

VERORDENING (EU) Nr. 1191/2010 VAN DE COMMISSIE

van 16 december 2010

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”) ⁽¹⁾, en met name artikel 15, lid 4,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) ⁽²⁾, en met name artikel 5, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie ⁽³⁾ zijn de maatregelen vastgesteld die nodig zijn om een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten te ontwikkelen dat strookt met het Eurocontrol-systeem voor „en route”-heffingen. De ontwikkeling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor tijdens alle fasen van de vlucht verleende luchtvaartnavigatiediensten is van het grootste belang voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Het stelsel moet zorgen voor grotere transparantie met betrekking tot het vaststellen, opleggen en handhaven van heffingen ten laste van gebruikers van het luchtruim en voor kostenefficiëntie bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Het stelsel moet ook de efficiëntie van de vluchten bevorderen en tegelijk een optimaal veiligheidsniveau in stand houden en geïntegreerde dienstverlening stimuleren.
- (2) Om ervoor te zorgen dat de algemene doelstelling van verbetering van de kosteneffectiviteit van luchtvaartnavigatiediensten effect heeft, moet het heffingenstelsel bijdragen tot een verbetering van de kosteneffectiviteit en de operationele doeltreffendheid, in samenhang met en ter ondersteuning van het Europese masterplan voor luchtverkeerbeheer.
- (3) Verordening (EG) nr. 1794/2006 moet worden bijgewerkt om de financiële gevolgen van de prestatieregeling te verwerken in het heffingenstelsel, met name met betrekking tot de kosten- en verkeersrisicodelingsmechanismen, alsmede de stimuleringsregelingen als bedoeld in

Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten ⁽⁴⁾. Verordening (EU) nr. 1794/2006 moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (4) Er moet in passende bepalingen worden voorzien om een soepele overgang naar het bijgewerkte heffingenstelsel te waarborgen.
- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

„1. In deze verordening worden de maatregelen vastgesteld die nodig zijn voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten dat strookt met het Eurocontrol-systeem voor „en-route”-heffingen.”.

b) De leden 5 en 6 komen als volgt te luiden:

„5. Met inachtneming van artikel 1, lid 3, derde volzin, van Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie (*) kunnen de lidstaten besluiten deze verordening niet toe te passen op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend op luchthavens met minder dan 50 000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar, ongeacht de maximale startmassa en het aantal passagierszitplaatsen.

De lidstaten stellen de Commissie van dat besluit in kennis. De Commissie publiceert periodiek een bijgewerkte lijst van de luchthavens ten aanzien waarvan de lidstaten hebben besloten deze verordening niet op luchtvaartnavigatiediensten toe te passen.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 341 van 7.12.2006, blz. 3.

⁽⁴⁾ PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1.

6. Ten aanzien van luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend op luchthavens met minder dan 150 000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar, ongeacht de maximale startmassa en het aantal passagierszitplaatsen, kunnen de lidstaten vóór elke in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde referentieperiode besluiten één of meer van de volgende punten niet toe te passen:

- a) de berekening van de bepaalde kosten overeenkomstig artikel 6 van deze verordening;
- b) de berekening van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen als bedoeld in artikel 11 van deze verordening;
- c) de vaststelling van eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten als bedoeld in artikel 13 van deze verordening.

De eerste alinea is van toepassing onverminderd de toepassing van de in de artikelen 14 en 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 genoemde beginselen en met inachtneming van artikel 1, lid 3, derde volzin, van Verordening (EU) nr. 691/2010.

De lidstaten die besluiten de in de eerste alinea genoemde punten niet toe te passen, verrichten een gedetailleerde beoordeling van de mate waarin aan de voorwaarden van bijlage I bij deze verordening is voldaan. Die beoordeling omvat overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

Die lidstaten dienen een gedetailleerd verslag van de in de derde alinea bedoelde beoordeling bij de Commissie in. Dat verslag wordt met bewijzen gestaafd en bevat het resultaat van het overleg met de gebruikers en een volledige motivering van de conclusies van de lidstaat.

Na overleg met de betrokken lidstaat kan de Commissie bepalen dat niet aan de voorwaarden van bijlage I bij deze verordening is voldaan en kan zij, uiterlijk twee maanden na ontvangst van het verslag, de betrokken lidstaat verzoeken de beoordeling opnieuw te verrichten onder herziene voorwaarden.

Wanneer de Commissie dat bepaalt, duidt zij de methoden aan die moeten worden herzien, onder vermelding van de redenen daarvoor.

Wanneer de Commissie om een herziene beoordeling heeft verzocht, dient de betrokken lidstaat binnen twee maanden na ontvangst van het verzoek van de Commissie een verslag betreffende de conclusies van de herziene beoordeling in.

Het eindverslag wordt openbaar gemaakt en is geldig voor de duur van de betrokken referentieperiode.

(*) PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1.”.

2) In artikel 2 worden de volgende punten toegevoegd:

- „h) „bepaalde kosten”: de door de lidstaat bepaalde kosten als bedoeld in artikel 15, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 550/2004;
- i) „referentieperiode”: de in artikel 11, lid 3, onder d), van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde referentieperiode voor de prestatieregeling;
- j) „commerciële luchtvervoersbewegingen”: de som van de starts en landingen voor commercieel luchtvervoer, berekend als gemiddelde over de drie jaar voorafgaande aan de vaststelling van de in artikel 12 van Verordening (EU) nr. 691/2010 bedoelde prestatieplannen;
- k) „andere inkomsten”: inkomsten verkregen van overheden of inkomsten uit commerciële activiteiten en, in het geval van eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten, inkomsten uit contracten of overeenkomsten tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten, die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten goede komen wat de hoogte van de eenheidstarieven betreft.”.

3) In artikel 3 komen de leden 1, 2 en 3 als volgt te luiden:

„1. Op het heffingstelsel zijn de in artikel 15 van Verordening (EG) nr. 550/2004 vastgestelde beginselen van toepassing.

2. De bepaalde kosten van „en-route”-luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door „en-route”-heffingen die worden opgelegd aan gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk III en/of door andere inkomsten.

