

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1191/2010

af 16. december 2010

## om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen), særlig artikel 15, stk. 4 <sup>(1)</sup>,under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen), særlig artikel 5, stk. 3 <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 <sup>(3)</sup> fastlægger de foranstaltninger, der er nødvendige for udformningen af en afgiftsordning for luftfartstjenester, der er i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning. Det er af største betydning for virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum, at der udformes en fælles afgiftsordning for de luftfartstjenester, der udøves i alle faser af en flyvning. Ordningen bør medvirke til at skabe større gennemskuelighed, hvad angår beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter hos luftrumsbrugerne og dermed fremme luftfartstjenesters omkostningseffektivitet. Den bør ligeledes fremme flyvningernes effektivitet, samtidig med at et optimalt sikkerhedsniveau opretholdes, og en integreret udøvelse af tjenester stimuleres.
- (2) For at sikre at den overordnede målsætning om at gøre luftfartstjenesterne mere omkostningseffektive er virksomhedsfuld, bør afgiftsordningen bidrage til øget omkostnings- og driftseffektivitet i overensstemmelse med og til støtte for den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen.
- (3) Forordning (EF) nr. 1794/2006 skal ajourføres, så den afspejler de finansielle konsekvenser af præstationsordningen på afgiftsordningen, navnlig med hensyn til omkostningerne og mekanismerne til trafikrisikodeling samt incitamentsordningerne som omhandlet i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010

om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester <sup>(4)</sup>. Forordning (EF) nr. 1794/2006 bør derfor ændres tilsvarende.

- (4) Der bør træffes passende foranstaltninger med henblik på at sikre en gnidningsfri overgang til den ajourførte afgiftsordning.
- (5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## Artikel 1

## Ændringer af forordning (EF) nr. 1794/2006

I forordning (EF) nr. 1794/2006 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Ved denne forordning fastlægges de foranstaltninger, der er nødvendige for udformningen af en fælles afgiftsordning for luftfart, der er i overensstemmelse med Eurocontrols overflyvningsafgiftsordning.«

b) Stk. 5 og 6 affattes således:

»5. I overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, 3. punktum i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 <sup>(\*)</sup> kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende denne forordning til luftfartstjenester, der udøves i lufthavne med en erhvervsmæssig lufttransport på under 50 000 flybevægelser om året, uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres beslutning. Kommissionen offentliggør med jævne mellemrum en ajourført liste over de lufthavne, på hvilke medlemsstaterne har besluttet, at nærværende luftfartstjenesteforordning ikke finder anvendelse.

<sup>(1)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.<sup>(2)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.<sup>(3)</sup> EUT L 341 af 7.12.2006, s. 3.<sup>(4)</sup> EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

6. Med hensyn til luftfartstjenester, der udøves i luft-  
havne med en erhvervmæssig lufttransport på under  
150 000 flybevægelser om året, og uden at det  
berører den højeste tilladte startmasse og antallet af  
passagersæder, kan medlemsstaterne forud for hver af  
de i artikel 11, stk. 3, litra d), i forordning (EF) nr.  
549/2004 nævnte referenceperioder, beslutte ikke at:

- a) beregne de fastlagte omkostninger i overensstem-  
melse med denne forordnings artikel 6
- b) beregne tårn- og indflyvningskontrolafgifter i  
henhold til denne forordnings artikel 11
- c) fastsætte enhedsrater for tårn- og indflyvningskon-  
troltjenester efter bestemmelserne i denne forord-  
nings artikel 13.

Stk. 1 finder anvendelse, uden at det berører de prin-  
cipper, der henvises til i artikel 14 og 15 i forordning  
(EF) nr. 550/2004, og med forbehold af artikel 1, stk. 3,  
tredje punktum i forordning (EU) nr. 691/2010.

De medlemsstater, der beslutter ikke at anvende de i stk.  
1 nævnte bestemmelser, foretager en omhyggelig vurde-  
ring af, i hvilken udstrækning de i bilag I til nærværende  
forordning fastsatte betingelser er opfyldt. Vurderingen  
skal omfatte høringer af repræsentanter for luftbrugsbrugerne.

Disse medlemsstater skal indgive en detaljeret rapport til  
Kommissionen om den i stk. 3 nævnte vurdering.  
Rapporten skal være støttet af dokumentation samt  
indeholde resultaterne af høringen med brugerne og  
en fyldestgørende begrundelse for medlemsstatens  
konklusioner.

Efter høringen med de berørte medlemsstater kan  
Kommissionen afgøre, at betingelserne i bilag I til  
nærværende forordning ikke er opfyldt, og kan senest  
to måneder efter at have modtaget rapporten anmode  
medlemsstaten om at foretage en fornyet vurdering ud  
fra reviderede betingelser.

Når Kommissionen vedtager en sådan afgørelse, fast-  
lægger den hvilken del/hvilke dele, der skal revideres,  
og den angiver begrundelsen herfor.

Når Kommissionen har anmodet om en revideret vurde-  
ring indgiver den berørte medlemsstat en rapport med  
konklusionerne af den reviderede vurdering senest to  
måneder efter at have modtaget Kommissionens anmod-  
ning.

Den endelige rapport offentliggøres, og er gyldig i hele  
den pågældende referenceperiode.

