einmal jährlich.

2. Berechnung der Streckengebührensätze

- 2.1. Der Streckengebührensatz wird vor Beginn eines jeden Jahres des Bezugszeitraums berechnet.
- 2.2. Er wird errechnet, indem die Summe folgender Elemente durch die prognostizierte Zahl der gesamten Streckendienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr gemäß Festlegung im Leistungsplan geteilt wird:
 - i) die festgestellten Kosten (nominal) des betreffenden Jahres gemäß Festlegung im Leistungsplan,
 - ii) die Anpassung der Differenz zwischen prognostizierter und tatsächlicher Inflation gemäß Artikel 7 Absatz 1,
 - iii) die Anlastung von Umstrukturierungskosten, falls diese gemäß Artikel 7 Absatz 4 genehmigt wurde,
 - iv) die Überträge, die sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 13 ergeben,
 - v) die Überträge aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum, die sich aus der Regelung zur Kostenteilung nach Artikel 14 ergeben,
 - vi) Boni und Mali, die sich aus den Regelungen für finanzielle Anreize nach Artikel 15 ergeben,
 - vii) die Über- oder Unterdeckungen, die sich aus der Differenzierung der Flugsicherungsgebühren nach Artikel 16 ergeben können,
 - viii) die durch Verkehrsschwankungen verursachten Über- oder Unterdeckungen,
 - ix) für die ersten beiden Bezugszeiträume die von den Mitgliedstaaten bis einschließlich 2011 getragenen Über- und Unterdeckungen,
 - x) ein Abzug der sonstigen Einnahmen.

ANHANG V

BERECHNUNG DER DIENSTLEISTUNGSEINHEITEN UND GEBÜHRENSÄTZE FÜR FLUGSICHERUNGSDIENSTE FÜR DEN AN- UND ABFLUG**1. Berechnung der An- und Abflugdienstleistungseinheiten**

- 1.1. Die An- und Abflugdienstleistungseinheit entspricht dem Faktor ‚Gewicht‘ des betreffenden Luftfahrzeugs.
- 1.2. Der Faktor ‚Gewicht‘ entspricht dem auf zwei Dezimalstellen berechneten Quotienten aus der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in Tonnen ausgedrückte zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs gemäß Anhang IV Nummer 1.5 angibt, potenziert mit 0,7.

2. Berechnung der An- und Abfluggebührensätze

- 2.1. Der An- und Abfluggebührensatz wird vor Beginn eines jeden Jahres des Bezugszeitraums berechnet.
- 2.2. Er wird errechnet, indem die Summe folgender Elemente durch die prognostizierte Zahl der gesamten An- und Abflugdienstleistungseinheiten für das betreffende Jahr gemäß Festlegung im Leistungsplan geteilt wird:
 - i) die festgestellten Kosten (nominal) des betreffenden Jahres gemäß Festlegung im Leistungsplan,
 - ii) die Anpassung der Differenz zwischen prognostizierter und tatsächlicher Inflation gemäß Artikel 7 Absatz 1,
 - iii) die Anlastung von Umstrukturierungskosten, falls diese gemäß Artikel 7 Absatz 4 genehmigt wurde,
 - iv) die Überträge, die sich aus der Regelung zur Teilung des Verkehrsrisikos nach Artikel 13 ergeben, falls anwendbar,
 - v) die Überträge aus dem vorhergehenden Bezugszeitraum, die sich aus der Regelung zur Kostenteilung nach Artikel 14 ergeben,
 - vi) Boni und Mali, die sich aus den Regelungen für finanzielle Anreize nach Artikel 15 ergeben,
 - vii) die Über- oder Unterdeckungen, die sich aus der Differenzierung der Flugsicherungsgebühren nach Artikel 16 ergeben können,
 - viii) die durch Verkehrsschwankungen verursachten Über- oder Unterdeckungen,
 - ix) für die ersten beiden Bezugszeiträume die von den Mitgliedstaaten bis einschließlich 2014 getragenen Über- und Unterdeckungen,
 - x) ein Abzug der sonstigen Einnahmen.

ANHANG VI

GEBÜHRENREGELUNG

1. BERICHTSTABELLE

Die Mitgliedstaaten und die Flugsicherungsorganisationen füllen die Berichtstabelle dieses Anhangs jeweils für jede ihrer Zuständigkeit unterliegende Gebührenzone und für jeden Bezugszeitraum aus. Die Mitgliedstaaten erstellen darüber hinaus eine konsolidierte Tabelle für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone.

Erstreckt sich eine Gebührenzone über den Luftraum mehrerer Mitgliedstaaten, füllen sie die Tabelle gemeinsam gemäß den Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 4 aus.

