

VERORDENING (EG) Nr. 1794/2006 VAN DE COMMISSIE**van 6 december 2006****tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten****(Voor de EER relevante tekst)**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op 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 op artikel 15, lid 4,

Gelet op 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 op artikel 8, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie dient een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten in de gehele Gemeenschap vast te stellen. Om te waarborgen dat het gemeenschappelijke heffingenstelsel op een uniforme wijze in het gemeenschappelijke Europese luchtruim wordt toegepast, is een rechtstreeks toepasselijke verordening het meest geschikte instrument.
- (2) Overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de kaderverordening is Eurocontrol een mandaat verstrekt om de Commissie bij te staan bij de opstelling van uitvoeringsmaatregelen voor een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten. Het daaruit voortvloeiende mandaatverslag van 29 oktober 2004 vormt de grondslag voor de onderhavige verordening.
- (3) De opstelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten tijdens alle fasen van de vlucht is van het allergrootste belang voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Het heffingenstelsel moet bijdragen tot een grotere doorzichtigheid bij de vaststelling, oplegging en afdwinging van heffingen voor luchtvaartgebruikers. Dit stelsel moet ook aanmoedigen tot het veilig, doeltreffend en doelmatig verlenen van luchtvaartnavigatiediensten aan de gebruikers van deze diensten, die het systeem financieren, en aanzetten tot een geïntegreerde dienstverlening.
- (4) Overeenkomstig de algemene doelstelling van verbetering van de kostendoeltreffendheid van luchtvaartnavigatiediensten, moet ook het heffingenstelsel tot een verbetering van de kosten- en operationele doeltreffendheid bijdragen.
- (5) Om de passagiers tegen aanvaardbare kosten toegang tot het luchtvervoersnetwerk te bieden en in het bijzonder tot zowel kleine, middelgrote als grote luchthavens, moeten de lidstaten voor alle luchthavens die door dezelfde verlener van luchtverkeersdiensten worden bediend, of voor verschillende groepen van dergelijke luchthavens, al naar gelang van het geval, hetzelfde eenheidstarief voor heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten kunnen toepassen, zodat de totale kosten van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden gedekt.
- (6) Het gemeenschappelijke heffingenstelsel moet in overeenstemming zijn met artikel 15 van het in 1944 gesloten ICAO-verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart.
- (7) Daar de meeste lidstaten partij zijn bij de multilaterale Eurocontrol-overeenkomst voor „en route”-heffingen van 12 februari 1981 en daar de Gemeenschap het toetredingsprotocol bij het herziene Eurocontrol-verdrag heeft ondertekend, moeten de regels van deze verordening in overeenstemming zijn met het Eurocontrol-systeem voor „en route”-heffingen.
- (8) Het heffingenstelsel moet een optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met de luchtverkeersstromen, met name binnen de functionele luchtruimblokken die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”) ⁽³⁾.
- (9) Overeenkomstig de aan de luchtruimverordening gehechte verklaring ⁽⁴⁾ zal de Commissie in 2008 een verslag opstellen over de ervaring die is opgedaan met de indeling in functionele luchtruimblokken. Op dat tijdstip zal de Commissie ook de problemen beoordelen die zich zouden kunnen voordoen als gevolg van het behoud van verschillende eenheidstarieven binnen een functioneel luchtruimblok.
- (10) Het is nodig eisen vast te stellen inzake volledige en doorzichtige gegevens die de bevoegde instanties en de vertegenwoordigers van de luchtvaartgebruikers op het juiste tijdstip ter beschikking moeten worden gesteld.
- (11) De hoogte van de met name aan lichte luchtvaartuigen opgelegde heffingen dient het gebruik van faciliteiten en diensten die nodig zijn voor de veiligheid of de invoering van nieuwe technieken en procedures, niet te ontmoedigen.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽⁴⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 25.