(\*) EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.«

2) I artikel 2 tilføjes følgende litraer:

- »h) »fastlagte omkostninger«: de omkostninger, der på  
forhånd er fastlagt af medlemsstaterne som omhandlet  
i artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr.  
550/2004
- i) »referenceperiode«: referenceperioden for den præsta-  
tionsordning, der er oprettet ved artikel 11, stk. 3,  
litra d), i forordning (EF) nr. 549/2004
- j) »flybevægelser inden for erhvervmæssig lufttransport«:  
det samlede antal af starter og landinger beregnet som  
et gennemsnit over de tre år, som går forud for vedta-  
gelsen af de præstationsplaner, der er omhandlet i  
artikel 12, i forordning (EU) nr. 691/2010
- k) »andre indtægter«: ydelser fra offentlige myndigheder  
eller indtægter fra erhvervsaktiviteter og/eller, for så  
vidt angår enhedsrater for tårn- og indflyvningskontrol-  
tjenester, indtægter fra kontrahenter eller aftaler mellem  
luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører, som  
kommer leverandører af luftfartstjenester til gode med  
hensyn til enhedsraternes størrelse.«

3) I artikel 3, stk. 1, 2 og 3, foretages følgende ændringer:

- »1. Afgiftsordningen er underkastet principperne i  
artikel 15 i forordning (EF) nr. 550/2004.
- 2. De fastlagte omkostninger for overflyvningsluftfarts-  
tjenester finansieres ved overflyvningsafgifter, som pålægges  
brugere af luftfartstjenester efter bestemmelserne i kapitel  
III og/eller andre indtægter.
- 3. De fastlagte omkostninger for tårn- og indflyvnings-  
kontroltjenester finansieres ved tårn- og indflyvningskon-  
trolafgifter, som pålægges brugere af luftfartstjenester efter  
bestemmelserne i kapitel III og/eller andre indtægter. Disse  
kan omfatte krydssubsidier, der er ydet i overensstemmelse  
med EU-lovgivningen.«

4) I artikel 4, stk. 3 og 4, foretages følgende ændringer:

- »3. En overflyvningsafgiftszone strækker sig fra jorden  
op til og med det øvre luftrum, uden at dette dog er til  
hinder for, at en medlemsstat kan fastlægge en specifik  
zone for et komplekst tårn- og indflyvningskontrolområde.
- 4. Når en afgiftszone strækker sig over flere medlems-  
staters luftrum, hvilket kan være en konsekvens af opret-  
telsen af en fælles afgiftszone i en funktionel luftrumsblok,  
sikrer de berørte medlemsstater for så vidt muligt, at  
nærværende forordning anvendes på en konsekvent og  
ensartet måde i det pågældende luftrum.

Når det ikke er muligt at anvende nærværende forordning ensartet på det pågældende luftrum, skal medlemsstaterne give brugerne gennemskuelige oplysninger om sådanne forskelle på anvendelsen, og de skal underrette Kommissionen og Eurocontrol herom.«

5) I artikel 5, stk. 2 og 3, foretages følgende ændringer:

»2. Medlemsstaterne kan opgive de følgende omkostninger som fastlagte omkostninger i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 550/2004, når disse opstår som et resultat af udøvelsen af luftfartstjenester:

- a) omkostninger, der bæres af de relevante nationale tilsynsmyndigheder
- b) omkostninger, der bæres af de kvalificerede enheder, jf. artikel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004
- c) omkostninger, der hidrører fra internationale aftaler.

3. I overensstemmelse med artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004, og uden at det berører andre finansieringskilder og i henhold til EU-lovgivningen, kan en del af indtægterne som følge af afgifterne anvendes til at finansiere fælles projekter angående netfunktioner, der er særligt vigtige for en generel forbedring af præstationerne inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester i Europa. I så fald skal medlemsstaterne sikre, at der foreligger en detaljeret og gennemskuelig praksis for bogføring for at sikre, at luftrumsbrugerne ikke pålægges afgifter to gange. Disse fastlagte omkostninger, som finansierer det fælles projekt, skal angives klart i overensstemmelse med bilag II.«

6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. De fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger skal omfatte omkostningerne ved de tjenesteydelser, faciliteter og aktiviteter, der i henhold til nærværende forordnings artikel 5 kan indgå i beregningsgrundlaget, og som er opgivet i overensstemmelse med regnskabskravene i artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004.

De ikke-tilbagevendende virkninger af indførelsen af internationale regnskabsstandarder kan spredes over en periode på op til 15 år.

Med forbehold af artikel 16 og 18 i forordning (EU) nr. 691/2010 bestemmes de fastlagte omkostninger inden påbegyndelsen af hver referenceperiode som led i de præstationsplaner, der er nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og artikel 10, stk. 3, litra b), i forordning (EU) nr. 691/2010 for hvert kalenderår i referenceperioden både i reale og nominelle værdier. Enhedsrater beregnes på grundlag af omkostningerne i nomi-

nelle værdier. For hvert år i referenceperioden fremføres forskellen mellem de fastlagte omkostninger udtrykt i nominelle værdier forud for referenceperioden og de fastlagte omkostninger, der justeres på grundlag af den af Kommissionen (Eurostat) fastslåede faktiske inflation, for året senest i år n+2.

Fastlagte omkostninger og faktiske omkostninger opgives i national valuta. Hvis en fælles afgiftszone med en fælles enhedsrate er blevet oprettet for en funktionel luftrumsblok, sørger de berørte medlemsstater for en omregning af nationale omkostninger til euro eller til en af de berørte medlemsstaters nationale valutaer, så at det sikres, at beregningen af den fælles enhedsrate i henhold til nærværende forordnings artikel 13, stk. 1, første afsnit, er gennemskuelig. De pågældende medlemsstater underretter Kommissionen og Eurocontrol herom.«

b) Stk. 2 ændres således:

i) andet afsnit affattes således:

»Personaleomkostninger omfatter bruttoløn, overtidsbetaling, arbejdsgiverbidrag til socialsikringsordninger samt pensionsomkostninger og andre ydelser. Ved beregningen af pensionsomkostninger kan der anlægges forsigtige skøn ifølge ordningens forvaltning eller den nationale lovgivning. Disse skøn skal fremgå detaljeret af den nationale præstationsplan.«

ii) Fjerde og femte afsnit affattes således:

»Afskrivningsomkostningerne vedrører de samlede anlægsaktiver, der anvendes til udøvelse af luftfartstjenester. Anlægsaktiver afskrives i henhold til deres forventede levetid efter princippet om lineær afskrivning af omkostningerne ved de aktiver, der afskrives. Afskrivningen kan beregnes på basis af historiske omkostninger eller nuværdikostpriser. Der anvendes samme metodologi under hele afskrivningsperioden, og den skal være i overensstemmelse med de anvendte kapitalomkostninger. Anvendes nuværdikostpriser, angives også de tilsvarende tal på grundlag af historiske omkostninger til sammenligning og vurdering.

