

Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 391/2013

2014/EES/4/38

frá 3. maí 2013

um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS
HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu ⁽¹⁾, eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 1070/2009 (þjónustureglugerðin) ⁽²⁾, einkum 4. mgr. 15. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð (EB) nr. 550/2004 er þess krafist að framkvæmdastjórnin komi á fót sameiginlegu gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu þannig að beiting þess verði einsleit í samevrópska loftrýminu.
- 2) Þróun á sameiginlegu gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu, sem veitt er á öllum stigum flugs, er afar mikilvæg fyrir framkvæmd framtaksverkefnisins um samevrópskt loftrými. Slíkt kerfi skal stuðla að auknu gagnsæi að því er varðar ákvörðun, álagningu og innheimtu gjalda, sem eiga við um loftrýmisnotendur. Með kerfinu skal einnig stuðla að því að flugleiðsöguþjónusta sé veitt á öruggan, kostnaðarhagkvæman og árangursríkan hátt til notendanna, sem fjármagna kerfið, og að samþættri þjónustustarfsemi.
- 3) Sameiginlega gjaldtökukerfið skal vera óaðskiljanlegur hluti af því að markmið frammistöðukerfisins náist, eins og kveðið er á um í 11. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á samevrópsku loftrými ⁽³⁾, eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 1070/2009 (rammareglugerðinni) og framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 390/2013 frá 3. maí 2013 um frammistöðukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og starfsemi neta ⁽⁴⁾.
- 4) Í samræmi við heildarmarkmiðið um að bæta frammistöðu flugleiðsöguþjónustu skal gjaldtökukerfið stuðla að kostnaðar- og rekstrarhagkvæmni og gera kleift að koma á hvatakerfi fyrir veitendur flugleiðsöguþjónustu til að styðja við úrbætur á sviði veitingar flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. að beita áhættuskiptingu vegna umferðar.
- 5) Sameiginlega gjaldtökukerfið skal vera í samræmi við leiðargjaldakerfi Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu og 15. gr. Chicago-samningsins um alþjóðlegt almenningsflug frá 1944 („Chicago-samningurinn“).
- 6) Sameiginlega gjaldtökukerfið skal veita möguleika á hámarksnýtingu loftrýmis, að teknu tilliti til flæðis flugumferðar, einkum innan starfrænna loftrýmisumdæma, sem komið er á fót í samræmi við 9. gr. a reglugerðar (EB) nr. 550/2004.
- 7) Mikilvæg meginregla sameiginlega gjaldtökukerfisins er að fullnægjandi og gagnsæjar upplýsingar um kostnaðar grunninn verði gerðar aðgengilegar fulltrúum loftrýmisnotenda og lögbærum yfirvöldum, þegar þar að kemur.
- 8) Þar sem kveðið er á um að flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði og/eða fjarskipta- leiðsögu- eða kögunarþjónusta (CNS), veðurþjónusta (MET) og upplýsingaþjónusta flugmála (AIS) sé veitt í samræmi við markaðsskilyrði skulu aðildarríkin geta ákveðið að reikna ekki út ákvarðaðan kostnað, reikna ekki út aðflugssvæðagjöld, ákveða ekki einingarverð fyrir aðflugssvæði og/eða ákveða ekki fjárhagslega hvata.
- 9) Vegna breyttrar starfsemi flugvalla gæti þurft að breyta aðflugsgjaldsvæðum á viðmiðunartímabili.
- 10) Ný tækni og nýjar aðferðir og tilheyrandi viðskiptalíkon til að stuðla að samþættri þjónustustarfsemi skulu leiða til umtalsverðrar kostnaðarlækkunar til hagsbóta fyrir notendur. Til að greiða fyrir þessari kostnaðarlækkun í framtíðinni standa veitendur flugleiðsöguþjónustu frammi fyrir kostnaði við endurskipulagningu til að bæta atvinnurekstur sinn sem þeir geta endurheimt ef sýnt er fram á heildarávinning fyrir notendur.
- 11) Hvatakerfi, þar sem hvatt er til betri frammistöðu, skulu taka mið af því að æskilegt sé að umbuna eða hegna fyrir raunverulega frammistöðu í tengslum við frammistöðustigið sem gert var ráð fyrir þegar frammistöðuáætlunin var samþykkt.
- 12) Til að hraða innleiðingu á tækni fyrir rannsókn og þróun á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar í samevrópska loftrýminu (SESAR) skal vera mögulegt að fá endurgreiddan kostnað vegna fjárfestingar í nýjum kerfum fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og meiri háttar endurbóta á núverandi kerfum fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar, sem hafa áhrif á frammistöðustig evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar (EATMN), með notendagjöldum, ef þær eru í samræmi við framkvæmd evrópsku mynsturáætlunarinnar um rekstrarstjórnun flugumferðar, einkum fyrir tilstuðlan sameiginlegu verkefnanna sem tilgreind eru í 3. mgr. 15. gr. a reglugerðar (EB) nr. 550/2004. Enn fremur skulu aðildarríkin sjálf geta ákveðið að aðlaga flugleiðsöguþjónustunni til að hvetja til þess að loftför verði búin kerfum sem eru hluti af sameiginlegu verkefnum.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 128, 9.5.2013, bls. 31. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 237/2013 frá 13. desember 2013 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 10.

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 34.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 1.

⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 128, 9.5.2013, bls. 1.

- 13) Til að auka skilvirkni flugleiðsöguþjónustu og stuðla að hámarksnýtingu hennar skulu aðildarríki geta aðlagð gjöldin enn frekar miðað við umferðarteppu netsins á tilteknu svæði eða á tiltekinni flugleið á tilteknum tímum.
- 14) Gjöldin, sem lögð eru sérstaklega á léttari loftför, skulu ekki vera letjandi að því er varðar notkun á aðstöðu og þjónustu sem nauðsynleg er fyrir öryggi eða innleiðingu nýrra aðferða og tækni.
- 15) Aðildarríkin skulu eiga möguleika á því að ákvarða einingarverð sín sameiginlega, einkum þar sem gjaldtökusvæði ná yfir loftrými sem tilheyrir fleiri en einu aðildarríki eða þegar þau eru aðilar að sameiginlegu leiðargjaldakerfi.
- 16) Til þess að bæta skilvirkni sameiginlega gjaldtökukerfisins og til að draga úr vinnuálagi í stjórnsýslu og reikningsskilum, skulu aðildarríkin geta innheimt sameiginlega leiðargjöld með sameiginlegu leiðargjaldakerfi þar sem eitt gjald er fyrir hvert flug.
- 17) Styrkja skal réttarráðgjafi til að tryggja skjóta og fulla greiðslu notenda flugleiðsöguþjónustu á gjöldum fyrir flugleiðsögu.
- 18) Gjöld, sem leggja skal á notendur loftrýmis, skulu ákveðin og þeim beitt á sanngjarnan og gagnsæjan hátt, eftir samráð við fulltrúa notenda. Slík gjöld skulu endurskoðuð reglulega.
- 19) Fella ber reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1794/2006 frá 6. desember 2006 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu ⁽⁵⁾, eins og henni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1191/2010 frá 16. desember 2010 ⁽⁶⁾, úr gildi frá og með 1. janúar 2015.
- 20) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar um samevrópskt loftrými.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. KAFLI

ALMENN ÁKVÆÐI

1. gr.

Efni og gildissvið

1. Í þessari reglugerð er mælt fyrir um ráðstafanir til að þróa sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu.
2. Þessi reglugerð gildir um flugleiðsöguþjónustu, sem fengin er frá veitendum flugumferðarþjónustu, sem tilnefndir eru í samræmi við 8. gr. í reglugerð (EB) nr. 550/2004, og frá veitendum veðurþjónustu, ef þeir eru tilnefndir í samræmi við 1. mgr. 9. gr. þeirrar reglugerðar, og um almenna flugumferð innan Evrópusvæðis (ICAO EUR) og Afríku- og Indlands-

hafssvæðis Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO AFI) þar sem aðildarríkin eru ábyrg fyrir því að veita flugleiðsöguþjónustu. Hún gildir einnig um netstjórnandann sem skipaður er í samræmi við 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011 ⁽⁷⁾.

3. Aðildarríkin mega beita þessari reglugerð gagnvart flugleiðsöguþjónustu, sem veitt er í loftrými sem er á ábyrgð þeirra, innan annarra svæða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, að því tilskildu að þau tilkynni framkvæmdastjórninni og hinum aðildarríkjunum um það.

4. Aðildarríkin mega beita þessari reglugerð gagnvart veitendum flugleiðsöguþjónustu, sem hafa fengið leyfi til að veita flugleiðsöguþjónustu án vottunar, í samræmi við 5. mgr. 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004.

5. Með fyrirvara um 4. mgr. 1. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, geta aðildarríkin ákveðið að beita ekki þessari reglugerð gagnvart flugleiðsöguþjónustu sem veitt er á flugvöllum með færri en 70 000 flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum á ári.

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þessa ákvörðun.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar í 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.

Að auki er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „notandi flugleiðsöguþjónustu“: umráðandi loftfarsins á þeim tíma þegar flugið átti sér stað eða, ef ekki er vitað hver umráðandinn er, eigandi loftfarsins, nema unnt sé að sanna að annar einstaklingur hafi verið umráðandi á þeim tíma,
- 2) „fulltrúi loftrýmisnotenda“: sérhver lögðili eða stofnun sem stendur vörð um hagsmuni hóps eða nokkurra hópa notenda flugleiðsöguþjónustu,
- 3) „blindflugsreglur“: blindflugsreglur eins og þær eru skilgreindar í 2. viðauka við Chicago-samninginn (tíunda útgáfa – júlí 2005),
- 4) „sjónflugsreglur“: sjónflugsreglur eins og þær eru skilgreindar í 2. viðauka við Chicago-samninginn (tíunda útgáfa – júlí 2005),
- 5) „leiðarflugsgjaldsvæði“: hluti loftrýmis þar sem einn kostnaðargrunnur og eitt einingarverð hafa verið ákveðin,
- 6) „aðflugsgjaldsvæði“: flugvöllur eða hópur flugvalla þar sem einn kostnaðargrunnur og eitt einingarverð hafa verið ákveðin,
- 7) „ákvarðaður kostnaður“: kostnaður sem aðildarríkin ákvarða fyrir fram, eins og um getur í a-lið 2. mgr. 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004,

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 341, 7.12.2006, bls. 3.

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB L 333, 17.12.2010, bls. 6.

⁽⁷⁾ Stjtið. ESB L 185, 15.7.2011, bls. 1.

- 8) „viðmiðunartímabil“: viðmiðunartímabilið fyrir frammi-stöðukerfið sem kveðið er á um í d-lið 3. mgr. 11. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004 og 8. gr. framkvæmdar-reglugerðar (ESB) nr. 390/2013,
- 9) „flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum“: summa flugtaka og lendingar, sem fer fram samkvæmt blindflugsreglum og er reiknuð sem árlegt meðaltal síðustu þriggja ára áður en frammistöðuáætlunin er lögð fram,
- 10) „aðrar tekjur“: tekjur sem fást frá opinberum yfirvöldum, þ.m.t. fjárstuðningur úr aðstoðaráætlunum Sambandsins, t.d. samevrópska flutninganetinu (TEN-T), sjóði fyrir samtengda Evrópu (e. *Connecting Europe Facility*) og Samheldnisjóðnum, tekjur af viðskiptastarfsemi og/eða, ef um er að ræða einingarverð fyrir aðflugssvæði, tekjur sem fást í kjölfar samninga eða samkomulaga á milli veitenda flugleiðsöguþjónustu og rekstraraðila flugvalla,
- 11) „frammistöðuáætlun“: frammistöðuáætlun sem er undir-búin og samþykkt í samræmi við ákvæði 11.–16. gr. fram-kvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013,
- 12) „raunkostnaður“: kostnaður sem raunverulega er stofnað til á einu ári vegna veitingar flugleiðsöguþjónustu sem er háð lokaúttekt,
- 13) „CNS-, MET- og AIS-þjónusta“: fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónusta, veðurþjónusta fyrir flugleiðsögu og upplýsingaþjónusta flugmála,
- 14) „kostnaður við endurskipulagningu“: verulegur kostnaður, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu stofna til í eitt skipti, í tengslum við endurskipulagningu, sem felst í nýrri tækni og nýjum aðferða og tilheyrandi viðskiptalíkönum til að stuðla að samþættri þjónustustarfsemi ef aðildarríkið óskar eftir að fá kostnaðinn endurgreiddan á einu eða fleiri viðmiðunartímabilum. Þetta getur falið í sér kostnað sem stofnað er til við að greiða starfsmönnum bætur, loka stjórnstöðvum flugumferðarstjórnar, flytja starfsemi á nýjan stað, afskrifa eignir og/eða afla stefnumótandi hlutdeildar í öðrum veitendum flugleiðsöguþjónustu.