- (12) Uit de heffingenformule voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten moet duidelijk blijken dat het karakter van deze diensten verschilt van dat van „en route”-luchtvaartnavigatiediensten.
- (13) De lidstaten moeten hun eenheidstarieven collectief kunnen vaststellen, met name wanneer de heffingszones het luchtruim van meer dan een lidstaat omvatten of wanneer de lidstaten een gezamenlijk systeem voor „en route”-heffingen hanteren.
- (14) Ter verbetering van de doeltreffendheid van het heffingstelsel en ter vermindering van de administratieve en boekhoudkundige werklust, moeten de lidstaten de „en route”-heffingen binnen een gezamenlijk systeem voor „en route”-heffingen collectief kunnen innen door middel van één heffing per vlucht.
- (15) Het is belangrijk, dat de wettelijke middelen worden versterkt die nodig zijn ter verzekering van de snelle en volledige betaling van de luchtvaartnavigatieheffingen door de gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten.
- (16) De aan de luchtruimgebruikers op te leggen heffingen moeten, na raadpleging van deze gebruikers, op een eerlijke en doorzichtige wijze worden vastgesteld en opgelegd. Deze heffingen moeten regelmatig opnieuw worden bezien.
- (17) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de maatregelen vastgesteld die nodig zijn voor de ontwikkeling van een heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten, dat in overeenstemming is met het Eurocontrol-systeem voor „en route”-heffingen.
2. Deze verordening is van toepassing op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend door overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 550/2004 (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten en door overeenkomstig artikel 9, lid 1, van die verordening aangewezen verleners van meteorologische diensten, voor zover die luchtvaartnavigatiediensten betrekking hebben op het algemene luchtverkeer in die regio's van ICAO EUR en AFI waarin de lidstaten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten verantwoordelijk zijn.
3. De lidstaten kunnen deze verordening toepassen op luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend in een onder hun

verantwoordelijkheid vallend luchtruim binnen andere ICAO-regio's, op voorwaarde dat zij de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis stellen.

4. De lidstaten kunnen deze verordening toepassen op verleners van luchtvaartnavigatiediensten die toestemming hebben gekregen om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder certificaat, overeenkomstig artikel 7, lid 5, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening.

5. De lidstaten kunnen 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, waarbij de bewegingen worden geteld als de som van de starts en de landingen en worden berekend als een gemiddelde van de voorafgaande drie jaar.

De lidstaten stellen de Commissie daarvan in kennis. De Commissie zal periodiek een bijgewerkte lijst van vrijgestelde luchthavens publiceren.

6. Onverminderd de toepassing van de in de artikelen 14 en 15 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening vermelde beginselen, kunnen de lidstaten besluiten, de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen niet op de voet van artikel 11 van de onderhavige verordening te berekenen en de in artikel 13 van de onderhavige verordening bedoelde eenheidstarieven voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten niet vast te stellen met betrekking tot luchthavens met minder dan 150 000 commerciële luchtvervoersbewegingen per jaar, ongeacht de maximale startmassa en het aantal passagierszitplaatsen, waarbij de bewegingen worden geteld als de som van de starts en de landingen en worden berekend als een gemiddelde van de voorafgaande drie jaar.

Alvorens dit besluit te nemen, beoordelen de lidstaten in welke mate aan de voorwaarden van bijlage I is voldaan, in overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

Het definitieve oordeel of aan de voorwaarden is voldaan, en het besluit van de lidstaten worden gepubliceerd en de Commissie meegedeeld. Zij bevatten een uitgebreide motivering van de conclusies van de lidstaten, alsmede het resultaat van het overleg met de gebruikers.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van de kaderverordening.

Daarnaast gelden ook de volgende definities:

- a) „gebruiker van luchtvaartnavigatiediensten”: de exploitant van het luchtvaartuig ten tijde van de uitvoering van de vlucht of, wanneer de identiteit van de exploitant niet bekend is, de eigenaar van het luchtvaartuig, tenzij deze aantoonbaar is dat een ander op dat tijdstip de exploitant was;

- b) „vertegenwoordiger van de luchtruimgebruikers”: een rechtspersoon of entiteit die de belangen van één of meer categorieën gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten vertegenwoordigt;
- c) „IFR”: Instrument Flight Rules, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het in 1944 gesloten ICAO-verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (tiende editie — juli 2005);
- d) „VFR”: Visual Flight Rules, zoals gedefinieerd in bijlage 2 bij het in 1944 gesloten ICAO-verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (tiende editie — juli 2005);
- e) „en-route”-heffingszone: een luchtruimvolume waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld.
- f) „heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten”: een luchthaven of een groep luchthavens waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief zijn vastgesteld;
- g) „commercieel luchtvervoer”: vliegtuigverrichtingen waarbij tegen vergoeding of de betaling van huur passagiers, vracht of post wordt vervoerd.