Kapitalomkostningerne opgøres som produktet af:

- a) summen af den gennemsnitlige bogførte nettoværdi af de anlægsaktiver og eventuelle opjusteringer af de samlede aktiver som opgivet af den nationale tilsynsmyndighed, der anvendes af luftfartstjenesteudøveren og er i drift eller under opførelse, og den gennemsnitlige nettoværdi af de omsætningsaktiver bortset fra bankkonti med rentetilskrivning, der er nødvendige for udøvelsen af luftfartstjenester, og

- b) det vægtede gennemsnit af gældsrenten og egenkapitalforrentningen. For luftfartstjenesteudøvere uden egenkapital beregnes det vægtede gennemsnit på basis af en forrentning af forskellen mellem de samlede aktiver, jf. litra a), og gælden.

Ekstraordinære poster skal bestå af ikke-tilbagevendende omkostninger i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester i årets løb.

En eventuel tilpasning, der ligger ud over bestemmelserne i de internationale regnskabsstandarder, angives i den nationale præstationsplan med henblik på Kommissionens gennemgang og i de yderligere oplysninger, der forelægges efter bilag II.«

- c) Stk. 3, første afsnit, affattes således:

»Med henblik på stk. 2, femte afsnit, baseres de faktorer, der skal lægges vægt på, på forholdet mellem finansiering via gæld og finansiering via egenkapital. Gældsrenten er luftfartstjenesteudøverens gennemsnitlige gældsrente. Egenkapitalforrentningen baseres på luftfartstjenesteudøverens faktiske finansielle risiko.«

- 7) I artikel 7, stk. 2, tilføjes følgende afsnit:

»Med henblik på anvendelsen af første afsnit, litra b), skal medlemsstaterne inden påbegyndelsen af hver referenceperiode, for hver lufthavn definere, efter hvilke kriterier omkostningerne fordeles mellem tårn- og indflyvningskontroltjenester og overflyvningstjenester, og de underretter Kommissionen herom.«

- 8) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

### **Gennemsigthed i omkostningerne og afgiftsordningen**

1. Medlemsstaterne tilbyder senest seks måneder inden hver referenceperiode repræsentanterne for luftrumsbrugerne en høring vedrørende fastlagte omkostninger, planlagte investeringer, tjenestestedsprognoser, afgiftspolitik og de deraf følgende enhedsrater med bistand fra deres luftfartstjenesteudøvere. Medlemsstaterne stiller på en gennemskuelig måde oplysninger om nationale omkostninger eller omkostninger til funktionelle luftrumsblokke, som opgjort i henhold til artikel 5, samt deres enhedsrater, til rådighed for repræsentanterne for luftrumsbrugerne, Kommissionen og, hvor det er relevant, Eurocontrol.

I referenceperioden tilbyder medlemsstaterne hvert år en høring af repræsentanterne for luftrumsbrugerne vedrørende eventuelle afvigelser fra prognosen, navnlig med hensyn til:

- a) den faktiske trafik og omkostninger set i forhold til den forventede trafik og de fastlagte omkostninger

- b) gennemførelsen af mekanismen til risikodeling, jf. artikel 11a

- c) incitamentsordninger, jf. artikel 12.

Høringen kan tilrettelægges på regionalt plan. Repræsentanterne for luftrumsbrugerne bevarer retten til at anmode om yderligere høring. Brugerne høres ligeledes systematisk efter aktivering af en varslingsmekanisme, som afføder en revision af enhedsraten.

2. De oplysninger, der er nævnt i stk. 1, baseres på de oplysningsskemaer og de nærmere bestemmelser, der er opstillet i bilag II og VI, eller, hvis en medlemsstat på nationalt niveau eller for en funktionel luftrumsblok har besluttet ikke at beregne de fastlagte omkostninger eller tårn- og indflyvningskontrolafgifterne i henhold til artikel 1, stk. 6, skal de oplysninger, der henvises til i stk. 1, være baseret på de oplysningsskemaer og de nærmere bestemmelser, der er anført i bilag III. Den relevante dokumentation stilles til rådighed for repræsentanterne for luftrumsbrugerne, Kommissionen, Eurocontrol og de nationale tilsynsmyndigheder tre uger før høringen. Hvad angår den årlige høring, der henvises til i stk. 1, andet afsnit, skal den relevante dokumentation stilles til rådighed for repræsentanterne for luftrumsbrugerne, Kommissionen, Eurocontrol og de nationale tilsynsmyndigheder, hvert år senest den 1. november.«

- 9) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, litra c), affattes således:

»c) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at befordre den regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringsledere eller ministre; denne undtagelse skal under alle omstændigheder fremgå af den relevante statusindikator i flyveplanen.«

- b) Stk. 4 affattes således:

i) første afsnit udgår

ii) i andet afsnit affattes indledningen således:

»Omkostningerne ved flyvninger, der fritages for afgifter, omfatter:«

- 10) Artikel 10 og 11 affattes således:

»Artikel 10

### **Beregning af overflyvningsafgiften**

1. Uden at det berører muligheden for i henhold til artikel 3, stk. 2, at finansiere overflyvningstjenester via andre indtægter, beregnes overflyvningsafgiften for en given flyvning i en bestemt overflyvningsafgiftszone som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende overflyvningsafgiftszone, og antallet af overflyvnings-tjenesteenheder for denne flyvning.



2. Enhedsraten og antallet af overflyvningstjenesteenheder beregnes i henhold til bilag IV.

#### Artikel 11

##### Beregning af tårn- og indflyvningskontrolafgiften

1. Uden at det berører muligheden for i henhold til artikel 3, stk. 3, at finansiere tårn- og indflyvningskontrol-tjenester via andre indtægter, beregnes tårn- og indflyvningskontrolafgiften for en given flyvning i en bestemt tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone som produktet af den enhedsrate, der er fastsat for den pågældende zone, og antallet af tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for denne flyvning. I forbindelse med afgiftsopkrævningen betragtes ind- og udflyvning som én flyvning. Som enhed tælles enten den ankomende eller den afgående flyvning.