3. De bepaalde kosten van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door heffingen die worden opgelegd aan gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk III en/of door andere inkomsten. Deze kunnen overeenkomstig het recht van de Unie verleende kruissubsidies omvatten.”.

4) In artikel 4 komen de leden 3 en 4 als volgt te luiden:

„3. Een „en-route”-heffingszone strekt zich uit van de grond tot en met het hogere luchtruim. De lidstaten kunnen een specifieke zone vaststellen voor complexe plaatselijke luchtvaartnavigatiegebieden binnen de heffingszone.

4. Wanneer heffingszones zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekken, hetgeen het gevolg kan zijn van de instelling van een gemeenschappelijke heffingszone in een functioneel luchtruimblok, dragen de betrokken lidstaten in de grootst mogelijke mate zorg voor samenhang en eenvormigheid bij de toepassing van deze verordening op het desbetreffende luchtruim.

Wanneer eenvormige toepassing van deze verordening op het betrokken luchtruim niet mogelijk is, informeren de lidstaten de gebruikers op transparante wijze over de verschillen in de toepassing van deze verordening en stellen zij de Commissie en Eurocontrol van die verschillen in kennis.”.

5) In artikel 5 komen de leden 2 en 3 als volgt te luiden:

„2. De lidstaten kunnen de volgende kosten als bepaalde kosten vaststellen in overeenstemming met artikel 15, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 550/2004, voor zover deze worden gemaakt als gevolg van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten:

- a) de kosten van de relevante nationale instanties;
- b) de kosten van de in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde gekwalificeerde entiteiten;
- c) de kosten die voortvloeien uit internationale overeenkomsten.

3. Onverminderd andere financieringsbronnen en overeenkomstig het recht van de Unie kan overeenkomstig artikel 15 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 550/2004 een gedeelte van de inkomsten uit de heffingen worden gebruikt ter financiering van gemeenschappelijke projecten voor netwerkgerelateerde functies die van bijzonder belang zijn voor de verbetering van de algehele prestaties van de luchtverkeerbeheer- en luchtvaartnavigatiediensten in Europa. In die gevallen dragen de lidstaten er zorg voor dat er alomvattende en transparante boekhoudregels zijn om te vermijden dat de gebruikers van het luchtruim tweemaal moeten betalen. De bepaalde kosten waarmee het gemeenschappelijke project wordt gefinancierd, worden duidelijk aangeduid in overeenstemming met bijlage II.”.

6) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

„1. De bepaalde kosten en de werkelijke kosten zijn samengesteld uit de kosten met betrekking tot in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten als bedoeld in artikel 5 van deze verordening en worden vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 12 van Verordening (EG) nr. 550/2004 neergelegde boekhoudkundige eisen.

De eenmalige gevolgen van de invoering van de internationale boekhoudnormen kunnen over een periode van ten hoogste 15 jaar worden gespreid.

Onverminderd de artikelen 16 en 18 van Verordening (EU) nr. 691/2010 worden de bepaalde kosten vóór het begin van elke referentieperiode, als onderdeel van de in artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 10, lid 3, onder b), van Verordening (EU) nr. 691/2010 bedoelde prestatieplannen, vastgesteld voor elk kalenderjaar gedurende de referentieperiode en in zowel reële als nominale termen. De eenheidstarieven worden berekend op basis van de in nominale termen

uitgedrukte kosten. Voor elk jaar in de referentieperiode wordt het verschil tussen de bepaalde kosten, uitgedrukt in nominale termen, vóór de referentieperiode en de bepaalde kosten die zijn aangepast op basis van de werkelijke inflatie die voor dat jaar door de Commissie (Eurostat) is vastgesteld, uiterlijk in het jaar n+2 overgeboekt.

De bepaalde kosten en de werkelijke kosten worden vastgesteld in de nationale munteenheid. Wanneer voor een functioneel luchtruimblok een gemeenschappelijke heffingszone met één eenheidstarief is ingesteld, dragen de betrokken lidstaten zorg voor de omzetting van de nationale kosten in euro's of in de nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten, om aldus een transparante berekening van het eenheidstarief te waarborgen overeenkomstig artikel 13, lid 1, eerste alinea, van deze verordening. Die lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol daarvan in kennis.”.

b) Lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) De tweede alinea komt als volgt te luiden:

„De personeelskosten omvatten de brutosalarissen, vergoedingen voor overuren, werkgeversbijdragen aan socialezekerheidsstelsels, pensioenkosten en andere voordelen. De pensioenkosten worden berekend op basis van voorzichtige aannames, in overeenstemming met de regeling of het toepasselijke nationale recht, al naargelang. Die aannames worden gedetailleerd vermeld in het nationale prestatieplan.”.

ii) De vierde en vijfde alinea komen als volgt te luiden:

„De afschrijvingskosten hebben betrekking op alle vaste activa die worden gebruikt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Vaste activa worden afgeschreven overeenkomstig hun verwachte levensduur, op basis van de lineaire methode die wordt toegepast op de kosten van activa. Ter berekening van de afschrijving kunnen de historische of de huidige kosten worden gebruikt. Tijdens de duur van de afschrijving mag de methode niet worden gewijzigd en de methode moet stroken met de toegepaste kapitaalkosten. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de huidige kosten, worden ook de gelijkwaardige historische kosten meegedeeld om een vergelijking en beoordeling mogelijk te maken.

De kapitaalkosten zijn gelijk aan het product van:

- a) de som van de gemiddelde nettoboekwaarde van de in gebruik of in aanbouw zijnde vaste activa en eventuele door de nationale toezichhoudende instanties vastgestelde aanpassingen van de totale activa, die door de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten worden gebruikt, en de gemiddelde nettowaarde van de vlottende activa, met uitzondering van rentedragende rekeningen, die nodig zijn voor het verlenen van de luchtvaartnavigatiediensten; en

b) het gewogen gemiddelde van de rentevoet op schulden en het rendement op het eigen vermogen. Voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten zonder eigen vermogen wordt het gewogen gemiddelde berekend op basis van het verschil tussen het totaal van de onder a) bedoelde activa en de schulden.