3. gr.

Flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði og CNS-, MET- og AIS-þjónusta sem er háð markaðsskilyrðum

1. Með fyrirvara um beitingu meginreglna, sem um getur í 14. og 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004, og með fyrirvara um matið, sem um getur í 2. mgr., geta aðildarríki, fyrir upphaf viðmiðunartímabils eða í rökstuddum tilvikum á viðmiðunartímabilinu, ákveðið að einhver eða öll flugleiðsöguþjónusta þeirra á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónusta sé háð markaðsskilyrðum. Í slíkum tilvikum gilda ákvæði þessarar reglugerðar en hvað þessa þjónusta varðar geta hlutaðeigandi aðildarríki ákveðið:

- a) að reikna ekki ákvarðaðan kostnað í samræmi við 7. gr. þessarar reglugerðar,

- b) að ákveða ekki fjárhagslega hvata fyrir þessa þjónustu á meginsviðum frammistöðu, að því er varðar afkastagetu og umhverfi, í samræmi við 15. gr. þessarar reglugerðar,

og, að því er varðar flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði,

- c) að reikna ekki aðflugssvæðagjald í samræmi við 12. gr. þessarar reglugerðar,
- d) að ákveða ekki einingarverð fyrir aðflugssvæði í samræmi við 17. gr. þessarar reglugerðar.

2. Aðildarríkin skulu framkvæma ítarlegt mat á öllum skil-yrðunum, sem mælt er fyrir um í I. viðauka við þessa reglugerð, í þeim tilgangi að staðfesta að sum eða öll flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónusta þeirra sé háð markaðsskilyrðum. Þetta mat skal fela í sér samráð við fulltrúa loftrýmisnotenda.

3. Eigi síðar en 19 mánuðum fyrir upphaf viðmiðunar-tímabils eða gildistöðudag ákvarðana, sem teknar eru í sam-ræmi við 1. mgr., skulu aðildarríkin, sem um getur í 1. mgr., leggja ítarlega skýrslu fyrir framkvæmdastjórnina um innihald og niðurstöður matsins sem um getur í 2. mgr. Skýrsla þessi skal studd sönnunargögnum, þ.m.t. útboðsgögnum, ef við á, rökstuðningi fyrir vali á þjónustuveitanda, lýsingu á þeim kröfum sem gerðar eru til þess þjónustuveitanda sem er valinn til að tryggja að flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónusta sé kostnaðarhagkvæm og niðurstöðu samráðs við fulltrúa loftrýmisnotenda. Í skýrslunni skal koma fram fullur rökstuðningur fyrir ákvörðun aðildarríkjanna.

4. Ef framkvæmdastjórnin er á þeirri skoðun að markaðs-skilyrði hafi verið uppfyllt í samræmi við kröfur I. viðauka skal hún tilkynna hlutaðeigandi aðildarríki um það innan fjögurra mánaða frá móttöku skýrslunnar. Telji framkvæmdastjórnin að þörf sé á frekari sönnunargögnum til að ákveða hvort markaðsskilyrði hafi verið uppfyllt er þetta fjögurra mánaða tímabil framlengt í sex mánuði eftir móttöku skýrslunnar.

Komist framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að markaðsskilyrði hafi ekki verið uppfyllt skal hún, innan sex mánaða frá því að skýrslan berst og í samræmi við verklagsreglurnar, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, ákveða að hlutaðeigandi aðildarríki skuli beita ákvæðum þessarar reglugerðar til fulls. Slík ákvörðun skal tekin að höfðu samráði við hlutaðeigandi aðildarríki.

5. Skýrsla aðildarríkisins og ákvörðun framkvæmdastjórn-arinnar, sem um getur í 4. mgr., skulu gilda á viðkomandi viðmiðunartímabili og vera aðgengilegar öllum og skal tilvísun í þær birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

Meginreglur sameiginlega gjaldtökukerfisins

1. Sameiginlega gjaldtökukerfið skal vera með fyrirvara um meginreglurnar sem settar eru fram í 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004.

2. Fjármagna skal ákvarðaða kostnaðinn við leiðarflugleiðsöguþjónustu með leiðargjöldum sem lögð eru á notendur flugleiðsöguþjónustu í samræmi við ákvæðin í III. kafla og/eða með öðrum tekjum.

3. Fjármagna skal ákvarðaða kostnaðinn við flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði með aðflugssvæðagjöldum sem lögð eru á notendur flugleiðsöguþjónustu í samræmi við ákvæðin í III. kafla og/eða með öðrum tekjum.

4. Ákvæði 2. og 3. mgr. skulu ekki hafa áhrif á fjármögnun undanþágu ákveðinna notenda flugleiðsöguþjónustu fyrir tilstuðlan annarra fjármögnunarleiða í samræmi við 10. gr.

5. Í sameiginlega gjaldtökukerfinu skal kveðið á um gagnsæi og samráð við fulltrúa loftrýmisnotenda um kostnaðargrunn og skiptingu kostnaðar milli ólíkrar þjónustu.

6. Ekki skal nota tekjurnar af leiðargjöldum eða aðflugssvæðagjöldum, sem ákveðin eru í samræmi við 11. og 12. gr. þessarar reglugerðar, til að fjármagna viðskiptastarfsemi veitenda flugleiðsöguþjónustu.

5. gr.

Gjaldtökusvæðum komið á fót

1. Aðildarríkin skulu koma á fót gjaldtökusvæðum í loftrými sem er á þeirra ábyrgð þar sem flugleiðsöguþjónusta er veitt loftrýmisnotendum.

2. Gjaldtökusvæðin skulu skilgreind á þann hátt sem samrýmist flugstjórnarstarfsemi og -þjónustu, að höfðu samráði við fulltrúa loftrýmisnotenda.

3. Leiðarflugsgjaldsvæði skulu ná frá jörðu til og með efra loftrými. Á flóknum aðflugssvæðum geta aðildarríki komið á sérstöku svæði innan gjaldtökusvæðis.

4. Ef gjaldtökusvæði ná yfir loftrými, sem tilheyra fleiri en einu aðildarríki, skulu hlutaðeigandi aðildarríki tryggja samræmi og einsleitni við beitingu þessarar reglugerðar gagnvart viðkomandi loftrými.

5. Aðflugsgjaldsvæði getur breyst á viðmiðunartímabili. Í slíkum tilvikum skulu aðildarríkin:

- leggja fyrir framkvæmdastjórnina viðeigandi gögn um kostnað og umferð þannig að framkvæmdastjórnin geti endurgert samræmda gagnaröð um kostnað og umferð til að endurspeglar stöðuna fyrir og eftir breytingu og annast verkefni sín við að vakta frammistöðu í samræmi við 18. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013,
- hafa samráð við fulltrúa loftrýmisnotenda og tilkynna framkvæmdastjórninni um athugasemdir þeirra,
- leggja fyrir framkvæmdastjórnina mat á því hvernig breytingarnar hafa áhrif á markmið um kostnaðarhagkvæmni fyrir flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði og á frammistöðuvöktun og tilgreina hvernig hún skuli annast vöktun á frammistöðu það sem eftir er af viðmiðunartímabilinu.

II. KAFLI

KOSTNAÐUR VIÐ VEITINGU FLUGLEIÐSÖGU-ÞJÓNUSTU

6. gr.

Aðstoðarhæf þjónusta, aðstaða og starfsemi

1. Veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem um getur í 2. og 4. mgr. 1. gr., skulu ákvarða kostnaðinn, sem stofnað er til við veitingu flugleiðsöguþjónustu í tengslum við aðstöðu og þjónustu, sem kveðið er á um og komið í framkvæmd samkvæmt svæðisbundinni flugleiðsöguáætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Evrópusvæðið á gjaldtökusvæðum, sem eru á þeirra ábyrgð.

Í þessum kostnaði skal felast sameiginlegur stjórnunarkostnaður, þjálfun, athuganir, prófanir og tilraunir ásamt rannsóknum og þróun sem úthlutað er til þessarar þjónustu.

2. Aðildarríkin geta tilgreint eftirfarandi kostnað sem ákvarðaðan kostnað, í samræmi við b-lið 2. mgr. 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004, þegar stofnað er til hans við veitingu flugleiðsöguþjónustu:

- kostnað sem stofnað er til hjá viðkomandi landsyfirvaldi,
- kostnað sem stofnað er til hjá þeim viðurkenndu aðilum sem um getur í 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004,
- kostnað sem fylgir alþjóðasamningum.

3. Í samræmi við 3. mgr. 15. gr. a í reglugerð (EB) nr. 550/2004 er heimilt að nota hluta tekna af gjöldunum til að fjármagna sameiginleg verkefni, er varða starfsemi neta, sem eru sérstaklega mikilvæg til að bæta heildarframmistöðu að því er varðar rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu. Í slíkum tilvikum skulu aðildarríki koma á auðskiljanlegum og gagnsæjum reikningsskilavenjum til að tryggja að gjald sé ekki innheimt tvisvar sinnum af loftrýmisnotendum. Í samræmi við II. og VII. viðauka skal tilgreina með skýrum hætti ákvarðaðan kostnað sem er til kominn vegna sameiginlegs verkefnis.

4. Fjárfestingar í nýjum kerfum fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og meiri háttar endurbætur á núverandi kerfum rekstrarstjórnunar flugumferðar eru aðstoðarhæfar svo framarlega sem þær séu í samræmi við framkvæmd evrópsku mynsturáætlunarinnar um rekstrarstjórnun flugumferðar og einkum fyrir tilstuðlan sameiginlegu verkefna sem tilgreind eru í 3. mgr. 15. gr. a í reglugerð (EB) nr. 550/2004.

7. gr.

Útreikningur á kostnaði

1. Ákvarðaður kostnaður og raunverulegur kostnaður skal fela í sér kostnað í tengslum við aðstoðarhæfa þjónustu, aðstöðu og starfsemi, sem um getur í 6. gr. þessarar reglugerðar, og skal fastsettur í samræmi við kröfur um reikningsskil sem mælt er fyrir um í 12. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004.

Heimilt er að dreifa áhrifunum, sem eingöngu koma fram einu sinni og eru afleiðing af upptöku alþjóðlegra reiknings-skilastaðla, yfir tímabil sem ekki skal vera lengra en 15 ár.

Með fyrirvara um 17. og 19. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013 skal ákvarðaður kostnaður fastsettur áður en hvert viðmiðunartímabil hefst, sem liður í frammistöðuáætluninni fyrir hvert almanaksár viðmiðunartímabilsins og skal hann tilgreindur bæði á raunvirði og nafnvirði. Fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins skal mismunurinn á ákvörðuðum kostnaði, sem er tilgreindur á nafnvirði áður en viðmiðunartímabilið hefst, og ákvörðuðum kostnaði, sem er leiðréttur á grundvelli mismunar milli raunverulegrar verðbólgu, sem framkvæmdastjórnin skráir samkvæmt samræmdri vísitölu neysluverðs hjá Hagstofu Evrópusambandsins, eins og hún var birt í apríl árið n, og verðbólguforsendu, sem er tilgreind í frammistöðuáætluninni fyrir árið á undan viðmiðunartímabilinu og fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins, færður yfir til ársins $n+2$ í því skyni að reikna út einingarverðið.