2. Enhedsraten og antallet af tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder beregnes i henhold til bilag V.«

11) Som artikel 11a indsættes:

#### »Artikel 11a

##### Risikodeling

1. Denne artikel fastsætter mekanismerne for trafik- og omkostningsrisikodeling. Den finder anvendelse i overensstemmelse med de principper, der henvises til i artikel 11, i forordning (EU) nr. 691/2010.

2. De følgende omkostninger underlægges ikke trafikrisikodeling og skal opkræves uanset trafikudviklingen:

- a) de fastlagte omkostninger, der opgøres ved anvendelse af artikel 5, stk. 2, med undtagelse af aftaler om lufttrafiktjeneste på tværs af landegrænser
- b) de fastlagte omkostninger i forbindelse med vejrtjenestudøvere
- c) fremførsler fra et tidligere år eller en tidligere referenceperiode, bonusser og sanktioner fra incitamentter
- d) for høje eller lave opkrævninger som følge af trafikudviklingen, som skal være opkrævet senest i år n+2.

Desuden kan medlemsstaterne fastsætte, at trafikrisikodeling ikke gælder for de fastlagte omkostninger for luftfartstjenestudøvere, der har fået tilladelse til at udøve luftfartstjenester uden certificering, jf. artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år ikke ligger mere end 2 % over eller under prognosen fra referenceperiodens begyndelse, fremføres luftfartstjenestudøverens yderligere indtægter eller tab i henseende til fastlagte omkostninger ikke.

4. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger mere end 2 % over prognosen fra referenceperiodens begyndelse, tilbageføres mindst 70 % af de berørte luftfartstjenestudøveres yderligere indtægter fra den del, som overstiger forskellen på 2 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, til luftbrugsbrugerne senest i år n+2.

Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger mere end 2 % under prognosen fra referenceperiodens begyndelse, bæres højst 70 % af de berørte luftfartstjenestudøveres indtægstab fra den del, som overstiger forskellen på 2 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, af luftbrugsbrugerne principielt senest i år n+2. Medlemsstaterne kan dog beslutte at sprede fremførslen af et sådant indtægstab over flere år for at opretholde enhedsratens stabilitet.

5. Fordelingen af trafikrisiko som omhandlet i stk. 4, opgøres i den nationale præstationsplan eller præstationsplanen for den funktionelle luftbrugsblok for den samlede referenceperiode efter den høring, der er omhandlet i artikel 8.

6. Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger under 90 % af prognosen fra referenceperiodens begyndelse, bæres det fulde beløb af de berørte luftfartstjenestudøveres indtægstab fra den del, som overstiger forskellen på 10 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, af luftbrugsbrugerne, principielt senest i år n+2. Medlemsstaterne kan dog beslutte at sprede fremførslen af et sådant indtægstab over flere år for at opretholde enhedsratens stabilitet.

Hvis antallet af faktiske tjenesteenheder i et givet år n ligger over 110 % af prognosen fra referenceperiodens begyndelse, tilbageføres det fulde beløb af de berørte luftfartstjenestudøveres yderligere indtægter fra den del, som overstiger forskellen på 10 % mellem de faktiske tjenesteenheder og prognosen over fastlagte omkostninger, til luftbrugsbrugerne i år n+2.

7. Luftfartstjenestudøvere uden egenkapital eller med en egenkapital, der ikke overstiger 5 % af de samlede passiver pr. 31. december 2011, kan undtages fra trafikrisikodeling i den første referenceperiode, for at det gøres muligt at mindske den andel, som finansieres via gæld. Disse luftfartstjenestudøvere, der er undtaget fra risikodeling, specificeres i den præstationsplan, som Kommissionen gennemgår, og i de yderligere oplysninger, der forelægges i overensstemmelse med bilag II. Medlemsstaterne beskriver og begrundes de planlagte foranstaltninger med henblik på at mindske den andel, som finansieres via gæld, og en tidsplan for disse.

8. De følgende principper finder anvendelse på omkostningsrisikodeling:

- a) hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, bevarer den pågældende luftfartstjenesteudøver, medlemsstat eller kvalificerede enhed retten til den opståede difference
- b) hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er højere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, bæres den opståede difference af den pågældende luftfartstjenesteudøver, medlemsstat eller kvalificerede enhed, medmindre en varslingsmekanisme aktiveres efter artikel 18 i forordning (EU) nr. 691/2010
- c) litra a) og b) gælder ikke nødvendigvis for forskellen mellem faktiske og fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøvere, medlemsstater og kvalificerede enheder eventuelt ikke har indflydelse på, som følge af:
  - i) uforudsete ændringer af national regulering af pension og pensionsregnskaber
  - ii) uforudsete ændringer som følge af national skatteret
  - iii) uforudsete og nye omkostningsposter, som ikke optræder i den nationale præstationsplan, men som er påkrævet i henhold til lov
  - iv) uforudsete ændringer i omkostninger eller indtægter i medfør af internationale aftaler
  - v) væsentlige ændringer i rentesatserne for udlån.

Med forbehold af artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, fastsætter den nationale tilsynsmyndighed en liste over ukontrollable omkostningsfaktorer ud fra listen i første afsnit, nr. i)-v), og de skal fremgå af præstationsplanen.

Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er lavere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, tilbageføres differencen til luftrumsbrugerne med en fremførsel til den følgende referenceperiode.