Buitengewone kosten zijn eenmalige kosten die in de loop van het desbetreffende jaar zijn ontstaan in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.

Wijzigingen die buiten de bepalingen van internationale boekhoudnormen vallen, worden in het nationale prestatieplan vermeld ter toetsing door de Commissie en in de overeenkomstig bijlage II te verstrekken aanvullende gegevens.”.

c) In lid 3 komt de eerste alinea als volgt te luiden:

„Voor de toepassing van lid 2, vijfde alinea, hangen de wegingsfactoren af van het gedeelte van de financiering van de activa uit schulden of eigen vermogen. De rentevoet op schulden is gelijk aan de gemiddelde rentevoet op de schulden van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten. Het rendement op het eigen vermogen hangt af van het feitelijke financiële risico van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten.”.

7) In artikel 7, lid 2, wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Voor de toepassing van de eerste alinea onder b), stellen de lidstaten vóór het begin van elke referentieperiode voor elke luchthaven de criteria vast voor het toedelen van kosten tussen plaatselijke en „en route”-diensten en stellen zij de Commissie daarvan in kennis.”.

8) Artikel 8 komt als volgt te luiden:

„Artikel 8

Transparantie van de kosten en van het heffingsmechanisme

1. Uiterlijk zes maanden voor het begin van elke referentieperiode doen de lidstaten een aanbod tot overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers over de bepaalde kosten, geplande investeringen, ramingen voor diensteneenheden, het heffingenbeleid en de daaruit voortvloeiende eenheidstarieven, waarbij zij worden bijgestaan door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De lidstaten stellen hun overeenkomstig artikel 5 vastgestelde nationale kosten of kosten van functionele luchtruimblokken en hun eenheidstarieven op een transparante wijze ter beschikking van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, de Commissie en, indien van toepassing, Eurocontrol.

Gedurende de referentieperiode doen de lidstaten jaarlijks een aanbod tot overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers over afwijkingen van de ramingen, en met name over:

a) het werkelijke verkeer en de werkelijke kosten in vergelijking met het geraamde verkeer en de geraamde bepaalde kosten;

b) de toepassing van het in artikel 11 bis uiteengezette risicodelingsmechanisme;

c) de in artikel 12 uiteengezette stimuleringsregelingen.

Het overleg kan op regionale basis worden georganiseerd. De vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers hebben het recht om meer overleg te verzoeken. Overleg met de gebruikers wordt ook stelselmatig georganiseerd na de activering van een alarmmechanisme dat een herziening van het eenheidstarief teweeg brengt.

2. De in lid 1 bedoelde gegevens zijn gebaseerd op de in de bijlagen II en VI weergegeven rapportagetabellen en nadere regels of, indien een lidstaat op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken overeenkomstig artikel 1, lid 6, heeft besloten niet de bepaalde kosten of de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen te berekenen of eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten vast te stellen, zijn de in lid 1 bedoelde gegevens gebaseerd op de in bijlage III weergegeven rapportagetabellen en nadere regels. De desbetreffende documenten worden drie weken voor het overleg ter beschikking gesteld van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, de Commissie, Eurocontrol en de nationale toezichthoudende autoriteiten. Voor het in lid 1, tweede alinea, bedoelde jaarlijkse overleg worden de desbetreffende documenten ieder jaar uiterlijk 1 november ter beschikking gesteld van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, de Commissie, Eurocontrol en de nationale toezichthoudende autoriteiten.”.

9) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) In lid 1, komt punt c) als volgt te luiden:

„c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering; deze vrijstelling moet altijd worden gestaafd door de passende statusvermelding of opmerking in het vliegplan.”.

b) Lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

i) de eerste alinea wordt geschrapt;

ii) in de tweede alinea komt de aanhef als volgt te luiden:

„De kosten van vrijgestelde vluchten zijn samengesteld uit:”.

10) De artikelen 10 en 11 komen als volgt te luiden:

„Artikel 10

Berekening van de „en route”-heffingen

1. Onverminderd de in artikel 3, lid 2, bedoelde mogelijkheid om „en route”-luchtvaartnavigatiediensten uit andere inkomsten te financieren, is de „en route”-heffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde „en route”-heffingszone gelijk aan het product van het voor deze „en route”-heffingszone vastgestelde eenheidstarief en de „en route”-diensteneenheden voor die vlucht.

2. Het eenheidstarief en de „en route“-diensteenheden worden overeenkomstig bijlage IV berekend.

Artikel 11

Berekening van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen

1. Onverminderd de in artikel 3, lid 3, bedoelde mogelijkheid om plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten uit andere inkomsten te financieren, is de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten gelijk aan het product van het voor deze heffingszone vastgestelde eenheidstarief en de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor die vlucht. Voor de toepassing van de heffingen gelden nadering en vertrek als één vlucht. De te tellen eenheid is ofwel de aankomende ofwel de vertrekkende vlucht.

2. Het eenheidstarief en de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden overeenkomstig bijlage V berekend.”

11) Het volgende artikel 11 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 11 bis

Risicodeling

1. In dit artikel worden de mechanismen voor verkeers- en kostenrisicodeling vastgesteld. Dit artikel is van toepassing in overeenstemming met de in artikel 11 van Verordening (EU) nr. 691/2010 bedoelde beginselen.

2. De volgende kosten vallen niet onder verkeersrisicodeling en worden ingevorderd ongeacht de verkeersevolutie:

- a) de overeenkomstig artikel 5, lid 2, vastgestelde bepaalde kosten, met uitzondering van overeenkomsten voor het verlenen van grensoverschrijdende luchtvaartnavigatiediensten;
- b) de bepaalde kosten van verleners van meteorologische diensten;
- c) de toegestane overdracht van het vorige jaar of een vorige referentieperiode en de bonussen of malussen die het gevolg zijn van stimuleringsregelingen;
- d) de ten gevolge van schommelingen in het verkeer te veel of te weinig ingevorderde kosten, welk overschot of tekort uiterlijk in jaar n+2 wordt ingevorderd.

Daarnaast kunnen de lidstaten de bepaalde kosten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben gekregen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat overeenkomstig artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004, vrijstellen van verkeersrisicodeling.