Ákvarðaður kostnaður og raunverulegur kostnaður skal reiknaður út í gjaldmiðli hvers ríkis. Þar sem sameiginlegu gjaldtökusvæði með einu einingarverði hefur verið komið á fót fyrir starfrænt loftrýmisumdæmi skulu hlutaðeigandi aðildarríki sjá til þess að kostnaður hvers ríkis fyrir sig sé umreiknaður yfir í evrur eða gjaldmiðil eins af hlutaðeigandi aðildarríkjum til að tryggja gagnsæjan útreikning á þessu eina einingarverði við beitingu þriðju undirgreinar í 1. mgr. 17. gr. í þessari reglugerð. Þessi aðildarríki skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu.

2. Sundurliða skal kostnaðinn, sem um getur í 1. mgr., í kostnað vegna starfsmanna, annan rekstrarkostnað, kostnað vegna afskrifta, fjármagnskostnað og sérstakan kostnað, þ.m.t. óendurheimtanlegir skattar og tollar, sem hafa verið greiddir, og allur annar tengdur kostnaður.

Kostnaður vegna starfsmanna skal fela í sér brúttólaun, greiðslur vegna yfirvinnu, framlag vinnuveitenda til almannatryggingakerfa auk kostnaðar vegna lífeyristrygginga og annarra bóta. Kostnað vegna lífeyristrygginga má reikna út frá varfærum forsendum, á grundvelli stjórnunarháttá almannatryggingakerfisins eða landslögum, eins og við á. Gera skal nákvæma grein fyrir þessum forsendum í frammistöðuáætluninni.

Annar rekstrarkostnaður skal fela í sér kostnað, sem stofnað er til við kaup á vörum og þjónustu sem notuð eru til að veita flugleiðsöguþjónustu, einkum útvistunþjónusta, utanaðkomandi starfsmenn, efni, orka, birgðir, leiga á byggingum, búnaður og aðstaða, viðhald, kostnaður við tryggingar og ferðakostnaður. Ef veitandi flugleiðsöguþjónustu kaupir aðra flugleiðsöguþjónustu skal þjónustuveitandinn telja með raunveruleg útgjöld fyrir þá þjónustu í öðrum rekstrarkostnaði sínum.

Kostnaður vegna afskrifta skal miðast við samanlagða fasta-fjármuni sem notaðir eru til að veita flugleiðsöguþjónustu. Fastafjármunir skulu afskrifaðir í samræmi við áætlaðan rekstartíma þeirra, með beinlínuaðferðinni sem beitt er gagnvart kostnaðarverði eigna sem eru afskrifaðar. Við útreikninga á afskriftum má beita reikningsskilaaðferð sem byggist á upphaflegu kostnaðarverði eða gangverði. Ekki skal vikja frá aðferðinni þann tíma sem afskriftir standa yfir og skal hún vera í samræmi við aðferðina sem beitt er við útreikninga á fjármagnskostnaði (fjármagnskostnaður á nafnvirði fyrir kostnaðarverðsreikningsskil og fjármagnskostnaður á raunvirði fyrir gangverðsreikningsskil). Þegar beitt er gangverðsreikningsskilum skal einnig tilgreina samsvarandi tölur úr kostnaðarverðsreikningsskilum svo samanburður og mat sé mögulegt.

Fjármagnskostnaður skal vera jafn margfeldinu af:

- samtölu meðaltala hreins bókfærðs virðis fastafjármuna og mögulegra leiðréttinga á heildareignum, sem eftirlits-yfirvald í hverju ríki fyrir sig ákvarðar, og notaðir eru af veitanda flugleiðsöguþjónustu, sem er í rekstri eða verið er að koma á fót, og meðaltals hreins virðis veltufjármuna, að undanskildum vaxtaberandi reikningum, sem krafist er fyrir veitingu flugleiðsöguþjónustu og
- vegnu meðaltali skuldavaxta og arðsemi eigin fjár. Að því er varðar veitendur flugleiðsöguþjónustu án eigin fjár skal reikna vegið meðaltal á grundvelli hagnaðar, sem er jafnað á móti mismun heildareignanna, sem um getur í a-lið, og skulda.

Sérstakur kostnaður er einstakur kostnaður í tengslum við veitingu flugleiðsöguþjónustu á yfirstandandi ári.

Tilgreina skal allar leiðréttingar umfram ákvæði alþjóðlegra reikningsskilastaðla í frammistöðuáætluninni, með tilliti til endurskoðunar af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, og í viðbótarupplýsingunum sem leggja skal fram í samræmi við II. viðauka.

3. Að því er varðar útreikning á fjármagnskostnaði, skv. 2. mgr., skal vægisstuðullinn byggjast á hlutfalli fjármögnunar, annaðhvort með skuldum eða eigin fé. Skuldavextir skulu vera jafnir vegnu meðaltali skuldavaxta veitanda flugleiðsöguþjónustu. Arðsemi eigin fjár skal koma fram í frammistöðuáætluninni fyrir skýrslutímabilið og skal reiknuð á grundvelli raunverulegrar fjárhagsáhættu, sem veitandi flugleiðsöguþjónustu tekur, eins og hún er metin fyrir viðmiðunartímabilið.

Þar sem eignirnar tilheyra ekki veitendum flugleiðsöguþjónustu en eru innifaldar í útreikningi á fjármagnskostnaði, skulu aðildarríkin sjá til þess að kostnaðurinn við þessar eignir sé ekki innheimtur tvisvar.

4. Við útreikning á raunverulegum kostnaði má telja með endurgreiddan kostnað vegna endurskipulagningar veitanda flugleiðsöguþjónustu, sem stofnað er til á viðmiðunartímabilum sem koma á undan viðmiðunartímabilinu/-tímabilunum þar sem endurgreiðsla á sér stað og með fyrirvara um að greining á viðskiptatækifæri (e. *business case*) veitanda sýni fram á heildarávinning fyrir notendur.

Landsbundin eftirlitsstofnun skal senda framkvæmdastjórninni greiningu á viðskiptatækifæri, áætlun um endurgreiðslu kostnaðar við endurskipulagningu og niðurstöður samráðs við fulltrúa loftrýmisnotenda um greininguna á viðskiptatækifærinu ásamt áætluninni um endurgreiðslu kostnaðar vegna endurskipulagningar.

Komist framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að sýnt sé fram á væntanlegan, hreinan ávinning notenda til lengri tíma skal hún tilkynna hlutaðeigandi aðildarríki um það innan fimm mánaða frá móttöku gagnanna frá landsbundna eftirlitsyfirvaldinu.

Komist framkvæmdastjórnin að því að ekki sé sýnt fram á væntanlegan, hreinan ávinning notenda til lengri tíma skal hún ákveða, í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004 og eigi síðar en fimm mánuðum frá því að henni berst gögnin frá landsbundna eftirlitsyfirvaldinu, að kostnaður veitanda flugleiðsöguþjónustu vegna endurskipulagningar verði ekki endurgreiddur og tilkynna hlutaðeigandi aðildarríki um það.

Hlutaðeigandi aðildarríki skal gera grein fyrir þróun kostnaðar við endurskipulagningu og hreins ávinnings fyrir notendur í ársskýrslu sinni í samræmi við 4. mgr. 18. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013.

8. gr.

Skipting kostnaðar

1. Kostnaði við aðstoðarhæfa þjónustu, aðstöðu og starfsemi, í skilningi 6. gr., skal vera skipt á gagnsæjan hátt milli þeirra gjaldtökusvæða þar sem stofnað var til hans í raun.

Kostnaði, sem stofnað er til á mörgum gjaldtökusvæðum, skal skipt hlutfallslega á grundvelli gagnsærra aðferða skv. 9. gr.

2. Kostnaður við aðflugsþjónustu skal miðast við eftirfarandi þjónustu:

- flugturnsþjónustu, flugupplýsingaþjónustu á flugvöllum, þ.m.t. ráðgjafarþjónusta flugumferðar og viðbúnaðarþjónusta,
- flugumferðarþjónustu, sem tengist aðflugi og brottflugi loftfars innan ákveðinnar vegalengdar frá flugvelli, á grunni krafna um starfrækslu,
- viðeigandi ráðstöfun allra annarra þátta flugleiðsöguþjónustu, sem endurspeglar hlutfallslega skiptingu á milli leiðarþjónustu og aðflugsþjónustu.

Að því er varðar b- og c-lið 2. mgr., skulu aðildarríkin, áður en hvert viðmiðunartímabil hefst og fyrir hvern flugvöll, skilgreina þær viðmiðanir sem notaðar eru við að skipta kostnaði á milli þjónustu á aðflugsþjónustu og leiðarþjónustu og tilkynna það framkvæmdastjórninni.

3. Kostnaður við leiðarþjónustu skal miðast við kostnaðinn, sem um getur í 1. mgr., að undanskildum kostnaðinum sem um getur í 2. mgr.

4. Ef undanþágur eru veittar fyrir sjónflug, í samræmi við 10. gr., skal veitandi flugleiðsöguþjónustu tilgreina kostnaðinn við veitingu flugleiðsöguþjónustu til sjónflugs og aðgreina hann frá kostnaði sem veittur er til blindflugs. Þennan kostnað má fastsetja með aðferðafræði jaðarkostnaðar, að teknu tilliti til ávinnings fyrir blindflug vegna þjónustu sem veitt er til sjónflugs.

9. gr.

Gagnsæi kostnaðar og fyrirkomulags gjaldtöku

1. Aðildarríki skulu með samræmdum hætti og eigi síðar en sjö mánuðum áður en hvert viðmiðunartímabil hefst, bjóða fulltrúum loftrýmisnotenda til samráðs um ákvarðaðan kostnað, fyrirhugaðar fjárfestingar, spár um þjónustueiningar, gjaldtökustefnu og einingarverðið sem þar af leiðir. Þau skulu njóta aðstoðar veitanda flugleiðsöguþjónustu. Aðildarríki skulu ákveða með gagnsæjum hætti kostnað sinn við landsbundin eða starfræn loftrýmisumdæmi, í samræmi við 6. gr., og gera einingarverð sitt aðgengilegt fyrir fulltrúa loftrýmisnotenda, framkvæmdastjórnina og, þar sem við á, Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu.

Á viðmiðunartímabilinu skulu aðildarríkin bjóða fulltrúum loftrýmisnotenda árlega og með samræmdum hætti, til samráðsfundar um hvers konar frávik frá spám, einkum að því er varðar:

- raunverulega umferð og kostnað, miðað við umferð sem spáð var fyrir um og ákvarðaðan kostnað,
- framkvæmd fyrirkomulagsins við áhættuskiptingu í tengslum við umferð sem sett er fram í 13. gr.,
- framkvæmd fyrirkomulagsins við kostnaðarskiptingu sem sett er fram í 14. gr.,
- hvatakerfin sem sett eru fram í 15. gr.,
- aðlögun gjaldanna sem sett er fram í 16. gr.

Samráðið má skipuleggja á svæðisbundnum grunni. Fulltrúar loftrýmisnotenda skulu halda rétti sínum til að óska eftir frekara samráði. Samráð við notendur skal einnig skipuleggja á kerfisbundnum hátt þegar búið er að virkja viðbúnaðarkerfi, eins og kveðið er á um í 17. og 19. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, sem leiðir til endurskoðunar á ákvörðunum einingarkostnaði.

2. Upplýsingarnar, sem um getur í 1. mgr., skulu byggjast á upplýsingatöflum og ítarlegum reglum sem settar eru fram í II., VI. og VII. viðauka. Þar sem staðfest hefur verið, í samræmi við 3. gr., að flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónusta sé háð markaðsskilyrðum, skulu upplýsingarnar, sem um getur í 1. mgr., byggjast á upplýsingatöflum og ítarlegum reglum sem settar eru fram í III. viðauka. Viðeigandi skjöl skulu gerð aðgengileg fulltrúum loftrýmisnotenda, framkvæmdastjórninni, Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu og landsbundnum eftirlitsyfirvöldum, þremur vikum fyrir samráðsfundinn. Eigi síðar en 1. júní ár hvert og áður en hið árlega samráð, sem um getur í annarri undirgrein 1. mgr., hefst skulu viðeigandi skjöl gerð aðgengileg fulltrúum loftrýmisnotenda, framkvæmdastjórninni, Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu og landsbundnum eftirlitsyfirvöldum.