Hvis de faktiske omkostninger i hele referenceperioden er højere end de fastlagte omkostninger, der er opgjort ved referenceperiodens begyndelse, sendes differencen videre til luftrumsbrugerne med en fremførsel til den følgende periode. Den nationale tilsynsmyndighed skal udtrykkeligt give sit samtykke til fremførslen, efter den har sikret sig, at:

- i) udsvingene mellem de faktiske omkostninger og de fastlagte omkostninger reelt skyldes forhold, som ligger uden for de pågældende luftfartstjenesteudøvers, medlemsstaters eller kvalificerede enheders kontrol
- ii) udsvingene i de omkostninger, der sendes videre til brugerne, identificeres og kategoriseres udtrykkeligt.

Det fremførte beløb udspecificeres efter faktorer og beskrives i de yderligere oplysninger, som forelægges efter bilag VI.»

12) Artikel 12, stk. 1, 2 og 3 affattes således:

»1. Medlemsstaterne kan på nationalt niveau eller på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke på et ikke-diskriminerende og gennemskueligt grundlag oprette eller godkende incitamentordninger, der støtter forbedringer i udøvelsen af luftfartstjenester eller nedbringelsen af luftfartens miljøpåvirkninger, hvilket medfører en anden beregning af afgifterne, jf. stk. 2 og 3. Sådanne incitamentordninger kan være rettet mod luftfartstjenesteudøvere eller mod luftrumsbrugere.

2. I henhold til artikel 11, i forordning (EU) nr. 691/2010 kan medlemsstaterne på nationalt niveau eller på niveauet for de funktionelle luftrumsblokke vedtage økonomiske incitamenter for at tilskynde deres luftfartstjenesteudøvere til at opfylde præstationsmål. Enhedsraten kan tilpasses for at yde en bonus eller sanktion alt efter luftfartstjenesteudøverens faktiske præstationsniveau i forhold til det relevante mål. Sådanne bonusser og sanktioner må kun aktiveres, når præstationsændringerne har en mærkbar virkning for brugere. Det gældende niveau for bonusser og sanktioner skal stå i forhold til de mål, der søges opfyldt, og den opnåede præstation. Ændringerne af præstationsniveauet og det gældende niveau for bonusser og sanktioner fastlægges efter tilbuddet om den høring, der er omhandlet i artikel 8, og fastsættes i henhold til den nationale præstationsplan eller præstationsplanen for den funktionelle luftrumsblok.

3. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en incitamentordning for luftfartstjenestebrugerne, differentierer den efter tilbuddet om den høring, der er nævnt i artikel 8, de afgifter, der pålægges brugerne, således at afgifterne afspejler disse brugeres bestræbelser på bl.a. at:

- a) udnytte luftfartstjenesterne på den mest hensigtsmæssige måde

- b) mindske flyvningens miljøpåvirkninger
- c) reducere de samlede udgifter til luftfartstjenester og øge deres effektivitet; differentieringen sker navnlig ved, at afgifterne sænkes eller moduleres, når der anvendes luftbærent udstyr, der øger kapaciteten, eller for at udligne ulemperne ved at vælge mindre overbelastede ruter
- d) fremskynde indførelsen af ATM-kapacitet inden for rammerne af SESAR.«

13) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 og 2 affattes således:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at der årligt fastsættes enhedsrater for hver enkelt afgiftszone.

Enhedsrater opgives i national valuta. Hvis medlemsstater, som er en del af en funktionel luftrumsblok, beslutter at oprette en fælles afgiftszone med en fælles enhedsrate, opgives denne enhedsrate i euro eller i en af de berørte medlemsstats nationale valutaer. De pågældende medlemsstater underretter Kommissionen og Eurocontrol om den valuta, der finder anvendelse.

2. I henhold til artikel 11, stk. 4, litra e), i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 18, i forordning (EU) nr. 691/2010, kan enhedsraten ændres i løbet af året, hvis en varslingsmekanisme aktiveres.«

- b) Følgende stk. 4 indsættes:

»4. For referenceperiodens første år beregnes enhedsrater ud fra den præstationsplan, som den berørte medlemsstat eller funktionelle luftrumsblok meddelte pr. 1. november året inden påbegyndelsen af referenceperioden. Hvis præstationsplaner vedtages efter den 1. november året inden påbegyndelsen af referenceperioden, genberegnes enhedsraterne om fornødent ud fra den endeligt vedtagne plan eller de gældende korrigerende foranstaltninger.«

14) Artikel 14, stk. 1, affattes således:

»1. Medlemsstaterne kan opkræve afgifterne i form af en enkelt afgift pr. flyvning. Hvis afgifter faktureres og opkræves på regionalt plan, kan faktureringsvalutaen være euro, og en administrativ enhedsrate til dækning af fakturerings- og opkrævningsomkostninger kan lægges til den pågældende enhedsrate.«

15) Artikel 15 udgår.

16) I artikel 17 affattes indledningen til første afsnit således:

»Luftfartstjenesteudøverne skal lette den nationale tilsynsmyndighed eller en kvalificeret enhed, der optræder på den nationale tilsynsmyndigheds vegne, i dennes inspektioner og undersøgelser, herunder besøg på stedet. De bemyndigede personer gives adgang til at:«

17) Følgende artikel 17a indsættes:

»Artikel 17a

#### **Evaluering**

Kommissionens evaluering af den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 24, i forordning (EU) nr. 691/2010, skal omfatte mekanismen til risikodeling, jf. nærværende forordnings artikel 11a, incitamentordninger, jf. nærværende forordnings artikel 12, og deres indflydelse og effektivitet i henseende til at opfylde de fastsatte præstationsmål.«

18) Bilag I-VI ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

#### **Overgangsbestemmelser**

Medlemsstater, i hvis lovgivning der allerede før den 8. juli 2010 var fastsat en nedsættelse af enhedsraten, som går videre end de EU-dækkende mål, jf. forordning (EU) nr. 691/2010, kan undtage deres luftfartstjenesteudøvere fra anvendelsen af artikel 11a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1794/2006. Denne undtagelse finder anvendelse i den periode, hvor enhedsraten som følge af national lovgivning nedsættes, men ikke længere end udgangen af den første referenceperiode i 2014. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og Eurocontrol herom.