3. Wanneer in een bepaald jaar het werkelijke aantal diensteeenheden niet meer dan 2 % hoger of lager is dan de aan het begin van de referentieperiode opgestelde raming, worden de extra inkomsten of het inkomstenverlies voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten met betrekking tot de bepaalde kosten niet overgedragen.

4. Wanneer in een bepaald jaar n het werkelijke aantal diensteeenheden meer dan 2 % hoger is dan de aan het begin van de referentieperiode opgestelde raming, wordt minstens 70 % van de door de betrokken verlener of verlener van luchtvaartnavigatiediensten verkregen extra inkomsten, boven het verschil van 2 % tussen de werkelijke diensteeenheden en de raming met betrekking tot de bepaalde kosten, uiterlijk in het jaar n+2 terugbetaald aan de luchtruimgebruikers.

Wanneer in een bepaald jaar n het werkelijke aantal diensteeenheden meer dan 2 % lager is dan de aan het begin van de referentieperiode opgestelde raming, wordt hoogstens 70 % van de door de betrokken verlener of verlener van luchtvaartnavigatiediensten geleden verlies aan inkomsten, boven het verschil van 2 % tussen de werkelijke diensteeenheden en de raming met betrekking tot de bepaalde kosten, in principe uiterlijk in het jaar n+2 doorberekend aan de luchtruimgebruikers. De lidstaten kunnen evenwel besluiten de doorberekening van dergelijke inkomstenverliezen over verscheidene jaren te spreiden om het eenheidstarief stabiel te houden.

5. De toedeling van het in lid 3 bedoelde verkeersrisico wordt voor de gehele referentieperiode in het nationale prestatieplan of het prestatieplan van het functionele luchtruimblok vastgesteld na het in artikel 8 bedoelde overleg.

6. Wanneer in een bepaald jaar n het werkelijke aantal diensteeenheden lager is dan 90 % van de aan het begin van de referentieperiode opgestelde raming, wordt het volledige door de betrokken verlener of verlener van luchtvaartnavigatiediensten geleden inkomstenverlies boven 10 % van het verschil tussen het werkelijke aantal diensteeenheden en de raming met betrekking tot de bepaalde kosten in principe uiterlijk in het jaar n+2 doorberekend aan de luchtruimgebruikers. De lidstaten kunnen evenwel besluiten de doorberekening van dergelijke inkomstenverliezen over verscheidene jaren te spreiden om het eenheidstarief stabiel te houden.

Wanneer in een bepaald jaar n het werkelijke aantal diensteeenheden hoger is dan 110 % van de aan het begin van de referentieperiode opgestelde raming, worden alle door de betrokken verlener of verlener van luchtvaartnavigatiediensten verkregen extra inkomsten boven 10 % van het verschil tussen het werkelijke aantal diensteeenheden en de raming met betrekking tot de bepaalde kosten uiterlijk in het jaar n+2 terugbetaald aan de luchtruimgebruikers.

7. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten zonder eigen vermogen of met een eigen vermogen van ten hoogste 5 % van de totale schulden kunnen vanaf 31 december 2011 worden vrijgesteld van verkeersrisicodeling gedurende de eerste referentieperiode, teneinde het gedeelte van de schuldfinanciering te beperken. De van verkeersrisicodeling vrijgestelde verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden in het prestatieplan vermeld ter toetsing door de Commissie en in de overeenkomstig bijlage II te verstrekken aanvullende gegevens. De lidstaten beschrijven en motiveren de maatregelen die zij voornemens zijn te nemen om het gedeelte van de schuldfinanciering te beperken alsmede het tijdschema voor die maatregelen.

8. De volgende principes zijn op kostenrisicodeling van toepassing:

- a) wanneer de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode lager zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil ingehouden door de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit;
- b) wanneer de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode hoger zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil gedragen door de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit, onverminderd de activering van een alarmmechanisme overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EU) nr. 691/2010;
- c) de punten a) en b) kunnen niet worden toegepast op het verschil tussen de werkelijke en de bepaalde kosten die kunnen worden geacht buiten de macht van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit te liggen wegens:
 - (i) onvoorziene wijzigingen in de nationale pensioenregelingen en regelingen inzake de boekhoudkundige verantwoording van pensioenen;
 - (ii) onvoorziene wijzigingen in het nationale belastingrecht;
 - (iii) onvoorziene en nieuwe kostenposten die niet in het nationale prestatieplan zijn opgenomen doch wettelijk zijn voorgeschreven;
 - (iv) onvoorziene wijzigingen in de kosten of inkomsten, voortvloeiende uit internationale overeenkomsten;
 - (v) aanmerkelijke wijzigingen in de rentevoeten voor leningen.

Onverminderd artikel 6, lid 1, derde alinea, wordt door de nationale toezichthoudende autoriteit een lijst van niet-beheersbare kostenfactoren vastgesteld op grond van de in de eerste alinea, onder i) tot en met v), genoemde factoren en deze lijst wordt opgenomen in het prestatieplan.

Wanneer de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode lager zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil aan de luchtruimgebruikers terugbetaald door middel van een overdracht naar de volgende referentieperiode.

Wanneer de werkelijke kosten gedurende de gehele referentieperiode hoger zijn dan de aan het begin van de referentieperiode vastgestelde bepaalde kosten, wordt het verschil aan de luchtruimgebruikers doorberekend door middel van een overdracht naar de volgende refe-

rentieperiode. De nationale toezichthoudende autoriteit stemt uitdrukkelijk met die overdracht in na zich ervan te hebben vergewist dat:

- i) het verschil tussen de werkelijke kosten en de bepaalde kosten daadwerkelijk het gevolg is van ontwikkelingen die buiten de macht van de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten, lidstaat of gekwalificeerde entiteit vallen;
- ii) het verschil in de kosten dat aan de gebruikers wordt doorberekend, specifiek wordt aangeduid en gecategoriseerd.

Het overgedragen bedrag wordt gespecificeerd per kostenfactor en beschreven in de overeenkomstig bijlage VI te verstrekken aanvullende gegevens.”.