3. Til að gera skýrslugjöf um frammistöðu mögulega, skv. 4. mgr. 18. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, skulu aðildarríkin, eigi síðar en 1. júní ár hvert, veita framkvæmdastjórninni og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu aðgang að raunverulegum kostnaði, sem þau hafa stofnað til næstliðið ár, sem og mismuninn á milli raunverulegs kostnaðar og ákvarðaðs kostnaðar, sem er að finna í frammistöðuáætluninni, með því að nota upplýsingatöflurnar og ítarlegu reglurnar, sem settar eru fram í II., VI. og VII. viðauka. Þau aðildarríki sem hafa ákveðið að flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónusta falli undir markaðsskilyrði, í samræmi við 3. gr., skulu veita þessar upplýsingar með því að nota upplýsingatöflurnar og ítarlegar reglurnar sem settar eru fram í III. viðauka.

III. KAFLI

FJÁRMÖGNUN FLUGLEIÐSÖGUÞJÓNUSTU MEÐ FLUGLEIÐSÖGUGJÖLDUM

10. gr.

Undanþágur frá flugleiðsöguþjónustu

1. Aðildarríkin skulu veita eftirfarandi flugi undanþágur frá leiðargjöldum:

- flugi loftfara, þar sem leyfileg hámarksflugtaksþyngd er undir tveimur tonnum,
- blönduðu sjónflugi/blindflugi á gjaldtökusvæðum þar sem þau eru eingöngu framkvæmd samkvæmt sjónflugi og þar sem ekki er krafist gjalds fyrir sjónflug,
- flugi sem eingöngu er í þeim tilgangi að flytja ríkjandi þjóðhöfðingja konungsríkis og nánustu vandamenn þeirra, þjóðhöfðingja, ríkisstjórnarleiðtoga og ráðherra ríkisstjórnar í opinberri sendiför og í öllum tilvikum verður undanþágan að vera rökstudd með viðeigandi stöðuvísi eða athugasemd í flugáætluninni,
- leitar- og björgunarflugi sem eru heimiluð af viðeigandi, þar til bærnum aðila.

2. Aðildarríkin geta veitt eftirfarandi flugi undanþágu frá leiðargjöldum:

- flugi herloftfars frá hvaða landi sem er,
- æfingaflugi, sem eingöngu er í þeim tilgangi að öðlast skírteini eða áritun, ef um er að ræða flugliða í stjórnklefa, þar sem þetta er rökstutt með viðeigandi athugasemd í flugáætluninni og nauðsynlegt er að flug af þessu tagi fari eingöngu fram innan loftrýmis hlutaðeigandi aðildarríkis og má það hvorki vera til farþega- og/eða farmflutninga og ekki heldur til að staðsetja eða ferja loftfarið,
- flugi, sem er eingöngu til eftirlits eða prófana á búnaði sem er notaður eða ætlaður til notkunar sem leiðsögutæki á jörðu niðri fyrir flugleiðsöguþjónustu, að undanskildu staðsetningarflugi loftfarsins sem um er að ræða,
- flugi, sem lýkur á flugvælinum þar sem loftfarið tókst á loft og þar sem engin landing hefur átt sér stað í millitíðinni,
- sjónflugi,
- flugi í mannúðarskygni, viðurkennt af viðeigandi, þar til bærnum aðila,
- toll- og lögregluflugi.

3. Aðildarríkin mega veita fluginu, sem um getur í 1. og 2. mgr., undanþágu frá aðflugssvæðagjöldum.

4. Kostnaður við undanþegin flug skal samanstanda af:

- kostnaði við undanþegin sjónflug, sem er tilgreindur í 4. mgr. 8. gr., og
- kostnaði við undanþegin blindflug, sem skal reikna sem margfeldi af kostnaði, sem til fellur við blindflug, og hlutfallsins á milli fjölda undanþeginna þjónustueininga og heildartölu þjónustueininga, þar sem heildarfjöldi þjónustueininga samanstendur af þjónustueiningum sem tengjast blindflugi og þjónustueiningum sem tengjast sjónflugi, þar sem þessi flug eru ekki undanþegin. Kostnaður við blindflug skal vera jafn heildarkostnaði, að frádrögnum kostnaði við sjónflug.

5. Aðildarríkin skulu tryggja að veitendur flugleiðsöguþjónustu fái endurgreitt fyrir þjónustu sem þeir hafa veitt í tengslum við undanþegin flug.

11. gr.

Útreikningur á leiðargjöldum

1. Með fyrirvara um möguleikann, skv. 2. mgr. 4. gr., um fjármögnun leiðarflugleiðsöguþjónustu með öðrum tekjum skal leiðargjald fyrir tiltekið flug á tilteknu leiðarflugsgjaldsvæði jafngilda margfeldi einingarverðs, sem fastsett var fyrir þetta leiðarflugsgjaldsvæði, og fjölda leiðarflugsgjaldsvæðinga fyrir þetta flug.

2. Einingarverð og leiðarþjónustueiningar skulu reiknaðar í samræmi við IV. viðauka.

12. gr.

Útreikningur á aðflugssvæðagjöldum

1. Með fyrirvara um möguleikann, skv. 3. mgr. 4. gr., um fjármögnun á flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði með öðrum tekjum skal aðflugssvæðagjald fyrir tiltekið flug á tilteknu aðflugsgjaldsvæði vera jafngilt margfeldi einingarverðs, sem fastsett var fyrir þetta aðflugsgjaldsvæði, og fjölda aðflugsjónustueininga fyrir þetta flug. Að því er varðar gjaldtöku skulu aðflug og brottflug teljast sem eitt flug. Einingin sem reikna á telst annaðhvort vera aðflugið eða brottflugið.

2. Einingarverð og aðflugsjónustueiningar skulu reiknaðar í samræmi við V. viðauka.

13. gr.

Áhættuskipting vegna umferðar

1. Fyrirkomulag við áhættuskiptingu vegna umferðar skal gilda í samræmi við meginreglurnar sem um getur í 12. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013.

2. Áhættuskipting vegna umferðar skal ekki taka til eftirfarandi kostnaðar og skal leiða til hækkunar eða lækkunar á ákvörðuðum kostnaði næstkomandi ár eða árin, án tillits til umferðarþróunar:

- a) ákvarðaðs kostnaðar, sem ákveðinn er í samræmi við 2. mgr. 6. gr., að undanskildum samningum er varða flug-umferðarþjónustu yfir landamæri,
- b) ákvarðaðs kostnaðar vegna veðurþjónustu,
- c) leiðréttingar vegna mismunar á verðbólguþá og raunverulegri verðbólgu eins og um getur í 1. mgr. 7. gr.,
- d) endurgreidds kostnaðar vegna endurskipulagningar, ef slíkt er heimilt skv. 4. mgr. 7. gr.,
- e) yfirfærslu, sem er afleiðing af framkvæmd fyrirkomulags við áhættuskiptingu vegna umferðar,
- f) yfirfærslna sem heimilaðar eru frá næstliðnu viðmiðunartímabili, sem eru afleiðing af framkvæmd fyrirkomulagsins við kostnaðarskiptinguna sem um getur í 14. gr.,
- g) afsláttar eða álags sem er afleiðing hvatakerfanna sem um getur í 15. gr.,
- h) of- eða vangreiðslna sem geta stafað af aðlögun á flugleiðsöguþjónustu skv. 16. gr.,
- i) of- eða vangreiðslna sem stafa af mismunandi umferð,

- j) að því er varðar annað viðmiðunartímabilið, of- eða vangreiðslna, sem aðildarríkin standa straum af til og með ársins 2011, að því er varðar leiðarþjónustu, og ársins 2014 að því er varðar flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði.

Að auki geta aðildarríkin undanþegið frá áhættuskiptingu vegna umferðar, ákvarðaðan kostnað veitenda flugleiðsöguþjónustu, sem hafa fengið leyfi til að veita flugleiðsöguþjónustu án vottunar, í samræmi við 5. mgr. 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004.

3. Ef raunverulegur fjöldi þjónustueininga á tilteknu ári n fer ekki meira en 2% yfir spána í frammistöðuáætluninni, sem gerð var fyrir þetta tiltekna ár n, skulu viðbótarþekjur eða tekjutap veitanda flugleiðsöguþjónustu, að því er varðar ákvarðaðan kostnað, ekki vera yfirfært.

4. Ef raunverulegur fjöldi þjónustueininga á tilteknu ári n fer meira en 2% yfir spána, sem gerð var í frammistöðuáætluninni fyrir þetta tiltekna ár n, skulu a.m.k. 70% af viðbótarþekjum, sem viðkomandi veitendur flugleiðsöguþjónustu hafa aflað og fara yfir 2% af mismuninum á raunverulegum þjónustueiningum og spánni um ákvarðaðan kostnað í frammistöðuáætluninni, leiða til samsvarandi lækkunar á ákvörðuðum kostnaði á árinu n+2.

Ef raunverulegur fjöldi þjónustueininga á tilteknu ári n fer meira en 2% undir spána í frammistöðuáætluninni, sem gerð var fyrir þetta tiltekna ár n, skal að hámarki 70% af því tekjutapi, sem viðkomandi veitandi eða veitendur flugleiðsöguþjónustu verða fyrir og fer yfir 2% af mismuninum á raunverulegum þjónustueiningum og spánni um ákvarðaðan kostnað í frammistöðuáætluninni, leiða til samsvarandi hækkunar á ákvörðuðum kostnaði en þó ekki fyrr en í fyrsta lagi á árinu n+2.

5. Ef raunverulegur fjöldi þjónustueininga á tilteknu ári n er undir 90% af spánni í frammistöðuáætluninni, sem gerð var fyrir þetta tiltekna ár n, skal heildarfjárhæð tekjutapsins, sem viðkomandi veitendur flugleiðsöguþjónustu verða fyrir og fer yfir 10% af mismuninum á raunverulegum þjónustueiningum og spánni um ákvarðaðan kostnað í frammistöðuáætluninni, leiða til samsvarandi hækkunar á ákvörðuðum kostnaði en þó ekki fyrr en í fyrsta lagi á árinu n+2.

Ef raunverulegur fjöldi þjónustueininga á tilteknu ári n er meiri en 110% af spánni í frammistöðuáætluninni, sem gerð var fyrir þetta tiltekna ár n, skal heildarfjárhæð viðbótarþeknanna, sem viðkomandi veitendur flugleiðsöguþjónustu hafa aflað og fara yfir 10% af mismuninum á raunverulegum þjónustueiningum og spánni í frammistöðuáætluninni um ákvarðaðan kostnað, leiða til samsvarandi lækkunar á ákvörðuðum kostnaði á árinu n+2.

6. Að því er varðar flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði geta aðildarríki ákveðið að beita ekki ákvæðum 3., 4. og 5. mgr. hér að framan á flugvöllum með færri en 225 000 flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum á ári. Aðildarríki skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þá ákvörðun innan tveggja mánaða frá birtingu þessarar reglugerðar.

14. gr.

Kostnaðarskipting

1. Fyrirkomulag um kostnaðarskiptingu gildir í samræmi við eftirfarandi meginreglur:

- a) ef raunverulegur kostnaður á öllu viðmiðunartímabilinu er minni en ákvarðaður kostnaður, sem ákveðinn er við upphaf viðmiðunartímabilsins, skal hlutaðeigandi veitandi flugleiðsöguþjónustu, aðildarríki eða viðurkenndur aðili halda eftir mismuninum sem af hlýst,
- b) ef raunverulegur kostnaður á öllu viðmiðunartímabilinu er meiri en ákvarðaður kostnaður, sem ákveðinn er við upphaf viðmiðunartímabilsins, fellur mismunurinn, sem af hlýst, á hlutaðeigandi veitanda flugleiðsöguþjónustu, aðildarríki eða viðurkenndan aðila.