Tabelle 2 - Gebührensatzberechnung

Gebührenzone: Stelle/Einrichtung:	Bezugszeitraum: N - N+4				
Gebührensatzberechnung	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p style="text-align: center;">1. Festgestellte Kosten (nominal) und Inflationsanpassung</p> <p>1.1 Festgestellte Kosten (nominal) - außer VFR - Tabelle 1 1.2 Tatsächliche Inflationsrate - Tabelle 1 1.3 Prognostizierte Inflationsrate - Tabelle 1 1.4 Inflationsanpassung ⁽¹⁾: zu übertragender Betrag Jahr n</p> <p style="text-align: center;">2. Prognostizierte und tatsächliche Dienstleistungseinheiten insg.</p> <p>2.1 Prognostizierte Dienstleistungseinheiten insgesamt (Leistungsplan) 2.2 Tatsächliche Dienstleistungseinheiten insgesamt 2.3 Tatsächliche/prognostizierte Dienstleistungseinheiten insg. (in %)</p> <p style="text-align: center;">3. Der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegende Kosten</p> <p>3.1 Festgestellte Kosten (nom.) - außer VFR (übernommen von Tabelle 1) 3.2 Inflationsanpassung: Übertrag auf das Jahr n 3.3 Verkehr: Übertrag auf das Jahr n 3.4 Teilung Verkehrsrisiko: Übertrag zusätzl. Einnahmen auf das Jahr n 3.5 Teilung Verkehrsrisiko: Übertrag Einnahmeverluste auf das Jahr n 3.6 Von Kostenteilung ausgenommene Kosten: Übertrag auf das Jahr n 3.7 Bonus oder Malus für Leistung 3.8 Überdeckungen(-) oder Unterdeckungen(+) ⁽²⁾: Übertrag auf das Jahr n 3.9 Summe für Gebührensatzberechnung Jahr n 3.10 Teilung Verkehrsrisiko: zu übertragende zusätzl. Einnahmen Jahr n 3.11 Teilung Verkehrsrisiko: zu übertragende Einnahmeverluste Jahr n 3.12 Zu übertragende Über-/Unterdeckungen aus Verkehrsschwankungen Jahr n</p> <p style="text-align: center;">Parameter für die Teilung des Verkehrsrisikos</p> <p>3.13 % zusätzl. Einnahmen zur Rückgabe an die Nutzer im Jahr n+2 3.14 % Einnahmeverluste, die von den Luftraumnutzern getragen werden</p> <p style="text-align: center;">4. Nicht der Teilung des Verkehrsrisikos unterliegende Kosten</p> <p>4.1 Festgestellte Kosten (nom.) - außer VFR (Tabelle 1) 4.2 Inflationsanpassung: Übertrag auf das Jahr n 4.3 Verkehr: Übertrag auf das Jahr n 4.4 Nicht der Kostenteilung unterliegende Kosten: Übertrag auf Jahr n 4.5 Umstrukturierungskosten: Übertrag auf das Jahr n 4.6 Überdeckungen(-) oder Unterdeckungen(+) ⁽²⁾: Übertrag auf das Jahr n 4.7 Summe für Gebührensatzberechnung Jahr n 4.8 Zu übertragende Über-/Unterdeckungen aus Verkehrsschwankungen Jahr n</p> <p style="text-align: center;">5. Andere Einnahmen - angewendeter Gebührensatz (in Landeswährung)</p> <p>5.1 Andere Einnahmen insgesamt 5.3 davon EU-Unterstützungsprogramme 5.4 davon nationale öffentliche Finanzierung 5.5 Gewerbliche Tätigkeiten 5.6 Sonstige andere Einnahmen 5.7 Gesamtsumme für Gebührensatzberechnung Jahr n 5.8 Gebührensatz Jahr n (in Landeswährung) 5.9 ANSP-Komponente des Gebührensatzes 5.10 MET-Komponente des Gebührensatzes 5.11 Nationale Aufsichtsbehörde/Staatskomponente des Gebührensatzes 5.12 Gebührensatz Jahr n, der ohne andere Einnahmen anwendbar gewesen wäre</p>					

Kosten, Einnahmen und andere Beträge in Tsd. Euro - Dienstleistungseinheiten in Tsd.

⁽¹⁾ Kumulierte Auswirkungen der jährlichen Differenz zwischen tatsächlicher und prognostizierter Inflation – Anpassung der festgestellten Kosten insgesamt

⁽²⁾ Über-/Unterdeckungen, die bis zum Jahr des Inkrafttretens der Methode zur Berechnung der festgestellten Kosten angefallen sind

2. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Zusätzlich erfassen die betreffenden Mitgliedstaaten mindestens die folgenden Informationen und legen diese vor:

- a) Beschreibung der verschiedenen Gebührenzonen und Begründung ihrer Einrichtung, insbesondere im Hinblick auf An- und Abfluggebührenzonen und potenzielle Quersubventionierung zwischen Flughäfen;
 - b) Beschreibung der Grundsätze für die Freistellung und Darlegung der Finanzierung der diesbezüglichen Kosten;
 - c) Beschreibung der anderen Einnahmen, sofern vorhanden, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Kategorien gemäß Artikel 2 Absatz 10;
 - d) Beschreibung und Erläuterung der Anreizmaßnahmen für die Nutzer von Flugsicherungsdiensten gemäß Artikel 15;
 - e) Beschreibung und Erläuterung der Differenzierung der Flugsicherungsgebühren gemäß Artikel 16.
-

*ANHANG VII***ERGÄNZENDE INFORMATIONEN****1. BERICHTSTABELLE**

Die Mitgliedstaaten füllen die Berichtstabelle dieses Anhangs für jede ihrer Zuständigkeit unterstehende Gebührenzone und für jedes Jahr des Bezugszeitraums aus.