12) In artikel 12 komen de leden 1, 2 en 3 als volgt te luiden:

„1. De lidstaten kunnen op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken op niet-discriminerende en transparante wijze stimuleringsregelingen vaststellen of goedkeuren ter ondersteuning van verbeteringen in het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten of beperkingen van het effect van de luchtvaart op het milieu, en die tot een andere berekening van de heffingen leiden ingevolge de leden 2 en 3. Deze stimuleringsmaatregelen kunnen zowel op verlener van luchtvaartnavigatiediensten als op luchtruimgebruikers van toepassing zijn.

2. Overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 691/2010 kunnen de lidstaten, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, financiële stimuleringsmaatregelen vaststellen om hun verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan te sporen prestatiedoelen te bereiken. Het eenheidstarief kan worden aangepast om te voorzien in een bonus of malus naar gelang van het werkelijke prestatieniveau van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten in vergelijking met de desbetreffende doelstelling. Dergelijke bonussen of malussen vinden alleen toepassing wanneer de verschillen in de prestaties wezenlijke gevolgen hebben voor de gebruikers. De toepasselijke hoogte van de bonussen en malussen moet in verhouding staan tot de te bereiken doelen en de behaalde prestaties. De verschillen in de prestaties en de toepasselijke hoogte van de bonussen en malussen worden bepaald na het in artikel 8 bedoelde aanbod tot overleg en vastgelegd in het nationale prestatieplan of het prestatieplan van het functionele luchtruimblok.

3. Wanneer een lidstaat besluit een stimuleringsregeling toe te passen ten aanzien van gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten, moduleert hij, na het in artikel 8 bedoelde aanbod tot overleg, de aan deze gebruikers op te leggen heffingen naargelang van de door hen geleverde inspanningen om, met name:

- a) het gebruik van luchtvaartnavigatiediensten te optimaliseren;

- b) het milieueffect van de luchtvaart te verminderen;
- c) de totale kosten van luchtvaartnavigatiediensten te verminderen en de doelmatigheid ervan te verhogen, met name door de heffingen te verlagen of te moduleren naargelang van het aan boord hebben van apparatuur die de capaciteit vergroot, of door het geven van compensaties voor het ongemak als gevolg van het kiezen van minder drukke routes;
- d) de ontplooiing van de mogelijkheden van SESAR op het gebied van luchtverkeersbeheer te versnellen.”.
- 13) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:
- a) De leden 1 en 2 komen als volgt te luiden:
- „1. De lidstaten zorgen ervoor dat voor elke heffingszone jaarlijks eenheidstarieven worden vastgesteld.
- De eenheidstarieven worden vastgesteld in de nationale munteenheid. Wanneer tot een functioneel luchtruimblok behorende lidstaten besluiten een gemeenschappelijke heffingszone met één eenheidstarief vast te stellen, wordt dat eenheidstarief vastgesteld in euro's of in de nationale munteenheid van een van de betrokken lidstaten. De betrokken lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol in kennis van de toepasselijke munteenheid.
2. Overeenkomstig artikel 11, lid 4, onder e), van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 18 van Verordening (EU) nr. 691/2010 kan het eenheidstarief in de loop van het jaar worden gewijzigd wanneer een alarmmechanisme wordt geactiveerd.”.
- b) Het volgende lid 4 wordt toegevoegd:
- „4. Voor het eerste jaar van de referentieperiode worden de eenheidstarieven berekend op basis van het door de lidstaat of het functionele luchtruimblok op 1 november van het jaar voorafgaande aan het begin van de referentieperiode meegedeelde prestatieplan. Wanneer de prestatieplannen worden vastgesteld na 1 november van het jaar voorafgaande aan het begin van de referentieperiode, worden de eenheidstarieven, indien nodig, herberekend op basis van het definitieve plan of de toepasselijke corrigerende maatregelen.”.
- 14) In Artikel 14 komt lid 1 als volgt te luiden:
- „1. De lidstaten kunnen de heffingen innen in de vorm van één heffing per vlucht. Wanneer heffingen op regionale basis worden gefactureerd en geïnd, mag als facturatiemunteenheid de euro worden gebruikt en mag een administratief eenheidstarief ter vergoeding van de facturatie- en inningskosten worden toegevoegd aan het desbetreffende eenheidstarief.”.
- 15) Artikel 15 wordt geschrapt.
- 16) In artikel 17 komt de aanhef van de eerste alinea als volgt te luiden:
- „De verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergemakkelijken de inspecties en onderzoeken door de nationale toezichthoudende instanties of de namens deze optredende gekwalificeerde entiteit, met inbegrip van bezoeken ter plaatse. De gemachtigde personen zijn bevoegd.”.
- 17) Het volgende artikel 17 bis wordt ingevoegd:
- „Artikel 17 bis
- Evaluatie**
- De in artikel 24 van Verordening (EU) nr. 691/2010 bedoelde evaluatie van de prestatieregeling door de Commissie heeft mede betrekking op het bij artikel 11 bis van deze verordening ingestelde risicodelingsmechanisme, de krachtens artikel 12 van deze verordening ingestelde stimuleringsregelingen en hun effect en doelmatigheid bij het bereiken van de vastgestelde prestatiedoelen.”.
- 18) De bijlagen I tot en met VI worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.
- Artikel 2*
- Overgangsbepalingen**
- De lidstaten die over reeds vóór 8 juli 2010 bestaande nationale regelingen beschikken welke voorzien in een beperking van het eenheidstarief die verder gaat dan de overeenkomstig Verordening (EU) nr. 691/2010 vastgestelde Uniebrede doelen, kunnen hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten vrijstellen van artikel 11 bis, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1794/2006. Die vrijstelling geldt voor de periode waarin krachtens de nationale regelingen het eenheidstarief is beperkt, doch niet langer dan tot het einde van de eerste referentieperiode in 2014. De lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol van de vrijstelling in kennis.
- De lidstaten kunnen besluiten de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1794/2006, zoals gewijzigd bij deze verordening, tot 31 december 2014 niet toe te passen op plaatselijke heffingen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis. Wanneer de lidstaten plaatselijke heffingen vrijstellen van de bepalingen van de verordening, kunnen de volledige kosten van het verlenen van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden ingevorderd tot en met 31 december 2014.
- Artikel 3*
- Inwerkingtreding**
- Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- Zij is van toepassing op de kosten van luchtvaartnavigatiediensten, heffingen en eenheidstarieven van het jaar 2012.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 december 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE

De bijlagen I tot en met VI worden als volgt gewijzigd:

1) In bijlage I wordt het volgende punt 5 toegevoegd:

„5. Wanneer er meer dan 150 000 commerciële bewegingen per jaar zijn, wordt de in de punten 1 tot en met 4 bedoelde beoordeling uitgevoerd ten aanzien van elke individuele luchthaven.”