Medlemsstaterne kan udskyde anvendelsen af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1794/2006, som ændret ved nærværende forordning, på tårn- og indflyvningskontrolafgifter indtil den 31. december 2014. De underretter Kommissionen herom. I så fald kan de fulde omkostninger ved leveringen af tårn- og indflyvningskontrolltjenester opkræves frem til den 31. december 2014.

Artikel 3

#### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes på omkostninger til luftfartstjenester, afgifter og enhedsrater fra år 2012.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. december 2010.

*På Kommissionens vegne*  
José Manuel BARROSO  
*Formand*

---



## BILAG

Bilag I-VI ændres som følger:

1) I bilag I tilføjes følgende punkt 5:

- »5. Hvis antallet af flybevægelser inden for erhvervs­mæssig lufttransport overstiger 150 000 om året, udføres den i punkt 1-4 nævnte vurdering for hver enkelt lufthavn.«

2) Bilag II affattes således:

## »BILAG II

**Omkostningernes Gennemskuelighed****1. OPLYSNINGSSKEMA**

Medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne udfylder følgende oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar, og for hver referenceperiode. Medlemsstaterne forelægger også en konsolideret udgave af et oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar.

Der udfyldes et konsolideret skema for alle lufthavne, der er undergivet denne forordnings bestemmelser.

Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, udfylder de pågældende medlemsstater skemaet i fællesskab i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 4.

De faktiske omkostninger fastslås ud fra de attesterede regnskaber. Omkostningerne opgives ud fra den forretningsplan, der skal foreligge ifølge certifikatet, og meddeles i den valuta, som de er opgivet i i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, fjerde afsnit.

For at gøre det lettere for Kommissionen at udarbejde præstationsmål for hele Unionen, og uden at dette berører de præstationsplaner, som skal vedtages på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke, udfylder medlemsstater og luftfartstjenesteudøvere disse oplysningsskemaer med et indledende overslag atten måneder før en referenceperiodes påbegyndelse.

Tabel 1 - samlede omkostninger

Afgiftszonens navn Enhedens navn		Referenceperiode: N - (N+4)									
Omkostningsspecifikation	Fastlagte omkostninger					Faktiske omkostninger					
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
Spec. efter art (nominel værdi)											
Personale											
Andre driftsomkostninger											
Afskrivninger											
Kapitalomkostninger											
Ekstraordinære poster											
Omkostninger i alt											
I alt % n/n-1											
Personale % n/n-1											
Andre driftsomk. % n/n-1											
Spec. efter tjeneste (nominel værdi)											
Luftrafikstyring											
Kommunikation											
Navigation											
Overvågning											
Eftersøgning og redning											
Luffartsinformation											
Vejrtjenester											
Omkostninger til tilsyn											
Andre statslige omk.											
Omkostninger i alt											
I alt % n/n-1											
ATM % n/n-1											
CNS % n/n-1											
Supplerende oplysninger om kapitalomkostninger og omkostninger til fælles projekter (nominel værdi)											
Gns. aktivgrundlag											
Anlægsaktivters bogførte nettoværdi											
Justering af samlede aktiver											
Nettoomsætningsaktiver											
Aktivgrundlag i alt											
Kapitalomkostninger %											
Kapitalomkostninger før skat %											
Egenkapitalforrentning %											
Gns. gældsrente %											
Omk. til fælles projekter											
Fælles projekt 1											
Supplerende oplysninger om inflation og om samlede omkostninger i reale værdier											
Inflation % <sup>(1)</sup>											
Omk. i alt i reale værdier <sup>(2)</sup>											
I alt % n/n-1											
Fradrag for omkostninger, der er tillagt fritagne VFR-flyvninger (i nominelle værdier)											
Omkostninger i alt											
Omk. for fritagne VFR-flyvninger											
Omk. i alt efter fradrag <sup>(3)</sup>											

Omkostninger og aktivgrundlag angives i mio. i den nationale valuta - tjenesteenheder i mio.

<sup>(1)</sup> Den forventede inflation, der anvendes til at opgave de fastlagte omkostninger i nominelle værdier - faktisk inflation ifølge EUROSTAT.

<sup>(2)</sup> Fastlagte omkostninger (præstationsplan) i reale værdier - faktiske omkostninger i reale værdier.

<sup>(3)</sup> Fastlagte omkostninger (efter fradrag af omkostninger til VFR) meddelt ifølge bilag II (i nominelle værdier).

## 2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Desuden forelægger medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne som minimum følgende oplysninger:

- En beskrivelse af den metodologi, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754), samt en beskrivelse af den metodologi, der er brugt til at fordele disse omkostninger mellem forskellige afgiftszoner.
- En beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger. Hvis der er valgt nuværdiregnskab, skal der forelægges sammenlignelige historiske omkostningsoplysninger.
- En redegørelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget, eventuelle justeringer af de samlede aktiver og egenkapitalforrentningen.
- En beskrivelse af de samlede fastlagte omkostninger for hver lufthavn, der er undergivet denne forordnings bestemmelser, for hver tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone. For lufthavne, hvor den erhvervsmæssige lufttransport udgør under 20 000 flybevægelser om året beregnet som de foregående tre års gennemsnit, kan omkostningerne fremlægges aggregeret.
- En definition af de kriterier, som benyttes til at fordele omkostningerne på hhv. tårn- og indflyvningskontrol-tjenester og overflyvningstjenester for hver reguleret lufthavn.
- Oplysninger om de meteorologiske omkostningers fordeling på direkte omkostninger og "meteorologiske kerneomkostninger" defineret som omkostningerne ved at opretholde vejrtjenesteanlæg og -ydelser, der også tjener meteorologiske formål i almindelighed. Disse omfatter bl.a. analyse og vejrudsigter generelt, observationsnet til overfladeobservation og observation af det øvre luftrum, vejrtjenestens kommunikationssystemer, databehandlingscentre og grundlæggende forskning, uddannelse og administration.
- En beskrivelse af den metodologi, der er brugt til at henføre de samlede meteorologiske omkostninger og de meteorologiske kerneomkostninger til den civile luftfart og fordele dem mellem afgiftszonerne.
- En beskrivelse af de meddelte, prognosticerede omkostninger og trafik atten måneder før påbegyndelsen af en referenceperiode, jf. punkt 1.
- Hvert år i referenceperioden beskrives de meddelte faktiske omkostninger og differencen mellem disse og de fastlagte omkostninger.«