Artikel 3

Beginnelsen van het heffingenstelsel

1. Het heffingenstelsel geeft de directe en indirecte kosten weer van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.
2. De kosten van „en route”-diensten worden gefinancierd door middel van „en route”-heffingen die de gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten worden opgelegd.
3. De kosten van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd door middel van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen die de gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten worden opgelegd, en/of door middel van andere inkomsten, met inbegrip van kruissubsidiëring overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving.
4. De leden 2 en 3 doen geen afbreuk aan de financiering van de vrijstellingen van bepaalde gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten uit andere financieringsbronnen, overeenkomstig artikel 9.
5. Het heffingenstelsel moet doorzichtig zijn en er vindt raadpleging over de kostengrondslag en de toedeling van de kosten aan de verschillende diensten plaats.

Artikel 4

Vaststelling van heffingszones

1. De lidstaten stellen heffingszones vast in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim waarin luchtvaartnavigatiediensten aan luchtruimgebruikers worden verleend.

2. De heffingszones worden vastgesteld in samenhang met luchtverkeersleidingsactiviteiten en -diensten, na raadpleging van de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

3. Een „en route”-heffingszone strekt zich uit van de grond tot en met het hogere luchtruim; de lidstaten kunnen evenwel een specifieke zone vaststellen voor ingewikkelde plaatselijke luchtvaartnavigatiegebieden, na overleg met de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers.

4. Wanneer de heffingszones zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekken, treffen de betrokken lidstaten passende regelingen om samenhang en eenvormigheid te garanderen bij de toepassing van deze verordening op het desbetreffende luchtruim. De lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol daarvan in kennis.

HOOFDSTUK II

DE KOSTEN VAN HET VERLENEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Artikel 5

In aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten

1. De verleners van de in artikel 1, leden 2 en 4, bedoelde luchtvaartnavigatiediensten stellen de kosten vast van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten die verband houden met de diensten en faciliteiten die overeenkomstig het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio, in de onder hun verantwoordelijkheid vallende heffingszones zijn geleverd en ten uitvoer gelegd.

De kosten omvatten de administratieve kosten en de kosten van opleiding, studies, tests, proefnemingen alsmede onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot deze diensten.

2. De lidstaten kunnen de volgende kosten vaststellen in verband met het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten:

- a) de kosten van de relevante nationale instanties;
- b) de kosten van de in artikel 3 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening bedoelde erkende organisaties;
- c) de kosten die voortvloeien uit internationale overeenkomsten.

3. Onverminderd andere financieringsbronnen en met het oog op een hoog niveau van veiligheid, kostendoeltreffendheid en dienstverlening, kunnen de heffingen worden gebruikt ter financiering van projecten tot verlening van bijstand aan specifieke categorieën luchtruimgebruikers en/of verleners van luchtvaartnavigatiediensten, teneinde de collectieve luchtvaartnavigatie-infrastructuur, het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim te verbeteren, overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving.

Artikel 6

Kostenberekening

1. De kosten van de in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten in de zin van artikel 5 worden zodanig vastgesteld, dat er samenhang bestaat met de in artikel 12 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening bedoelde rekeningen voor de periode van 1 januari tot en met 31 december. De eenmalige gevolgen van de invoering van de internationale boekhoudnormen kunnen echter over een periode van ten hoogste 15 jaar worden gespreid.

2. De in lid 1 bedoelde kosten worden uitgesplitst in personeelskosten, andere exploitatiekosten, afschrijvingskosten, kapitaalkosten en buitengewone kosten, met inbegrip van niet verhaalbare belastingen en douaneheffingen, en alle overige daarmee verband houdende kosten.

De personeelskosten omvatten de brutosalarissen, vergoedingen voor overuren, werkgeversbijdragen aan socialezekerheidsstelsels, pensioenkosten en andere voordelen.

De andere exploitatiekosten omvatten kosten ten gevolge van de aankoop van goederen en diensten voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten, met name kosten van uitbestede diensten, zoals communicatie, kosten van extern personeel, zoals adviseurs, kosten van materiaal, energie, nutsvoorzieningen, huur van gebouwen, kosten van uitrusting en faciliteiten, onderhoud, verzekeringen en reiskosten. Ingeval een aanbieder van luchtverkeersdiensten andere luchtvaartnavigatiediensten inkoopt, neemt hij de werkelijke kosten van die diensten op in zijn andere exploitatiekosten.

De afschrijvingskosten hebben betrekking op alle vaste activa die worden gebruikt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Vaste activa worden afgeschreven overeenkomstig hun verwachte levensduur, onder gebruikmaking van de lineaire methode die wordt toegepast op de historische kosten van activa. Ingeval de activa eigendom zijn van een verlener van luchtvaartnavigatiediensten die aan een in artikel 12, lid 2, bedoelde stimuleringsregeling is onderworpen, kunnen ter berekening van de afschrijvingen de werkelijke in plaats van de historische kosten worden gebruikt. De afschrijvingsmethode moet tijdens de gehele duur van de afschrijving dezelfde blijven.