2) Bijlage 2 komt als volgt te luiden:

„BIJLAGE II

Transparantie van de kostengrondslag**1. RAPPORTAGETABEL**

De lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de onderstaande rapportagetabel invullen voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt en voor elke referentieperiode. De lidstaten moeten voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt ook een geconsolideerde rapportagetabel invullen.

Voor alle luchthavens die onder deze verordening vallen, moet een geconsolideerde rapportagetabel worden ingevuld.

Indien een heffingszone zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekt, moeten deze lidstaten de tabel gezamenlijk invullen overeenkomstig artikel 4, lid 4.

De werkelijke kosten moeten op gecertificeerde rekeningen zijn gebaseerd. De kosten worden vastgesteld overeenkomstig het krachtens het certificaat vereiste bedrijfsplan en gerapporteerd in de munteenheid waarin zij zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 6, lid 1, vierde alinea.

Om de vaststelling van Uniebrede prestatiedoelen door de Commissie te vergemakkelijken en onverminderd de prestatieplannen die op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken moeten worden vastgesteld, vullen de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten achttien maanden vóór het begin van een referentieperiode een dergelijke rapportagetabel in met de oorspronkelijke ramingen.

Tabel 1 - totale kosten

Naam heffingszone	Referentieperiode: N - (N+4)
Naam entiteit	

Bijzonderheden van de kosten	Bepaalde kosten					Werkelijke kosten				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

volgens de aard van de kosten (in nominale termen)

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Personeel										
Andere werkingskosten										
Afschrijving										
Kapitaalkosten										
Buitengewone kosten										
Totale kosten										
Totaal % n/n-1										
Personeel % n/n-1										
Andere werkingskosten % n/n-1										

volgens de diensten (in nominale termen)

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Luchtverkeersbeheer (ATM)										
Communicatie										
Navigatie										
Surveillance										
Opsporing en redding										
Luchtvaartinformatie										
Meteorologische diensten										
Kosten van toezicht										
Andere kosten van staten										
Totale kosten										
Totaal % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										

Aanvullende informatie over de kapitaalkosten en de kosten van gemeenschappelijke projecten (in nominale termen)

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Gemiddelde activabasis										
Netto boekwaarde vaste activa										
Aanpassingen van totale activa										
Netto vlottende activa										
Totale activabasis										
Kapitaalkosten %										
Kapitaalkosten voor belastingen %										
Rendement %										
Gemiddelde schuldinterest %										
Kosten van gemeenschappelijke projecten										
Gemeenschappelijk project 1										

Aanvullende informatie over inflatie en over totale kosten in reële termen

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Inflatie % ⁽¹⁾										
Totale kosten in reële termen ⁽²⁾										
Totaal % n/n-1										

Aftrek van kosten voor vrijgestelde VFR-vluchten (in nominale termen)

	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Totale kosten										
Kosten voor vrijgestelde VFR-vluchten										
Totale kosten na aftre ⁽³⁾										

Kosten en onderdelen van de activabasis in '000 000 nationale munt - Diensteenheden in '000 000

⁽¹⁾ Geraamde inflatie voor het vaststellen van de bepaalde kosten in nominale termen - werkelijke door EUROSTAT geregistreerde inflatie

⁽²⁾ Bepaalde kosten (prestatieplan) in reële termen - werkelijke kosten in reële termen

⁽³⁾ Bepaalde kosten (na aftrek van VFR-kosten) gerapporteerd in bijlage II (in nominale termen)

2. AANVULLENDE GEGEVENS

Daarnaast moeten de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten minste de volgende gegevens verstrekken:

- een beschrijving van de methode die is gebruikt voor het toedelen van de kosten van faciliteiten of diensten aan verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754), en een beschrijving van de methode die is gebruikt voor het toedelen van die kosten aan verschillende heffingszones;
- een beschrijving van en een toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of huidige kosten. Wanneer de afschrijvingskosten op basis van de huidige kosten worden berekend, moeten gegevens over vergelijkbare historische kosten ter beschikking worden gesteld;
- een verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van de activabasis, de eventuele aanpassingen van de totale activa en het rendement op het eigen vermogen;
- een beschrijving van de totale bepaalde kosten voor elke luchthaven waarop de bepalingen van deze verordening van toepassing zijn, voor elke heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten; voor luchthavens met minder dan 20 000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar worden deze kosten berekend als het gemiddelde over de afgelopen drie jaar; de kosten mogen op geaggregeerde wijze worden gepresenteerd;
- een definitie van de criteria die zijn gebruikt om kosten toe te delen tussen plaatselijke en „en route“-diensten voor elke gereguleerde luchthaven;
- een opsplitsing van de meteorologische kosten in directe kosten en „MET-kernkosten”, d.w.z. kosten voor ondersteunende meteorologische faciliteiten en diensten die ook worden gebruikt om tegemoet te komen aan algemene meteorologische behoeften. Dit omvat de kosten van algemene analyses en voorspellingen, netwerken voor meteorologische waarnemingen aan de grond en in de hogere luchtlagen, meteorologische communicatiesystemen, centra voor gegevensverwerking, ondersteuning van fundamenteel onderzoek, training en administratie;
- een beschrijving van de gebruikte methode voor het toedelen van de totale MET-kosten en de MET-kernkosten aan de burgerluchtvaart en tussen heffingszones.
- achttien maanden vóór het begin van een referentieperiode een beschrijving van de gerapporteerde kosten- en verkeersramingen, zoals verlangd in punt 1;
- voor elk jaar van de referentieperiode, een beschrijving van de gerapporteerde werkelijke kosten en het verschil met de bepaalde kosten.”.