2. Eftirfarandi kostnaður er undanþeginn a- og b-lið 1. mgr.:

- a) Fyrirkomulagið fyrir kostnaðarskiptingu í a- og b-lið 1. mgr. gildir ekki um mismuninn á ákvörðuðum kostnaði og raunverulegum kostnaði að því er varðar kostnaðarliði, sem hlutaðeigandi veitandi flugleiðsöguþjónustu, aðildarríki eða viðurkenndur aðili hafa reynt að stjórna, með því að gera réttmætar og auðgreinanlegar ráðstafanir, en sem telja má að þeir geti ekki haft áhrif á sökum:

- i. ófyrirsjáanlegra breytinga á landsbundnum lögum um lífeyri, lögum um reikningssskil lífeyris eða lífeyris-kostnað sem leiðir af ófyrirsjáanlegum fjárhagslegum markaðsaðstæðum,
- ii. umtalsverðra breytinga á vöxtum á lánum sem fjármagna kostnað sem stofnað er til við veitingu flugleiðsöguþjónustu,
- iii. ófyrirsjáanlegra nýrra kostnaðarliða sem frammistöðu-áætlun tekur ekki til en krafist er samkvæmt lögum,
- iv. ófyrirsjáanlegra breytinga á landsbundnum skattalögum,
- v. ófyrirsjáanlegra breytinga á kostnaði eða tekjum sem fylgja alþjóðasamningum.

- b) Án þess að það hafi áhrif á þriðju undirgrein 1. mgr. 7. gr. skal hver kostnaðarliður, sem talinn er upp í a-lið 2. mgr., ákvarðaður af landsbundnu eftirlitsyfirvaldi og í frammistöðuáætluninni skulu eftirfarandi atriði tilgreind fyrir hvern kostnaðarlið í tengslum við fyrri viðmiðunartímabil:

- i. nákvæm lýsing á kostnaðarliðnum,

- ii. kostnaður sem rekja má til þessa liðar í frammistöðu-áætluninni,

- iii. rökstuðningur fyrir því hvers vegna kostnaðarliðurinn telst aðstoðarhæfur innan gildissviðs a-liðar 2. mgr. frekar en a- og b-liðar 1. mgr.,

- iv. undirliggjandi ytri atburðir eða aðstæður sem landsbundið eftirlitsyfirvald, veitandi flugleiðsöguþjónustu eða viðurkenndur aðili hafa ekki stjórn á og leiddu til mismunar á raunverulegum og ákvörðunum kostnaði í tengslum við þennan kostnaðarlið,

- v. aðgerðir, sem gripið var til, í því skyni að hafa stjórn á kostnaðaráhættu í tengslum við þennan kostnaðarlið.

- c) Tilgreina skal og útskýra mismuninn á raunverulegum kostnaði og ákvörðuðum kostnaði, að því er varðar þessa liði, í samræmi við 2. lið VII. viðauka.

- d) Ef raunverulegur kostnaður er minni, á öllu viðmiðunartímabilinu, en ákvarðaður kostnaður, sem ákveðinn er við upphaf viðmiðunartímabilsins, sem afleiðing af frádrögnum kostnaði í tengslum við a-lið 2. mgr., skal mismunurinn, sem af hlýst, endurgreiddur loftrýmisnotendum með yfirfærslu til næsta viðmiðunartímabils/viðmiðunartímabila.

- e) Ef raunverulegur kostnaður er meiri, á öllu viðmiðunartímabilinu, en ákvarðaður kostnaður, sem ákveðinn er við upphaf viðmiðunartímabilsins, sem afleiðing af kostnaði sem felldur er undir gildissvið a-liðar 2. mgr., skal mismunurinn, sem af hlýst, falla á loftrýmisnotendur með yfirfærslu til næsta viðmiðunartímabils/viðmiðunartímabila.

- f) Hlutaðeigandi landsbundið eftirlitsyfirvald skal á hverju ári staðfesta að mismunurinn á raunverulegum kostnaði og ákvörðuðum kostnaði sé í raun tilkominn vegna tengdra atburða eða aðstæðna, sem tilgreindar eru í a-lið 2. mgr., og í samræmi við ákvæði b-liðar 2. mgr. Yfirvaldið skal enn fremur staðfesta að mismunur á kostnaði, sem á að falla á loftrýmisnotendur, sé sérstaklega tilgreindur og flokkaður. Yfirvaldið skal á hverju ári upplýsa loftrýmisnotendur og tilkynna framkvæmdastjórninni um niðurstöður matsins. Komist framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu, innan sex mánaða frá móttöku árlegrar matsskýrslu hlutaðeigandi landsbundins eftirlitsyfirvalds, að skýrslan staðfesti ekki að mismunurinn á raunverulegum kostnaði og ákvörðuðum kostnaði sé í raun tilkominn vegna tengdra atburða eða aðstæðna, sem tilgreindar eru í a-lið 2. mgr. og í samræmi við ákvæði b-liðar 2. mgr., skal hún ákveða, í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, að hlutaðeigandi aðildarríki sé ekki heimilt að beita ákvæðum 2. mgr. að því er varðar mismun á raunverulegum kostnaði og ákvörðuðum kostnaði, að hluta til eða að öllu leyti, í samræmi við niðurstöður sínar.

g) Fjárhæðirnar, sem eru yfirfærðar, skulu tilgreindar eftir þáttum og þeim lýst í viðbótarupplýsingunum sem leggja skal fram í samræmi við VI. viðauka.

15. gr.

Hvatakerfi fyrir veitendur flugleiðsöguþjónustu

1. Aðildarríki skulu samþykkja fjárhagslega hvata fyrir eigin veitendur flugleiðsöguþjónustu á meginsviðum frammistöðu að því er varðar afkastagetu og geta samþykkt slíka fjárhagslega hvata á meginsviðum frammistöðu að því er varðar umhverfi í samræmi við 12. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013. Þessir hvatar skulu fela í sér afslátt ef farið er umfram frammistöðumarkmið eða álag ef frammistöðumarkmiðum er ekki náð og skal þeim bætt við eða þeir dregnir frá samþykktum ákvörðunum kostnaði í samræmi við það frammistöðustig sem næst.

Slík hvatakerfi skulu vera í samræmi við eftirfarandi meginreglur:

- einingarverð ársins $n+2$ skal leiðrétt til að veita megi afslátt eða álag í samræmi við raunverulega frammistöðu veitanda flugleiðsöguþjónustu á árinu n miðað við markmiðið sem stefnt er að,
 - fjárhæð afsláttar og álags skal vera í réttu hlutfalli við markmiðin, sem ná skal, og þá frammistöðu sem náðst hefur. Ekki skal veita neina afslætti fyrir frammistöðu, sem liggur við eða undir áætlað frammistöðustig markmiðanna,
 - fjárhæð afsláttar og álags skal vera jöfn,
 - hámarksfjárhæð samanlagðs afsláttar og hámarksfjárhæð samanlagðs álags skal ekki vera meira en 1% af tekjunum sem fást af flugleiðsöguþjónustu á árinu n ,
 - ákvarða skal mismunandi stig frammistöðu og fjárhæð afsláttar og álags í kjölfar samráðs, sem um getur í 9. gr., og setja hvort tveggja fram í frammistöðuáætluninni,
 - þegar um er að ræða markmið á sviði starfrænu loftrýmisumdæmanna gilda afslættir og álag um hlutaðeigandi veitendur flugleiðsöguþjónustu,
 - hvað varðar meginsvið frammistöðu, að því er varðar afkastagetu, má breyta stigi frammistöðumarkmiða þannig að þau taki aðeins til seinkana í tengslum við afkastagetu, leiðarval, starfsfólk og búnað flugumferðarstjórnar, stjórnun loftrýma og sérstakra atburða sem tengjast kóðunum C, R, S, T, M og P í notendahandbókinni fyrir flæðis- og afkastagetustýringu flugumferðar (ATFCM).
2. Landsbundin eftirlitsyfirvöld skulu vakta rétta framkvæmd veitanda flugleiðsöguþjónustu á þessum hvatakerfum.

16. gr.

Aðlögun flugleiðsöguþjónustu

1. Aðildarríkin geta, í kjölfar boðs um samráð, sem kveðið er á um í 9. gr., aðlagð gjöld, sem eru lögð á loftrýmisnotendur, á gagnsæjan hátt og án mismununar, að því er varðar flugleiðsögu fyrir landsbundin eða starfræn loftrýmisumdæmi, til að endurspegla þá viðleitni sem þeir sýna, einkum til að:

- ná sem bestri nýtingu flugleiðsöguþjónustu,
- draga úr umhverfisáhrifum vegna flugumferðar,
- draga úr heildarkostnaði við flugleiðsöguþjónustu og auka skilvirkni hennar, einkum með því að aðlaga gjöldin í tengslum við álag á netinu á tilteknu svæði eða á tiltekinni flugleið á tilteknum tímum.

Aðlögun gjalda skal ekki leiða til heildarbreytinga á tekjum veitanda flugleiðsöguþjónustu. Of- eða vangreiðslur skulu færast yfir á næsta tímabil.

2. Einnig má aðlaga gjöld fyrir flugleiðsögu, án mismununar og á gagnsæjan hátt, til að hraða útfærslu á getu rekstrarstjórnunar flugumferðar sem er skilgreind innan ramma SESAR-verkefnisins. Með aðlöguninni er m.a. hægt að stefna að því að hvetja til þess að lofför verði búin kerfum, sem eru hluti af sameiginlegu verkefnum sem um getur í 3. mgr. 15. gr. a í reglugerð (EB) nr. 550/2004.

3. Aðlögun á flugleiðsöguþjónustum felur í sér mismunandi leiðargjald og/eða aðflugssvæðagjald, sem er reiknað á grundvelli ákvæða 11. og 12. gr.

4. Landsbundin eftirlitsyfirvöld skulu vakta rétta framkvæmd aðlögunar veitanda flugleiðsöguþjónustu á flugleiðsöguþjónustum.

17. gr.

Ákvörðun einingarverðs fyrir gjaldtökusvæði

1. Aðildarríkin skulu tryggja að einingarverð sé ákvarðað árlega fyrir hvert gjaldtökusvæði. Með fyrirvara um 2. mgr. skal einingarverði ekki breytt síðar á árinu.

Einingarverð skal ákveðið í samræmi við eftirfarandi ferli:

- Fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins skal einingarkostnaður fyrir árið n reiknað út, eigi síðar en 1. nóvember árið $n-1$, á grundvelli ákvarðaðs kostnaðar í frammistöðuáætluninni og aðlagananna sem tilgreindar eru í lið 2.2 í IV. viðauka og í V. viðauka þessarar reglugerðar.
- Eigi síðar en 1. júní árið $n-1$ skal aðildarríkið senda framkvæmdastjórninni einingarverð fyrir árið n í samræmi við kröfur 1. og 2. mgr. 9. gr.

- c) Framkvæmdastjórnin skal meta þessi einingarverð í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar og framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013.
- d) Komist framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að einingarverðin uppfylli ákvæði þessarar reglugerðar og framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013 skal hún tilkynna hlutaðeigandi aðildarríki um það innan fjögurra mánaða frá því að einingarverðin voru lögð fram.
- e) Komist framkvæmdastjórnin að því að einingarverðin uppfylli ekki ákvæði þessarar reglugerðar og framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013 skal hún upplýsa hlutaðeigandi aðildarríki um það innan fjögurra mánaða frá því að einingarverðin voru lögð fram og skal aðildarríkið senda framkvæmdastjórninni endurskoðuð einingarverð innan eins mánaðar.
- f) Aðildarríki skulu tilkynna framkvæmdastjórninni og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu, eftir því sem við á, um einingarverðin fyrir hvert gjaldtökusvæði eigi síðar en 1. nóvember árið n-1.

Einingarverðin skulu tilgreind í gjaldmiðli hvers ríkis. Ef aðildarríki, sem eru hluti af starfrænu loftrýmisumdæmi, ákveða að koma á fót sameiginlegu gjaldtökusvæði með einu einingarverði, skal tilgreina einingarverðið í evrum eða í gjaldmiðli eins af hlutaðeigandi aðildarríkjum. Hlutaðeigandi aðildarríki skulu tilkynna framkvæmdastjórninni og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu um viðeigandi gjaldmiðil.