### 3) bilag III affattes punkt 1.2 således:

#### »1.2 Yderligere oplysninger

Desuden skal luftfartstjenesteudøverne som minimum forelægge følgende oplysninger:

- En beskrivelse af de kriterier, der er brugt til at fordele omkostningerne til faciliteter eller tjenester mellem forskellige luftfartstjenester, baseret på listen over faciliteter og tjenester i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region (dok. 7754).
- En beskrivelse af og forklaring på forskelle mellem de planlagte og faktiske ikke-fortrolige tal for år (n-1).
- En beskrivelse af og redegørelse for ikke-fortrolige planlagte omkostninger og investeringer for de næste fem år set i forhold til den forventede trafik.
- En beskrivelse af og redegørelse for den metode, der er fulgt ved beregning af afskrivningsomkostningerne: historiske omkostninger eller nuværdiomkostninger.
- En redegørelse for kapitalomkostningerne, herunder elementerne i aktivgrundlaget, eventuelle justeringer af de samlede aktiver og egenkapitalforrentningen.«

### 4) Bilag IV affattes således:

## »BILAG IV

**Beregning af overflyvningstjenesteenheder og enhedsrater**

1. Beregning af overflyvningstjenesteenheder.
  - 1.1 En overflyvningstjenesteenhed beregnes som produktet af afstandsfaktoren og vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.
  - 1.2 Afstandsfaktoren fås ved, at det tilbagelagte antal kilometer i storcirkelafstanden mellem ind- og udflyvningspunktet i afgiftszonen ifølge den sidste kendte flyveplan, som det pågældende luftfartøj har indgivet til lufttrafikreguleringsformål, divideres med 100.
  - 1.3 Hvis udflyvningspunktet for en flyvning er det samme som indflyvningspunktet i afgiftszonen, sættes afstandsfaktoren lig med afstanden i storcirkelafstanden mellem disse punkter og det fjerneste punkt i flyveplanen ganget med to.
  - 1.4 Den afstand, der lægges til grund, reduceres med 20 km for hver start fra og hver landing på en medlemsstats område.
  - 1.5 Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, er kvadratroden af den kvotient, der fås, når luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, som anført i luftdygtighedsbeviset eller et tilsvarende officielt dokument, som luftfartsselskabet forelægger, divideres med 50. Hvis denne masse ikke kendes, anvendes massen af det tungeste kendte luftfartøj af samme type. Hvis et luftfartøj har flere certificerede maksimale startmasser, anvendes den største af disse. Hvis et luftfartsselskab driver to eller flere luftfartøjer, der er forskellige udgaver af samme type, anvendes for hvert luftfartøj af denne type gennemsnittet af den maksimale startmasse for alle selskabets luftfartøjer af denne type. Beregningen af vægtfaktoren pr. luftfartøjstype og pr. luftfartsselskab foretages mindst én gang om året.
2. Beregning af overflyvningsenhedsrater.
  - 2.1 Overflyvningsenhedsraten beregnes inden påbegyndelsen af hvert år af referenceperioden.
  - 2.2 Den beregnes ved at dividere det anslåede antal samlede overflyvningstjenesteenheder for det relevante år op i den aritmetiske sum af følgende elementer:
    - i) de fastlagte omkostninger for det relevante år
    - ii) anvendelsen af forskellen mellem den forventede og faktiske inflation som omhandlet i artikel 6, stk. 1
    - iii) de fremførsler, der opstår ved gennemførelsen af den trafikrisikodeling, der er nævnt i artikel 11a, stk. 2-7
    - iv) de fremførsler fra den tidligere referenceperiode, der opstår ved gennemførelsen af den omkostningsrisikodeling, der er nævnt i artikel 11a, stk. 8
    - v) bonusser og sanktioner, der opstår ved de finansielle incitament, der er nævnt i artikel 12, stk. 2
    - vi) for de to første referenceperioder de for høje eller lave opkrævninger, som bæres af medlemsstaterne til og med 2011
    - vii) et fradrag af omkostningerne ved VFR-flyvninger, jf. artikel 7, stk. 4.«
- 5) Bilag V affattes således:

## »BILAG V

**Beregning af tårn – og indflyvningskontroltjenesteenheder og enhedsrater**

1. Beregning af tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder
  - 1.1 En tårn- og indflyvningskontroltjenesteenhed er lig med vægtfaktoren for det pågældende luftfartøj.
  - 1.2 Vægtfaktoren, udtrykt som et tal med to decimaler, beregnes ved at dividere luftfartøjets maksimale certificerede startmasse, målt i tons, jf. bilag IV, punkt 1.5, med 50 og ophøje kvotienten i 0,7. potens. I en overgangsperiode på fem år efter beregningen af den første enhedsrate for tårn- og indflyvningskontroltjenester i henhold til denne forordning varierer denne eksponent dog mellem 0,5 og 0,9.
2. Beregning af enhedsrater for tårn- og indflyvningskontroltjenester
  - 2.1 Enhedsraten for tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnes inden påbegyndelsen af hvert år af referenceperioden.
  - 2.2 Den beregnes ved at dividere det anslåede samlede antal tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder for det relevante år op i den aritmetiske sum af følgende elementer:
    - i) de fastlagte omkostninger for det relevante år
    - ii) anvendelsen af forskellen mellem den forventede og faktiske inflation som omhandlet i artikel 6, stk. 1
    - iii) de fremførsler, der opstår ved gennemførelsen af den trafikrisikodeling, der er nævnt i artikel 11a, stk. 2-7
    - iv) de fremførsler fra den tidligere referenceperiode, der opstår ved gennemførelsen af den omkostningsrisikodeling, der er nævnt i artikel 11a, stk. 8
    - v) bonusser og sanktioner, der opstår ved de finansielle incitamenter, der er nævnt i artikel 12, stk. 2
    - vi) for de to første referenceperioder de for høje eller lave opkrævninger, som bæres af medlemsstaterne til og med det år, der går forud for det tidspunkt, hvor denne forordning anvendes på tårn- og indflyvningskontrolafgifter
    - vii) et fradrag af omkostningerne ved VFR-flyvninger, jf. artikel 7, stk. 4.«

6 Bilag VI affattes således:

## »BILAG VI

**Afgiftsordningen****1. OPLYSNINGSSKEMA**

Medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne udfylder følgende oplysningsskema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar, og for hver referenceperiode. Medlemsstaterne forelægger også en konsolideret udgave af et skema for hver afgiftszone, der hører under deres ansvar.