3) In bijlage III komt punt 1.2 als volgt te luiden:

„1.2 Aanvullende gegevens

Daarnaast moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten minste de volgende gegevens verstrekken:

- een beschrijving van de criteria die zijn gebruikt voor het toedelen van de kosten van faciliteiten of diensten aan de verschillende luchtvaartnavigatiediensten, gebaseerd op de lijst van faciliteiten en diensten uit het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio (doc. 7754);
- een beschrijving van en een toelichting bij de verschillen tussen de geraamde en de werkelijke niet-vertrouwelijke cijfers voor het jaar (n-1);
- een beschrijving van en een toelichting bij de niet-vertrouwelijke geraamde kosten en investeringen over een periode van vijf jaar, in verhouding tot het verwachte verkeer;
- een beschrijving van en een toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of huidige kosten;
- een verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van de activabasis, de eventuele aanpassingen van de totale activa en het rendement op het eigen vermogen.”.

4) Bijlage IV komt als volgt te luiden:

„BIJLAGE IV

Berekening van de „en route“-diensteenheden en eenheidstarieven

1. Berekening van „en route“-diensteenheden
 - 1.1 De „en route“-diensteenheden worden berekend door de factor „afstand” te vermenigvuldigen met de factor „gewicht” voor het desbetreffende luchtvaartuig.
 - 1.2 De factor „afstand” wordt verkregen door het aantal kilometers dat wordt gevlogen langs de grootcirkels tussen het punt waarop het luchtvaartuig de heffingszone binnenvliegt en het punt waarop het deze zone weer verlaat, zoals aangegeven in het meest recente goedgekeurde vliegplan dat voor het luchtvaartuig is ingediend met het oog op het beheer van de luchtverkeersstromen, te delen door 100.
 - 1.3 Ingeval het punt waarop een luchtvaartuig de heffingszone binnenvliegt en het punt waarop het deze zone weer verlaat, hetzelfde zijn, is de factor „afstand” gelijk aan de afstand in de grootcirkel tussen deze punten en het verst verwijderde punt van het vliegplan, vermenigvuldigd met twee.
 - 1.4 De afstand die in aanmerking moet worden genomen, wordt met 20 km verminderd voor elke start en elke landing op het grondgebied van een lidstaat.
 - 1.5 De factor „gewicht”, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is de vierkantswortel van het quotiënt dat wordt verkregen door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, zoals vermeld op het luchtwaardigheidscertificaat of een gelijkwaardig door de exploitant van het luchtvaartuig verstrekt officieel document, te delen door 50. Als dit gewicht onbekend is, moet het gewicht van het zwaarste bekende luchtvaartuig van hetzelfde type worden gebruikt. Wanneer een luchtvaartuig meerdere gecertificeerde maximale startgewichten heeft, dient het hoogste te worden gebruikt. Wanneer een exploitant van luchtvaartuigen twee of meer verschillende versies van hetzelfde type luchtvaartuig exploiteert, dient het gemiddelde maximale startgewicht van al zijn luchtvaartuigen van dat type te worden gebruikt voor elk luchtvaartuig van dat type. De factor „gewicht” wordt ten minste één keer per jaar berekend voor elk type luchtvaartuig en voor elke exploitant.
2. Berekening van de „en route“-eenheidstarieven
 - 2.1 Het „en route“-eenheidstarief wordt berekend vóór het begin van elk jaar van de referentieperiode.
 - 2.2 Het wordt berekend door de wiskundige som van de volgende punten te delen door het geraamde totale aantal „en route“-diensteenheden voor het desbetreffende jaar:
 - i) de bepaalde kosten van het desbetreffende jaar;
 - ii) het verschil tussen de geraamde en de werkelijke inflatie, als bedoeld in artikel 6, lid 1;
 - iii) de overdrachten die het gevolg zijn van de toepassing van de in artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7, bedoelde verkeersrisicodeling;
 - iv) de overdrachten van de vorige referentieperiode die voortvloeien uit de toepassing van de in artikel 11 bis, lid 8, bedoelde kostenrisicodeling;
 - v) bonussen en malussen die voortvloeien uit de in artikel 12, lid 2, bedoelde financiële stimuleringsmaatregelen;
 - vi) voor de eerste twee referentieperiodes: te veel of te weinig door de lidstaten ingevorderde kosten tot en met het jaar 2011;
 - vii) de aftrek van de kosten van VFR-vluchten, zoals vastgesteld in artikel 7, lid 4.”.
- 5) Bijlage komt als volgt te luiden:

*„BIJLAGE V***Berekening van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en eenheidstarieven**

1. Berekening van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten
 - 1.1 De plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten is gelijk aan de factor „gewicht” van het desbetreffende luchtvaartuig.
 - 1.2 De factor „gewicht”, uitgedrukt als een getal met twee decimalen, is het quotiënt dat wordt verkregen door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, als bedoeld in bijlage IV, punt 1.5, te delen door 50 en te verheffen tot de macht 0,7. Tijdens een overgangperiode van vijf jaar na de berekening van het eerste eenheidstarief voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in het kader van deze verordening bedraagt deze exponent echter tussen 0,5 en 0,9.
 2. Berekening van de eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten
 - 2.1 Het eenheidstarief wordt berekend vóór het begin van elk jaar van de referentieperiode.
 - 2.2 Het wordt berekend door de wiskundige som van de volgende punten te delen door het geraamde totale aantal plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten voor het desbetreffende jaar:
 - i) de bepaalde kosten van het desbetreffende jaar;
 - ii) het verschil tussen de geraamde en de werkelijke inflatie, als bedoeld in artikel 6, lid 1;
 - iii) de overdrachten die het gevolg zijn van de toepassing van de in artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7, bedoelde verkeersrisicodeling;
 - iv) de overdrachten van de vorige referentieperiode die voortvloeien uit de toepassing van de in artikel 11 bis, lid 8, bedoelde kostenrisicodeling;
 - v) bonussen en malussen die voortvloeien uit de in artikel 12, lid 2, bedoelde financiële stimuleringsmaatregelen;
 - vi) voor de eerste twee referentieperiodes: te veel of te weinig door de lidstaten ingevorderde kosten tot het jaar dat voorafgaat aan de toepassing van deze verordening op heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten;
 - vii) de aftrek van de kosten van VFR-vluchten, zoals vastgesteld in artikel 7, lid 4.”.
- 6) Bijlage VI komt als volgt te luiden:

*„BIJLAGE VI***Heffingsmechanisme****1. RAPPORTAGETABEL**

De lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de onderstaande rapportagetabel invullen voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt en voor elke referentieperiode. De lidstaten moeten voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt ook een geconsolideerde tabel invullen.