2. Ef frammistöðuáætlanir eru samþykktar eftir 1. nóvember, á því ári sem er næst á undan árinu sem viðmiðunartímabilið hefst eða endurskoðaðar, í samræmi við 17. og 19. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, skal endurreikna einingarverð, ef nauðsyn krefur, á grundvelli áætlunarinnar, sem endanlega er samþykkt, eða gera viðeigandi ráðstafanir til úrbóta. Í þessu skyni og í samræmi við 16. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013 skulu aðildarríki reikna út og beita einingarverði sínu í samræmi við samþykktu frammistöðuáætlun, eins fljótt og unnt er á fyrsta ári viðmiðunartímabilsins eða fyrsta árinu sem endurskoðuðum frammistöðuáætlunum og markmiðum er beitt. Mismunurinn á tekjum sökum tímabundinnar beitingar upphaflega einingarverðs skal yfirfærður við útreikning á einingarverði næsta árs. Fyrsta ár viðmiðunartímabilsins eða fyrsta árið sem endurskoðuðum frammistöðuáætlunum og markmiðum er beitt, skal beita fyrirkomulaginu við áhættuskiptingu vegna umferðar, sem kveðið er á um í 13. gr., á grundvelli ákvarðaðs kostnaðar og þjónustueininganna í frammistöðuáætluninni, sem er endanlega samþykkt, og raunverulegra þjónustueininga fyrir árið.

18. gr.

Innheimta gjalda

1. Aðildarríki geta innheimt gjöld með einu gjaldi fyrir hvert flug. Ef reikningagerð og innheimta gjalda fer fram á svæðisbundnum grundvelli má reikningurinn vera í evrum og bæta má stjórnsýslulegu einingarverði, vegna kostnaðar við innheimtu og reikningagerðar, við viðkomandi einingarverð. Aðildarríki skulu sjá til þess að fjárhæðirnar, sem eru innheimtar fyrir þeirra hönd, séu notaðar til að fjármagna ákvarðaðan kostnað í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar.

2. Notendur flugleiðsöguþjónustu skulu borga öll flugleiðsögu gjöld án tafar og að fullu.

3. Aðildarríki skulu sjá til þess að skilvirkum framfylgdarráðstöfunum sé beitt. Til þessara ráðstafana má telja synjun á þjónustu, farbann á loftfar eða aðrar framfylgdarráðstafanir í samræmi við gildandi lög.

IV. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI

19. gr.

Áfrýjun

Aðildarríki skulu tryggja að ákvarðanir, sem teknar eru samkvæmt þessari reglugerð, séu tilhlýðilega rökstuddar og að settar séu skilvirkar reglur um endurskoðun og/eða áfrýjunarmeðferð þeirra.

20. gr.

Greitt fyrir eftirliti með því að kröfur séu uppfylltar

Veitendur flugleiðsöguþjónustu greiða fyrir eftirliti og skoðunum hlutaðeigandi landsbundins eftirlitsyfirvalds eða viðurkennds aðila, sem sinnir skoðunum fyrir hönd eftirlitsyfirvaldsins, þ.m.t. vettvangsheimsóknir. Aðilar sem hafa til þess heimild skulu hafa umboð til:

- að rannsaka viðeigandi bókhaldsgögn, upplýsingar um eignir, birgðir og allt annað efni sem skiptir máli við ákvörðun flugleiðsögu gjalda,
- að taka afrit af eða gera útdrætti úr slíkum skjölum,
- að óska eftir munnlegum skýringum á staðnum,
- að fara inn á athafnasvæði, land eða í farartæki sem er málinu viðkomandi.

Slíkum skoðunum og könnunum skal þannig háttað að þær séu í samræmi við gildandi málsmeðferð í aðildarríkinu þar sem þær eiga að fara fram.

21. gr.

Endurskoðun

Endurskoðun framkvæmdastjórnarinnar á frammistöðukerfinu, sem um getur í 24. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, skal taka til fyrirkomulagsins við áhættuskiptingu vegna umferðar, sem komið er á skv. 13. gr., fyrirkomulagsins við kostnaðarskiptingu, sem komið er á skv. 14. gr., hvatakerfanna, sem komið er á skv. 15. gr., aðlögun á gjöldum skv. 16. gr. og áhrifa þeirra og árangurs við að ná settum frammistöðumarkmiðum.

22. gr.

Gildistaka og beiting

1. Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

2. Reglugerð þessi gildir frá öðru viðmiðunartímabili, eins og það er skilgreint í 8. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, og meðan á því tímabili stendur. Að því er varðar beitingu frammistöðukerfisins og til að mögulegt sé að samþykkja markmiðin, sem kveðið er á um í 2. mgr. 10. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, innan alls Sambandsins áður en annað viðmiðunartímabilið hefst og frammistöðuáætlunin hefur verið undirbúin og samþykkt í samræmi við ákvæði framkvæmdarreglugerðar (ESB) nr. 390/2013, gildir 1. gr. (5. mgr.), 3. gr., 7. gr. (4. mgr.), 9. gr., 14. gr. (b- til f-liður 2. mgr.) og viðaukar þessarar reglugerðar frá og með gildistökudegi þessarar reglugerðar.

23. gr.

Niðurfelling reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1794/2006

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1794/2006 frá 6. desember 2006 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsögupjónustu er felld úr gildi frá og með 1. janúar 2015.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 3. maí 2013.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

forseti.

José Manuel BARROSO

*I. VIÐAUKI***MAT Á ÞVÍ HVORT VEITING FLUGLEIÐSÖGUGJÓNUSTU Á AÐFLUGSSVÆÐI OG/EDA CNS-, MET- OG AIS-ÞJÓNUSTU SÉ HÁÐ MARKAÐSSKILYRÐUM Í SAMRÆMI VIÐ 3. GR.**

Skilyrðin, sem þarf að meta til að ákvarða hvort flugleiðsöguþjónusta á aðflugssvæði og/eda CNS-, MET- og AIS-þjónusta sé veitt, í samræmi við markaðsskilyrði eru eftirfarandi:

1. Að hve miklu leyti þjónustuveitendum er frjálst að bjóða fram þessa þjónustu eða hætta að veita hana:
 - a) hvort lagalegar eða efnahagslegar hindranir eru fyrir hendi, sem koma í veg fyrir að þjónustuveitandi bjóði fram þessa þjónustu eða hætti að veita hana,
 - b) tímalengd sammings og
 - c) hvort verklagsregla sé fyrir hendi, sem leyfir að eignir og starfsfólk séu flutt frá einum veitenda flugleiðsöguþjónustu til annars.
2. Að hve miklu leyti þjónustuveitanda er frjálst að ákveða að veita þjónustuna sjálfur, þ.m.t. ef um er að ræða flugvelli:
 - a) hvort lagalegar, sammingslegar eða hagnýtar hindranir eru fyrir hendi fyrir því að skipta um þjónustuveitanda eða, ef um er að ræða flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði, að flugvellir færast í þá átt að veita sjálfir flugleiðsöguþjónustu,
 - b) hlutverk fulltrúa loftrýmisnotenda við val á þjónustuveitanda.
3. Að hve miklu leyti sé hægt að velja á milli ýmissa þjónustuveitenda:
 - a) hvort um sé að ræða opinbert útboðsferli (á ekki við ef flugvöllurinn veitir sjálfur þjónustu),
 - b) ef við á, visbendingar um aðra þjónustuveitendur, sem taka þátt í útboðsferlinu og hafa veitt þjónustu áður, þ.m.t. möguleiki flugvallarins að veita þjónustuna sjálfur.
4. Að því er varðar flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði, að hve miklu leyti flugvellir eru háðir þrýstingi vegna viðskiptakostnaðar eða reglum sem byggjast á hvatningu:
 - a) hvort samkeppni flugvalla um viðskipti flugrekanda sé virk,
 - b) að hve miklu leyti flugvellir bera kostnað við flugleiðsöguþjónustu,
 - c) hvort flugvellir starfi í samkeppnisumhverfi eða við efnahagshvata sem eru hannaðir til að setja þak á verð eða hvetja á annan hátt til kostnaðarlækkunar.
5. Ef veitandi flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði eða CNS-, MET- og AIS-þjónustu veitir einnig flugleiðsöguþjónustu á flugleið skal reikningshald og skýrslugerð vera aðskilin fyrir þessa starfsemi.
6. Að því er varðar flugleiðsöguþjónustu á aðflugssvæði skal matið í þessum viðauka framkvæmt fyrir hvern flugvöll um sig, eins og við á.

*II. VIÐAUKI***GAGNSÆI KOSTNAÐAR OG EININGARKOSTNAÐAR**

1. UPPLÝSINGATAFLA

Aðildarríki og veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu hver um sig fylla út upplýsingatöfluna í þessum viðauka fyrir hvert gjaldtökusvæði sem þau bera ábyrgð á og fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins. Aðildarríkin skulu einnig leggja fram samsteypta upplýsingatöflu fyrir hvert gjaldtökusvæði sem þau bera ábyrgð á.

Fylla skal út samsteypta töflu fyrir hvern flugvöll sem fellur undir ákvæði þessarar reglugerðar. Leggja má fram samsteyptan kostnað fyrir flugvelli með færri en 70 000 flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum á ári, sem reiknaðar eru út sem meðaltal síðustu þriggja ára.

Þar sem gjaldtökusvæði nær yfir loftrými fleiri en eins aðildarríkis skulu þau fylla út töfluna sameiginlega í samræmi við tilhögunina sem um getur í 4. mgr. 5. gr.

Raunverulegur kostnaður skal ákveðinn á grundvelli endanlegra, endurskoðaðra reikninga. Kostnaður skal ákveðinn í samræmi við viðskiptaáætlunina, sem krafist er í vottorðinu, og tilgreindur í gjaldmiðlinum, sem hann er ákveðinn í, í samræmi við fjórðu undirgrein 1. mgr. 7. gr.

Raunverulegur fjöldi þjónustueininga skal ákveðinn á grundvelli talna frá þeirri stofnun sem sér um reikningagerð og innheimtu gjalda. Mögulegur mismunur á þessum tölum skal rökstuddur á viðeigandi hátt í viðbótarupplýsingunum.

Til að auðvelda framkvæmdastjórninni að fastsetja frammistöðumarkmið í öllu Sambandinu og með fyrirvara um frammistöðuáætlanirnar, sem samþykkja skal, skulu aðildarríki og veitendur flugleiðsöguþjónustu fylla út upplýsingatöflu með tölum úr upphaflegum spám, 19 mánuðum áður en viðmiðunartímabil hefst.

Tafla 1 – Heildarkostnaður og einingarkostnaður

Heiti gjaldtökusvæðis						Viðmiðunartímabil: N - N+4				
Gjaldmiðill										
Heiti stofnunar:										
Ákvarðaður kostnaður (frammistöðuáætlun)						Raunverulegur kostnaður				
Sundurliðun kostnaðar	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Sundurliðun eftir tegund (á nafnvirði)										
1.1 Starfsfólk										
1.2 Annar rekstrarkostnaður ⁽¹⁾										
1.3 Afskriftir										
1.4 Fjármagnskostnaður										
1.5 Sérstakur kostnaður										
1.6 Heildarkostnaður										
Samtals % n/n-1										
Starfsfólk % n/n-1										
Annar rekstrarkostnaður % n/n-1										
2. Sundurliðun eftir þjónustu (á nafnvirði)										
2.1 Rekstrarstjórnun flugumferðar (ATM)										
2.2 Fjarskipti ⁽²⁾										
2.3 Leiðsaga ⁽²⁾										
2.4 Eftirlit ⁽²⁾										
2.5 Leit og björgun										
2.6 Flugmálaupplýsingar ⁽²⁾										
2.7 Veðurþjónusta ⁽²⁾										
2.8 Kostnaður við eftirlit										
2.9 Annar ríkiskostnaður ⁽¹⁾										
2.10 Heildarkostnaður										
Samtala (samt.) % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS-þjónusta % n/n-1										
3. Frekari upplýsingar (á nafnvirði)										
Meðaltal eignagrunns										
3.1 Hreint bókfært virði fastafjármuna										
3.2 Leiðréttingar á heildareignum										
3.3 Hreinir veltufjármunir										
3.4 Eignagrunnur samtals										
Fjármagnskostnaður %										
3.5 Fjármagnskostnaður fyrir skatt										
3.6 Arðsemi eigin fjár										
3.7 Meðalvextir á skuldir										
Kostnaður við sameiginleg verkefni										
3.8 Heildarkostnaður við sameiginleg verkefni										

Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu (b-liður 2. mgr. 14. gr.)