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 die de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten gebruikt, en de gemiddelde nettowaarde van de vlottende activa 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.

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

3. Voor de toepassing van lid 2, vijfde alinea, hangt de wegingsfactor 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. Bij de bepaling van het rendement op het eigen vermogen wordt rekening gehouden met het financiële risico van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, waarbij de nationale obligatiekoers als richtlijn wordt gehanteerd. Wanneer de verlener van luchtvaartnavigatiediensten onderworpen is aan een in artikel 12, lid 2, bedoelde stimuleringsregeling, mag een extra toeslag worden opgeteld om te garanderen dat voldoende rekening wordt gehouden met het specifieke financiële risico dat deze verlener van luchtvaartnavigatiediensten op zich neemt.

Wanneer de verlener van luchtvaartnavigatiediensten geen eigenaar van de activa is, maar deze toch in de berekening van de kapitaalkosten worden opgenomen, zorgen de lidstaten ervoor, dat de kosten van deze activa geen twee keer worden verhaald.

Artikel 7

Toedeling van kosten

1. De kosten van de in aanmerking komende diensten, faciliteiten en activiteiten in de zin van artikel 5 worden op een doorzichtige wijze toegedeeld aan de heffingszones waarvoor deze daadwerkelijk zijn gemaakt.

Kosten die voor meer heffingszones zijn gemaakt, worden evenredig toegedeeld op de grondslag van een doorzichtige methode, zoals vereist in artikel 8.

2. De kosten van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten hebben betrekking op de volgende diensten:

- a) de plaatselijke verkeersleiding op de luchthaven, luchthaven-vluchthinlichtingendiensten, waaronder begrepen vluchtadvies-ringsdiensten, en alarmeringsdiensten;
- b) luchtverkeersdiensten die betrekking hebben op naderende en vertrekkende vliegtuigen binnen een bepaalde afstand van een luchthaven, op basis van operationele behoeften;
- c) een passende toedeling van alle andere componenten van luchtvaartnavigatiediensten, met een evenredige verdeling tussen „en route”-diensten en plaatselijke diensten.

3. De kosten van „en route”-diensten zijn de in lid 1 bedoelde kosten, met uitzondering van de in lid 2 bedoelde kosten.

4. Wanneer overeenkomstig artikel 9 vrijstelling voor VFR-vluchten wordt verleend, stelt de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de kosten van de luchtvaartnavigatiediensten voor VFR-vluchten en IFR-vluchten afzonderlijk vast. Deze kosten kunnen worden vastgesteld aan de hand van een methode voor het bepalen van de marginale kosten, waarbij rekening wordt gehouden met de voordelen die aan VFR-vluchten verleende diensten opleveren voor IFR-vluchten.

Artikel 8

Doorzichtigheid van de kostengrondslag

1. Onverminderd artikel 18 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening, organiseren de lidstaten en/of de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een gegevensuitwisseling over de kostengrondslagen, de geplande investeringen en het verwachte verkeer, met de vertegenwoordigers van de luchtvaartgebruikers, wanneer laatstgenoemden daarom verzoeken. Vervolgens stellen zij hun overeenkomstig artikel 5 vastgestelde kosten ten minste één keer per jaar op een doorzichtige wijze aan de vertegenwoordigers van de luchtvaartgebruikers, de Commissie en, indien van toepassing, Eurocontrol ter beschikking.

2. De in lid 1 bedoelde gegevens zijn gebaseerd op de rapportagetabellen en nadere regels die zijn vervat in bijlage II of, indien een lidstaat het in artikel 1, lid 6, bedoelde besluit heeft genomen of de Commissie heeft meegedeeld voornemens te zijn dit besluit te nemen, in bijlage III, deel 1.

HOOFDSTUK III

DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN UIT LUCHTVAARTNAVIGATIEHEFFINGEN

Artikel 9

Vrijstelling van luchtvaartnavigatieheffingen

1. De lidstaten verlenen vrijstelling van „en route”-heffingen voor:

- a) vluchten die worden uitgevoerd met vliegtuigen waarvan het maximaal toegestane startgewicht minder dan 2 t bedraagt;
- b) gemengde VFR/IFR-vluchten in de heffingszones voor zover deze uitsluitend onder VFR worden uitgevoerd en geen heffing is opgelegd aan VFR-vluchten;
- c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor officiële missies van regerende vorsten en hun directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering; deze moeten altijd worden gestaafd door de passende statusvermelding in het vliegplan;
- d) opsporings- en reddingsvluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven.