Tabelle 3 - Ergänzende Informationen

Gebührenszone:						Bezugszeitraum: N - N+4									
TEIL A: Ergänzende Informationen zu Kosten						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
						Festgestellte Kosten (Leistungsplan)					Istkosten				
EUROCONTROL-Kosten															
1.1 EUROCONTROL-Kosten (Euro)															
1.2 Wechselkurs (falls anwendbar)															
Kosten gemeinsamer Vorhaben															
2.1 Gesamtkosten gemeinsamer Vorhaben															
2.2 Gemeinsames Vorhaben 1															
2.3 Gemeinsames Vorhaben 2															
2.4 Gemeinsames Vorhaben ...															
Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten - Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b (nach Kostenart)															
3.1 Personal															
3.2 Sonstige Betriebskosten															
3.3 Abschreibung															
3.4 Kapitalkosten															
3.5 Außerordentliche Posten															
3.6 Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten insgesamt															
Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten - Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b (nach Faktoren/Posten)															
3.7 Pensionen															
3.8 Zinsen für Verbindlichkeiten															
3.9 Nationale Steuervorschriften															
3.10 Neue gesetzlich vorgeschriebene Kostenposition															
3.11 Internationale Vereinbarungen															
3.12 Von der Kostenteilung ausgenommene Kosten insgesamt															
Umstrukturierungskosten, falls gemäß Artikel 7 Absatz 4 genehmigt						Plankosten (Darlegung der Wirtschaftlichkeit)					Istkosten (zur Information)				
4.1 Umstrukturierungskosten insgesamt															
TEIL B: Ergänzende Informationen zu Anpassungen						Beträge	Übertrag gesamt	vor Be- richts- zeit- raum	N	N+1	N+2	N+3	N+4	nach Be- richts- zeit- raum	
Inflationsanpassung Jahr N-2															
Inflationsanpassung Jahr N-1															
Inflationsanpassung Jahr N															
Inflationsanpassung Jahr N+1															
Inflationsanpassung Jahr N+2															
Inflationsanpassung Jahr N+3															
Inflationsanpassung Jahr N+4															
Inflationsanpassung insgesamt															
Verkehrsanpassung Jahr N-2															
Verkehrsanpassung Jahr N-1															
Verkehrsanpassung Jahr N															
Verkehrsanpassung Jahr N+1															
Verkehrsanpassung Jahr N+2															
Verkehrsanpassung Jahr N+3															
Verkehrsanpassung Jahr N+4															
Verkehrsanpassung insgesamt															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N-2															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N-1															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N+1															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N+2															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N+3															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmen Jahr N+4															
Verkehrsriskoteilung - Einnahmenanpassung insgesamt															

Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N-4								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N-3								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N-2								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N-1								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N+1								
Verkehrsrisikoteilung - Verlust Jahr N+2								
Verkehrsrisikoteilung - Verlustanpassung insgesamt								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten Jahr N-5								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten Jahr N-4								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten Jahr N-3								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten Jahr N-2								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten Jahr N-1								
Von Kostenteilung ausgenommene Kosten insgesamt								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2005								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2006								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2007								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2008								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2009								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2010								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2011								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2012 (nur An-/Abfluggebühren)								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2013 (nur An-/Abfluggebühren)								
Über-/Unterdeckungen vor festgestellten Kosten Jahr 2014 (nur An-/Abfluggebühren)								
Überträge insgesamt								

2. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Zusätzlich teilen die Mitgliedstaaten mindestens folgende Informationen mit:

- a) Aufschlüsselung der Kosten für gemeinsame Vorhaben je Einzelvorhaben;
 - b) Beschreibung der Beträge, die sich aus den nicht kontrollierbaren Kostenfaktoren ergeben, je Art und Faktor, einschließlich Begründung und Änderungen der zugrunde liegenden Annahmen;
 - c) Beschreibung der Überträge von Über- oder Unterdeckungen, die die Mitgliedstaaten tragen, bis zum Jahr 2011 für Streckengebühren und bis zum Jahr 2014 für An- und Abfluggebühren;
 - d) Beschreibung der Überträge, die sich aus der Regelung zur Risikoteilung nach Artikel 13 ergeben;
 - e) Beschreibung der Überträge, die sich aus der Regelung zur Kostenteilung nach Artikel 14 Absatz 2 ergeben.
-