Indien een heffingszone zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekt, moeten deze lidstaten de tabel gezamenlijk invullen overeenkomstig artikel 4, lid 4.

Tabel 2 – berekening van het eenheidstarief

Naam heffingszone Naam entiteit	Referentieperiode: N - (N+4)				
Berekening eenheidstarief	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Bepaalde kosten in nominale termen en aangepast na inflatie</p> <p>Bepaalde kosten in nominale termen – excl. VFR (overgedragen van bijlage II) Door EUROSTAT geregistreerde werkelijke inflatie – Bijlage II Geraamde inflatie – Bijlage II Aanpassing na inflatie – Artikel 6, lid 1: over te dragen bedrag van jaar n</p> <p>2. Geraamde en werkelijke totale diensteenheden</p> <p>Raming totale diensteenheden (prestatieplan) Werkelijke totale diensteenheden Werkelijke/geraamde totale diensteenheden (in %)</p> <p>3. Kosten die in aanmerking komen voor verkeersrisicodeling (ANSP)</p> <p>Bepaalde kosten in nominale termen – excl. VFR (overgedragen van bijlage II) Aanpassing na inflatie – Artikel 6, lid 1: bedrag overgedragen naar jaar n Verkeer – Artikel 11 bis, lid 2: bedragen overgedragen naar jaar n Verkeersrisicodeling – Artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7: extra inkomsten overgedragen naar jaar n Verkeersrisicodeling – Artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7: inkomstenverlies overgedragen naar jaar n Onbeheersbare kosten – Artikel 11 bis, lid 8, onder c): bedragen overgedragen naar jaar n Prestatiebonus of –malus – Artikel 12, lid 2 Te veel(-) of te weinig(+) ingevorderd ⁽¹⁾ : bedragen overgedragen naar jaar n Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n</p> <p>Verkeersrisicodeling – Artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7: over te dragen extra inkomsten van jaar n Verkeersrisicodeling – Artikel 11 bis, leden 2 tot en met 7: over te dragen inkomstenverlies van jaar n</p> <p>Parameters voor verkeersrisicodeling</p> <p>% van de inkomsten dat in jaar n+2 aan de gebruikers wordt terugbetaald – Artikel 11 bis, lid 4, eerste alinea % van het inkomstenverlies dat door de luchtruimgebruikers wordt gedragen – Artikel 11 bis, lid 4, tweede alinea</p> <p>4. Kosten die niet in aanmerking komen voor verkeersrisicodeling – Artikel 11 bis, lid 2</p> <p>Bepaalde kosten in nominale termen – excl. VFR (overgedragen van bijlage II) Aanpassing na inflatie – Artikel 6, lid 1: naar jaar n overgedragen bedrag Verkeer – Artikel 11 bis, lid 2: naar jaar n overgedragen bedragen Onbeheersbare kosten – Artikel 11 bis, lid 8, onder c): naar jaar n overgedragen bedragen Te weinig(-) of te veel(+) ingevorderd ⁽¹⁾: naar jaar n overgedragen bedragen Totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n</p> <p>5. Andere inkomsten – toegepast eenheidstarief (in nationale munt)</p> <p>Inkomsten uit andere bronnen – Artikel 3 Algemeen totaal voor de berekening van het eenheidstarief voor jaar n</p> <p>Eenheidstarief jaar n (in nationale munt) component „verlener van luchtvaartnavigatiediensten” van het eenheidstarief component „meteorologische diensten” van het eenheidstarief component „nationale toezichthoudende autoriteit” van het eenheidstarief</p> <p>Eenheidstarief jaar n dat van toepassing zou zijn geweest zonder andere inkomsten</p>					

Kosten, inkomsten en andere bedragen in '000 000 nationale munt – Diensteenheden in '000 000

⁽¹⁾ Bijlage IV-V 2. (vi) – te veel/te weinig ingevorderd tot het jaar van inwerkingtreding van de verordening

2. AANVULLENDE GEGEVENS

Daarnaast moeten de betrokken lidstaten ten minste de volgende gegevens verzamelen en verstrekken:

- een beschrijving en een onderbouwing van de vaststelling van de verschillende heffingszones, met name wat de heffingszones voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en mogelijke kruissubsidies tussen luchthavens betreft;
 - een beschrijving van en een toelichting bij de berekening van de geraamde in rekening te brengen dienst-eenheden;
 - een beschrijving van het beleid inzake vrijstellingen en van de financiële middelen om de daarmee gemoeide kosten te dekken;
 - een beschrijving van de overdrachten van de te veel of te weinig door de lidstaten ingevorderde kosten tot het jaar 2011 wat „en route“-heffingen betreft, en tot het jaar voorafgaande aan de toepassing van deze verordening wat heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten betreft;
 - een beschrijving van het tekort aan ingevorderde kosten dat overeenkomstig artikel 11 bis, lid 4, tweede alinea, is overgedragen;
 - een beschrijving per factor van de bedragen die van de vorige referentieperiode zijn overgedragen overeenkomstig artikel 11 bis, lid 8, onder c);
 - een beschrijving van de eventuele andere inkomsten;
 - een beschrijving van de formule die is gebruikt bij de berekening van de heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten;
 - een beschrijving van en een toelichting bij de stimuleringsmaatregelen voor gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten.”.
-