3.9 Heildarkostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Heildarkostnaður að frádregnum kostnaði fyrir þjónustu við undanþeginn flug (á nafnvirði)

4.1 Kostnaður við undanþeginn sjónflug									
4.2 Samanlagður ákvarðaður/raunverulegur kostnaður									

5. Meginframmistöðuvísir kostnaðarhagkvæmni – ákvarðaður/raunverulegur einingarkostnaður (að raunvirði)

5.1 Verðbólga % ⁽²⁾									
5.2 Verðvísitala ⁽⁴⁾									
5.3 Heildarkostnaður á raunvirði ⁽⁵⁾									
Samt. % n/n-1									
5.4 Heildartala þjónustueininga									
Samt. % n/n-1									
5.5 Einingarkostnaður									
Samt. % n/n-1									

Kostnaður og eignagrunnsliðir tilgreindir í þúsundum - Þjónustueiningar í þúsundum

- ⁽¹⁾ Að meðtöldum kostnaði vegna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu (sjá nánar í töflu 3).
- ⁽²⁾ Útfyllist ekki þegar slík þjónusta er veitt samkvæmt ákvæði 3. gr.
- ⁽³⁾ Raunveruleg verðbólga/verðbólguþá, sem notuð er til að tilgreina ákvarðaðan kostnað á nafnvirði – raunveruleg/endurskoðuð verðbólguþá
- ⁽⁴⁾ Spá fyrir verðvísitölu - á grunni 100 á árinu N-3 verðbólga N-2: verðbólga N-1:
Raunveruleg verðvísitala - á grunni 100 á árinu N-3 verðbólga N-2: verðbólga N-1:
- ⁽⁵⁾ Ákvarðaður kostnaður (frammistöðuáætlun) að raunvirði – raunveruleg/endurskoðuð spá um kostnað miðað við verðlag N-3

2. VIÐBÓTARUPPLÝSINGAR

Að auki skulu aðildarríkin og veitendur flugleiðsöguþjónustu hver um sig leggja fram a.m.k. eftirfarandi upplýsingar:

- a) lýsingu á aðferðum, sem notaðar eru til að skipta kostnaði við aðstöðu og þjónustu á milli mismunandi flugleiðsöguþjónustu, sem byggð er á skrá yfir aðstöðu og þjónustu, samkvæmt flugleiðsöguáætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Evrópusvæðið (skjal 7754) og lýsingu á aðferðunum sem notaðar eru til að skipta þeim kostnaði á milli mismunandi gjaldtökusvæða,
- b) lýsingu á aðferðum og forsendum, sem notaðar eru til að ákvarða kostnaðinn við veitingu flugleiðsöguþjónustu til sjónflugs, þegar undanþágur eru veittar sjónflugi í samræmi við 10. gr.,
- c) til viðbótar við 2. mgr. 7. gr., lýsingu á og rökstuðning fyrir hvers konar breytingum sem ganga lengra en ákvæði alþjóðlegra reikningsskilastaðla,
- d) lýsingu og skýringu á aðferðunum sem teknar eru upp til útreikninga á kostnaði vegna afskrifta: upphaflegt kostnaðarverð eða gangverð; þegar teknar eru upp bókhaldaðferðir, sem byggjast á gangverði, skal veita samanburðarhæfar upplýsingar um upphaflegan kostnað,
- e) rök fyrir fjármagnskostnaði, þ.m.t. þættir eignagrunnsins, mögulegar breytingar á heildareignum og arðsemi eigin fjár,
- f) heildarkostnað hvers flugvallar að því er varðar alla flugvelli með færri en 70 000 flughreyfingar á ári samkvæmt blindflugsreglum, þegar kostnaði er steypt saman í upplýsingatöflunni,
- g) skilgreiningu á viðmiðunum sem notaðar eru til að skipta kostnaði á milli aðflugssvæðaþjónustu og leiðarþjónustu fyrir hvern flugvöll sem fellur undir gildissvið þessarar reglugerðar,
- h) sundurliðun kostnaðar við veðurþjónustu, í bæði beinan kostnað og „grunnkostnað veðurþjónustu“, sem er skilgreindur sem kostnaður við hjálparbúnað og stöðþjónustu fyrir veðurþjónustu sem einnig þjónar kröfum um veðurþjónustu almennt; þar á meðal er almenn greining og spár, eftirlitskerfi fyrir yfirborð og efri loftrými, fjarskiptakerfi veðurþjónustu, miðstöðvar gagnavinnslu og grunnrannsóknir, þjálfun og stjórnun,
- i) lýsingu á aðferðum sem notaðar eru til að skipta heildarkostnaði við veðurþjónustu og grunnkostnaði við veðurþjónustu við almenningsflug á milli gjaldtökusvæða,
- j) lýsingu á uppgefnum spám um kostnað og umferð 19 mánuðum áður en viðmiðunartímabil hefst, eins og um getur í 1. lið,
- k) lýsingu á uppgefnum raunverulegum kostnaði og mismuninum á ákvörðuðum kostnaði fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins,
- l) lýsingu á uppgefnum raunverulegum þjónustueiningum og mismuninum bæði gagnvart spám og samanborið við tölurnar, sem Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu gefur upp, eins og við á, fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins,
- m) fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins skal gefa upp mismuninn á milli fjárfestinga veitenda flugleiðsöguþjónustu, sem skráðar eru í frammistöðuáætlunum, og raunverulegra útgjalda, ásamt mismuninum á milli fyrirhugaðs upphafs dags þessara fjárfestinga og raunverulegrar stöðu þeirra.

Tafla B

Fyrirtæki: Gjaldtökusvæði: Heiti flugvallar:										Ár n	
Flugvöllur i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)		
Árlegt verð (a)											
Verkeining (b)											
Einingarverð											

1.2. Viðbótarupplýsingar

Að auki skulu aðildarríki leggja fram a.m.k. eftirfarandi upplýsingar:

- lýsingu á viðmiðunum, sem notaðar eru til að skipta kostnaði við aðstöðu og þjónustu milli mismunandi flugleiðsöguþjónustu, sem byggð er á skrá yfir aðstöðu og þjónustu samkvæmt svæðisbundinni flugleiðsöguáætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Evrópusvæðið (skjal 7754),
- lýsingu og skýringu á muninum á milli áætlaðra og raunverulegra talna fyrir árið (n-1) í tengslum við allar upplýsingarnar í töflu A og B,
- lýsingu og skýringu á áætluðum kostnaði og fjárfestingum næstu fimm ár í tengslum við áætlaða umferð,
- lýsingu og skýringu á aðferðunum sem teknar eru upp til útreikninga á kostnaði vegna afskrifta: upphaflegt kostnaðarverð eða gangverð,
- rök fyrir fjármagnskostnaði, þ.m.t. þættir eignagrunnsins.

2. FJÁRMÖGNUN FLUGLEIÐSÖGUÞJÓNUSTU

Veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu leggja fram lýsingu á því hvernig kostnaður við flugleiðsöguþjónustu er fjármagnaður fyrir hvert gjaldtökusvæði.

IV. VIÐAUKI

ÚTREIKNINGUR Á LEIÐARFLUGSÞJÓNUSTUEININGUM OG EININGARVERÐI

1. Útreikningur á leiðarflugspjónustueiningum

- 1.1. Leiðarflugspjónustueiningin skal reiknuð sem margfeldi af vegalengdarstuðlinum og þyngdarstuðlinum fyrir loftfarið sem um er að ræða. Heildarfjöldi leiðarflugspjónustueininga skal samanstanda af heildarfjölda þjónustueininga sem tengjast blindflugi og þjónustueiningum sem tengjast sjónflugi, þegar þessi flug falla ekki undir undanþágur í samræmi við 10. gr.
- 1.2. Vegalengdarstuðullinn skal fenginn með því að deila með eitt hundrað í þann fjölda kílómetra sem flogið er í stórbaugsboganum milli inn- og útflugspunkta gjaldtökusvæðisins, samkvæmt nýjustu, þekktu flugáætluninni, eins og hún var skráð hjá viðkomandi loftfari að því er varðar flæði flugumferðar.
- 1.3. Ef inn- og útflugspunktar flugs eru hinir sömu á gjaldtökusvæði, skal vegalengdarstuðullinn vera jafn stórbaugsvegalengdinni milli þessara punkta og fjarlægasta punktsins á flugáætluninni, margfaldaðri með tveimur.
- 1.4. Vegalengdin, sem hafa skal til hliðsjónar, skal vera stýtt um 20 kílómetra fyrir hvert flugtak frá yfirráðasvæði aðildarríkis og hverja landingu á því.
- 1.5. Þyngdarstuðullinn, settur fram sem tala með tveimur aukastöfum, skal vera kvaðratrót hlutfallsins sem fengið er með því að deila með fimmtíu í fjölda tonna í skráðum hámarksflugtaks massa loftfarsins, eins og fram kemur í lofthæfivottorðinu eða öðru sambærilegu opinberu skjali sem umráðandi loftfars leggur fram. Þar sem þessi þyngd er óþekkt, skal notast við massa þyngsta loftfars sömu gerðar sem þekkt er. Þar sem loftfar hefur fleiri en eina skráða hámarksflugtaksþyngd skal notast við hámarksþyngdina. Ef umráðandi loftfars starfrækir tvö eða fleiri loftför, sem eru ólíkar útgáfur af sömu tegundinni, skal meðaltal hámarksflugtaksþyngdar allra loftfara hans af þeirri tegund vera notað fyrir hvert loftfar af þeirri tegund. Reikna skal þyngdarstuðul fyrir hverja tegund loftfars og fyrir hvern umráðanda a.m.k. einu sinni á ári.

2. Útreikningur á einingarverði leiðarþjónustu

- 2.1. Einingarverð leiðarþjónustu skal reikna áður en hvert ár viðmiðunartímabilsins hefst.
- 2.2. Það skal reiknað með því að deila heildarfjölda leiðarflugspjónustueininga, sem spáð er fyrir viðkomandi ár, eins og það er skilgreint í frammistöðuáætluninni, í summuna af eftirfarandi þáttum:
 - i. ákvörðuðum kostnaði, sem tilgreindur er á nafnvirði viðkomandi árs, eins og það er skilgreint í frammistöðuáætluninni,
 - ii. leiðréttingu á verðbólguþátt og raunverulegri verðbólgu eins og um getur í 1. mgr. 7. gr.,
 - iii. endurgreiddum kostnaði vegna endurskipulagningar, ef slíkt er heimilt skv. 4. mgr. 7. gr.,
 - iv. yfirfærslum, sem eru afleiðing af framkvæmd fyrirkomulags við áhættuskiptingu vegna umferðar, sem um getur í 13. gr.,
 - v. yfirfærslum frá næstliðnu viðmiðunartímabili, sem eru afleiðing af framkvæmd fyrirkomulagsins við kostnaðarskiptinguna, sem um getur í 14. gr.,
 - vi. afslætti og álagi, sem eru afleiðing hvatakerfanna, sem um getur í 15. gr.,
 - vii. of- eða vangreiðslum sem geta stafað af aðlögun á flugleiðsögugjöldum skv. 16. gr.,
 - viii. of- eða vangreiðslum sem stafa af mismunandi umferð,
 - ix. að því er varðar fyrstu tvö viðmiðunartímabilin, of- eða vangreiðslum sem aðildarríkin standa straum af til og með árinu 2011,
 - x. frádrætti vegna annarra tekna.

*V. VIÐAUKI***ÚTREIKNINGUR Á AÐFLUGSÞJÓNUSTUEININGUM OG EININGARVERÐI****1. Útreikningur á aðflugsjónustueiningum**

- 1.1. Aðflugsjónustueiningin skal vera jöfn þyngdarstuðli loftfarsins sem um er að ræða.
- 1.2. Þyngdarstuðullinn, sem tilgreindur er sem tala með tveimur aukastöfum, skal vera hlutfall sem fengið er með því að deila með fimmtíu í fjölda tonna í skráðum hámarksflugtaks massa loftfarsins, sem um getur í lið 1.5 í IV. viðauka, í veldinu 0,7.