Hvis en afgiftszone strækker sig over flere medlemsstaters luftrum, udfylder de pågældende medlemsstater skemaet i fællesskab i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 4.



Tabel 2 - beregning af enhedsrate

Afgiftszonens navn Enhedens navn	Referenceperiode: N - (N+4)				
Beregning af enhedsrate	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Fastlagte omk. i nominelle værdier og justeret for inflation</b></p> <p>Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR (meddelt ifølge bilag II)            Faktisk inflationsrate ifølge Eurostat - bilag II            Forventet inflationsrate - bilag II            Justering af inflation - artikel 6, stk. 1: beløb i år (n), der skal fremføres</p> <p><b>2. Forventede og faktiske tjenesteenheder i alt</b></p> <p>Forventede tjenesteenheder i alt (præstationsplan)            Faktiske tjenesteenheder i alt            Faktiske/forventede tjenesteenheder i alt (i %)</p> <p><b>3. Omk. der er pålagt trafikrisikodeling (luftfartstjenesten)</b></p> <p>Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR (meddelt ifølge bilag II)            Justering af inflation - artikel 6, stk. 1: beløb fremført til år (n)            Trafik - artikel 11a, stk. 2: beløb fremført til år (n)            Trafikrisikodeling - artikel 11a, stk. 2-7: yderligere indt. fremført til år (n)            Trafikrisikodeling - artikel 11a, stk. 2-7: indtægtstab fremført til år (n)            Ukontrollable omkostninger - artikel 11a, stk. 8, litra c): beløb fremført til år (n)            Bonus eller sanktion for præstation - artikel 12, stk. 2            For høje(-) eller for lave(+) opkrævninger <sup>(1)</sup>: beløb fremført til år (n)            I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år (n)</p> <p>Trafikrisikodeling - artikel 11a, stk. 2-7: yderligere indt. i år (n), der skal fremføres            Trafikrisikodeling - artikel 11a, stk. 2-7: indtægtstab i år (n), der skal fremføres</p> <p>Parametre for trafikrisikodeling</p> <p>% yderligere indt., der tilbageføres til luftrumsbrugerne i n+2 - art. 11a, stk. 4, første afsnit            % indtægtstab, der bæres af luftrumsbrugerne - artikel 11a, stk. 4, andet afsnit</p> <p><b>4. Omk., der ikke er pålagt risikodeling - artikel 11a, stk. 2</b></p> <p>Fastlagte omk. i nominelle værdier - excl. VFR (meddelt ifølge bilag II)            Justering af inflation - artikel 6, stk. 1: beløb fremført til år (n)            Trafik - artikel 11a, stk. 2: beløb fremført til år (n)            Ukontrollable oplysninger - artikel 11a, stk. 8, litra c): beløb fremført til år (n)            For høje(-) eller for lave(+) opkrævninger <sup>(1)</sup>: beløb fremført til år (n)            I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år (n)</p> <p><b>5. Andre indtægter - anvendt enhedsrate (i national valuta)</b></p> <p>Indtægter fra andre kilder - artikel 3            I alt med henblik på beregning af enhedsraten for år (n)</p> <p>Enhedsrate for år (n) (i national valuta)            Luftfartstjenesteudøverkomponenten af enhedsraten for år (n)            MET-komponenten af enhedsraten            Luftfartstjeneste - statskomponenten af enhedsraten</p> <p>Enhedsraten for år (n), som ville have været anvendt uden andre indtægter</p>					

Omkostninger, indtægter og andre beløb angives i mio. i den nationale valuta - tjenesteenheder i mio.  
<sup>(1)</sup> Bilag IV-V, punkt 2, nr. vi), for høje/lave opkrævninger frem til forordningens ikrafttræden.

## 2. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Desuden indsamler og forelægger de berørte medlemsstater som minimum følgende oplysninger:

- En beskrivelse af og begrundelse for fastlæggelsen af de forskellige afgiftszoner, navnlig hvad angår tårn- og indflyvningskontrolafgiftszoner og potentielle krydssubsidier mellem lufthavne.
  - En beskrivelse af og redegørelse for beregningen af de skønnede tjenesteenheder, der kan opkræves afgift for.
  - En beskrivelse af politikken for fritagelser og af finansieringsmidlerne til dækning af de hermed forbundne omkostninger.
  - En beskrivelse af fremforsler af for høje eller for lave opkrævninger, der er påløbet hos medlemsstaterne frem til år 2011 for overflyvningsafgifters vedkommende og frem til det år, der går forud for denne forordnings anvendelse, for tårn- og indflyvningskontrolafgifters vedkommende.
  - En beskrivelse af de for lave opkrævninger, der er fremført efter artikel 11a, stk. 4, andet afsnit.
  - En beskrivelse udspecificeret i faktorer af de beløb, der er fremført fra den foregående referenceperiode efter artikel 11a, stk. 8, litra c).
  - En beskrivelse af eventuelle andre indtægter.
  - En beskrivelse af den formel, som anvendes til at beregne tårn- og indflyvningskontrolafgifter.
  - En beskrivelse af og redegørelse for incitamentordninger rettet mod luftfartstjenesterne.«
-