2. Útreikningur á einingarverði fyrir aðflugssvæði

- 2.1. Einingarverð fyrir aðflugssvæði skal reikna út áður en hvert ár viðmiðunartímabilsins hefst.
- 2.2. Það skal reiknað með því að deila heildarfjölda aðflugsjónustueininga, sem spáð er fyrir viðkomandi ár, eins og það er skilgreint í frammistöðuáætluninni, í summuna af eftirfarandi þáttum:
 - i. ákvörðuðum kostnaði, gefinn upp á nafnvirði viðkomandi árs, eins og það er skilgreint í frammistöðuáætluninni,
 - ii. leiðréttingu á verðbólguþátt og raunverulegri verðbólgu eins og um getur í 1. mgr. 7. gr.,
 - iii. endurgreiddum kostnaði vegna endurskipulagningar, ef slíkt er heimilt skv. 4. mgr. 7. gr.,
 - iv. yfirfærslum, sem eru afleiðing af framkvæmd fyrirkomulags við áhættuskiptingu vegna umferðar, sem um getur í 13. gr., ef við á,
 - v. yfirfærslum frá næstliðnu viðmiðunartímabili, sem eru afleiðing af framkvæmd fyrirkomulagsins við kostnaðarskiptingu, sem um getur í 14. gr.,
 - vi. afslætti og álagi, sem eru afleiðing hvatakerfanna, sem um getur í 15. gr.,
 - vii. of- eða vangreiðslum, sem geta stafað af aðlögun á flugleiðsögugjöldum, skv. 16. gr.,
 - viii. of- eða vangreiðslum sem stafa af mismunandi umferð,
 - ix. að því er varðar fyrstu tvö viðmiðunartímabilin, of- og vangreiðslum sem aðildarríkin standa straum af til og með árinu 2014,
 - x. frádrætti vegna annarra tekna.

*VI. VIÐAUKI***FYRIRKOMULAG GJALDTÖKU**

1. UPPLÝSINGATAFLA

Aðildarríki og veitendur flugleiðsöguþjónustu skulu hver um sig fylla út upplýsingatöfluna í þessum viðauka fyrir hvert gjaldtökusvæði, sem þau bera ábyrgð á, og fyrir hvert viðmiðunartímabil. Aðildarríkin skulu einnig leggja til samsteypta töflu fyrir hvert gjaldtökusvæði sem þau bera ábyrgð á.

Þar sem gjaldtökusvæði nær yfir loftrými fleiri en eins aðildarríkis skulu þau fylla út töfluna sameiginlega í samræmi við ákvæði 4. mgr. 5. gr.

Tafla 2 - Útreikningur á einingarverði

Heiti gjaldtökusvæðis:
Heiti stofnunar:

Viðmiðunartímabil: N - N+4

Útreikningur á einingarverði	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Ákvarðaður kostnaður á nafnvirði og leiðrétting miðað við verðbólgu</p> <p>1.1 Ákvarðaður kostnaður á nafnvirði – að undanskildu sjónflugi - Tafla 1 1.2 Raunverulegt verðbólgustig – Tafla 1 1.3 Áætlað verðbólgustig – Tafla I 1.4 Leiðrétting miðað við verðbólgu ⁽¹⁾: fjárhæð ársins n sem færast yfir</p> <p>2. Áætluð og raunveruleg heildartala þjónustueininga</p> <p>2.1 Áætluð heildartala þjónustueininga (frammistöðuáætlun) 2.2 Raunveruleg heildartala þjónustueininga 2.3 Raunveruleg/áætluð heildartala þjónustueininga (í %)</p> <p>3. Kostnaður sem fellur undir áhættuskiptingu vegna umferðar</p> <p>3.1 Ákvarðaður kostnaður á nafnvirði – að undanskildu sjónflugi (sbr. tafla 1) 3.2 Leiðrétting miðað við verðbólgu: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 3.3 Umferð: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 3.4 Áhættuskipting vegna umferðar: viðbótartekjur sem færast yfir til ársins n 3.5 Áhættuskipting vegna umferðar: tekjutap sem færast yfir til ársins n 3.6 Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 3.7 Afsláttur eða álag vegna frammistöðu 3.8 Of- (-) eða vangreiðslur (+) ⁽²⁾: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 3.9 Samtala fyrir útreikning einingarverðs fyrir árið n 3.10 Áhættuskipting vegna umferðar: viðbótartekjur ársins n sem eru yfirfærðar 3.11 Áhættuskipting vegna umferðar: tekjutap ársins n sem er yfirfært 3.12 Of- eða vangreiðslur, sem stafa af mismunandi umferð á árinu n, sem eru yfirfærðar</p> <p>Breytur fyrir áhættuskiptingu vegna umferðar</p> <p>3.13 % viðbótartekjur endurgreiddar notendum á árinu n+2 3.14 % tekjutap sem fellur á loftrýmisnotendum</p> <p>4. Kostnaður sem fellur ekki undir áhættuskiptingu vegna umferðar</p> <p>4.1 Ákvarðaður kostnaður á nafnvirði - að undanskildu sjónflugi (tafla 1) 4.2 Leiðrétting miðað við verðbólgu: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 4.3 Umferð: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 4.4 Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 4.5 Kostnaður vegna endurskipulagningar: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 4.6 Of- (-) eða vangreiðslur (+) ⁽²⁾: fjárhæð sem færast yfir til ársins n 4.7 Samtala fyrir útreikning einingarverðs fyrir árið n 4.8 Of- eða vangreiðslur, sem stafa af mismunandi umferð á árinu n, sem á að yfirfæra</p> <p>5. Aðrar tekjur – gildandi einingarverð (í gjaldmiðli hvers ríkis)</p> <p>5.1 Samtala annarra tekna 5.3 Þar af aðstoðaráætlanir Sambandsins 5.4 Þar af opinber fjármögnun í aðildarríki 5.5 Viðskiptastarfsemi 5.6 Aðrar tekjur sem ekki eru tilgreindar hér að framan 5.7 Heildarsamtala fyrir útreikning einingarverðs fyrir árið n 5.8 Einingarverð ársins n (í gjaldmiðli hvers ríkis) 5.9 Hluti veitenda flugleiðsöguþjónustu í einingarverðinu 5.10 Hluti veðurþjónustu í einingarverðinu 5.11 Hluti landsbundins eftirlitsyfirlvalds í einingarverðinu 5.12 Einingarverð ársins n sem hefði gilt án annarra tekna</p>					

Kostnaður, tekjur og aðrar fjárhæðir tilgreindar í þúsundum evra - Þjónustueiningar í þúsundum

⁽¹⁾ Uppsöfnuð áhrif árlegs mismunar á raunverulegri verðbólgu og verðbólguþá – leiðrétting á samanlögðum ákvörðuðum kostnaði

⁽²⁾ Of- og vangreiðslur fram til ársins sem aðferðin við útreikning á ákvörðuðum kostnaði öðlast gildi

2. VIÐBÓTARUPPLÝSINGAR

Að auki skulu hlutaðeigandi aðildarríki safna saman og leggja fram a.m.k. eftirfarandi upplýsingar:

- a) lýsingu og grunnforsendur fyrir stofnsetningu mismunandi gjaldtökusvæða, einkum með tilliti til aðflugsgjaldsvæðis og mögulegra víxlreiðslna milli flugvalla,
 - b) lýsingu á stefnu um undanþágur og lýsingu á fjármögnunarleiðum til að standa undir tengdum kostnaði,
 - c) lýsingu á öðrum tekjum, ef þær eru fyrir hendi, sundurliðaðar eftir mismunandi flokkum, sem tilgreindir eru í 10. mgr. 2. gr.,
 - d) lýsingu og skýringu á hvötum sem beint er að notendum flugleiðsöguþjónustu skv. 15. gr.,
 - e) lýsingu og skýringu á aðlögun á flugleiðsöguþjónustu skv. 16. gr.
-

*VII. VIÐAUKI***FREKARI UPPLÝSINGAR**

1. UPPLÝSINGATAFLA

Aðildarríki skulu fylla út upplýsingatöfluna í þessum viðauka fyrir hvert gjaldtökusvæði sem þau bera ábyrgð á og fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins.

Tafla 3 - Frekari upplýsingar

Heiti gjaldtökusvæðis						Viðmiðunartímabil: N - N+4									
A-HLUTI: Frekari upplýsingar um kostnað						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
						Ákvarðaður kostnaður (frammistöðuáætlun)					Raunverulegur kostnaður				
Kostnaður vegna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu															
1.1 Kostnaður vegna Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu (evrur)															
1.2 Gengi (ef við á)															
Kostnaður við sameiginleg verkefni															
2.1 Heildarkostnaður við sameiginleg verkefni															
2.2 Sameiginlegt verkefni nr. 1															
2.3 Sameiginlegt verkefni nr. 2															
2.4 Sameiginlegt verkefni ...															
Kostnaður sem er undanþeginn fyrirkomulagi við kostnaðarskiptingu - b-liður 2. mgr. 14. gr. (eftir tegund kostnaðar)															
3.1 Starfsfólk															
3.2 Annar rekstrarkostnaður															
3.3 Afskriftir															
3.4 Fjármagnskostnaður															
3.5 Sérstakur kostnaður															
3.6 Heildarkostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu															
Kostnaður sem er undanþeginn fyrirkomulagi við kostnaðarskiptingu - b-liður 2. mgr. 14. gr. (eftir þætti/lið)															
3.7 Lífeyrir															
3.8 Vextir af lánum															
3.9 Landsbundin skattalög															
3.10 Nýir kostnaðarliðir sem krafist er samkvæmt lögum															
3.11 Alþjóðasamningar															
3.12 Heildarkostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu															
Kostnaður vegna endurskipulagningar, ef slíkt er heimilt skv. 4. mgr. 7. gr.						Áætlaður kostnaður (greining á viðskiptatækifæri)					Raunverulegur kostnaður (til upplýsinga)				
4.1 Heildarfjárhæð kostnaðar vegna endurskipulagningar															
B-HLUTI: Frekari upplýsingar um leiðréttingar						Fjárhæðir	Heildaryfirfærsla	Áður en viðmiðunartímabil hefst	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Eftir viðmiðunartímabil	
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N-2															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N-1															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N+1															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N+2															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N+3															
Leiðrétting miðað við verðbólgu árið N+4															
Heildarleiðrétting miðað við verðbólgu															
Umferðarjafnvægi árið N-2															
Umferðarjafnvægi árið N-1															
Umferðarjafnvægi árið N															
Umferðarjafnvægi árið N+1															
Umferðarjafnvægi árið N+2															
Umferðarjafnvægi árið N+3															
Umferðarjafnvægi árið N+4															
Heildarleiðrétting vegna umferðar															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N-2															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N-1															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N+1															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N+2															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N+3															
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjur ársins N+4															
Áhættuskipting vegna umferðar – heildarleiðrétting tekna															

Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N-4								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N-3								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N-2								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N-1								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N+1								
Áhættuskipting vegna umferðar – tekjutap ársins N+2								
Áhættuskipting vegna umferðar – heildarleiðrétting vegna tekjutaps								
Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu árið N-5								
Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu árið N-4								
Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu árið N-3								
Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu árið N-2								
Kostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu árið N-1								
Heildarkostnaður sem er undanþeginn kostnaðarskiptingu								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2005								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2006								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2007								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2008								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2009								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2010								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2011								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2012 (aðeins aðflugssvæðagjald (TNC))								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2013 (aðeins aðflugssvæðagjald)								
Of- og vangreiðslur fyrir ákvarðaðan kostnað árið 2014 (aðeins aðflugssvæðagjald)								
Samanlögð yfirlæsing								

2. VIÐBÓTARUPPLÝSINGAR

Að auki skulu aðildarríki leggja fram a.m.k. eftirfarandi upplýsingar:

- a) kostnað við sameiginleg verkefni sem er sundurliðaður eftir hverju verkefni,
 - b) lýsingu á fjárhæðunum, sem verða til vegna óviðráðanlegra kostnaðarþátta og eru sundurliðaðar eftir tegund og þætti, þ.m.t. rökstuðningur og breytingar á þeim forsendum sem liggja til grundvallar,
 - c) lýsingu á yfirfærslum í tengslum við of- og vangreiðslur, sem aðildarríkin standa straum af til og með árinu 2011 vegna leiðargjalda og til og með árinu 2014 vegna aðflugssvæðagjalda,
 - d) lýsingu á yfirfærslum sem verða til við fyrirkomulag við áhættuskiptingu vegna umferðar í samræmi við 13. gr.,
 - e) lýsingu á yfirfærslum sem verða til við fyrirkomulag við kostnaðarskiptingu í samræmi við 2. mgr. 14. gr.
-