2. De lidstaten kunnen vrijstelling van „en route”-heffingen verlenen voor:

- a) militaire vluchten die door militaire luchtvaartuigen van een land worden uitgevoerd;
- b) trainingsvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen van een vergunning of bevoegdheid-

verklaring voor cockpitpersoneel, voor zover dit wordt gestaafd door een passende vermelding op het vliegplan. Deze vluchten mogen alleen in het luchtruim van de betrokken lidstaat worden uitgevoerd; de vluchten mogen niet worden gebruikt om passagiers en/of vracht te vervoeren, noch voor positiebepaling of het transport van het luchtvaartuig;

- c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het controleren of testen van apparatuur die gebruikt wordt of bestemd is om te worden gebruikt als grondapparatuur voor luchtvaartnavigatie, met uitzondering van vluchten voor positiebepaling van het desbetreffende luchtvaartuig;
- d) vluchten die landen op de luchthaven van vertrek, zonder een tussenlanding te hebben gemaakt;
- e) VFR-vluchten;
- f) humanitaire vluchten waarvoor de bevoegde instantie toestemming heeft gegeven;
- g) douane- en politievvluchten.

3. De lidstaten kunnen vrijstelling van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen verlenen voor de in de leden 1 en 2 bedoelde vluchten.

4. De kosten van vrijgestelde vluchten worden bij de berekening van de eenheidstarieven niet in aanmerking genomen.

Deze kosten bestaan uit:

- a) de kosten ten behoeve van vrijgestelde VFR-vluchten, zoals vastgesteld in artikel 7, lid 4, en
- b) de kosten van vrijgestelde IFR-vluchten, die worden berekend als het product van de kosten van IFR-vluchten en het gedeelte van het aantal vrijgestelde diensteenheden en het totale aantal diensteenheden; de kosten van IFR-vluchten zijn gelijk aan de totale kosten, minus de kosten van VFR-vluchten.

De lidstaten zorgen ervoor, dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen.

Artikel 10

Berekening van „en route”-heffingen

1. De „en route”-heffing voor een bepaalde vlucht in een bepaalde „en route”-heffingszone is gelijk aan het product van het voor deze „en route”-heffingszone vastgestelde eenheidstarief en de „en route”-diensenehden voor deze vlucht.

2. Onverminderd de toepassing door een lidstaat van een stimuleringsregeling voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig artikel 12, lid 2, wordt het eenheidstarief in de „en route”-heffingszone berekend door de geraamde kosten van de luchtvaartnavigatiediensten te delen door het geraamde aantal belastbare „en route”-diensteenheden voor het desbetreffende jaar. Het saldo van de te veel of te weinig verhaalde kosten van de voorgaande jaren is in deze geraamde kosten begrepen.

3. De „en route”-diensteenheden worden overeenkomstig bijlage IV berekend.

Artikel 11

Berekening van plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen

1. Onverminderd de mogelijkheid om overeenkomstig artikel 3 plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten uit andere bronnen 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 luchtvaartnavigatiediensteenheden voor deze vlucht.

2. Onverminderd de toepassing door een lidstaat van een stimuleringsregeling voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig artikel 12, lid 2, wordt het eenheidstarief in de heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten berekend door de geraamde kosten van de luchtvaartnavigatiediensten te delen door het geraamde aantal belastbare plaatselijke luchtvaartnavigatiediensteenheden voor het desbetreffende jaar. Het saldo van de te veel of te weinig verhaalde kosten van de voorgaande jaren is in deze geraamde kosten begrepen.

3. De plaatselijke luchtvaartnavigatiediensteenheden worden overeenkomstig bijlage V berekend.

Artikel 12

Stimuleringsregelingen

1. De lidstaten mogen stimuleringsregelingen opstellen of goedkeuren, die bestaan uit financiële voordelen of nadelen die op een niet-discriminerende en doorzichtige wijze worden toegepast ter ondersteuning van verbeteringen in het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten; deze stimuleringsregelingen hebben een andere berekening van de heffingen tot gevolg, zoals in de leden 2 en 3 is bepaald, en kunnen zowel op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten als op de luchtruimgebruikers van toepassing zijn.

2. Wanneer een lidstaat besluit een stimuleringsregeling toe te passen op verleners van luchtvaartnavigatiediensten, stelt hij, na de in artikel 15 bedoelde raadpleging, vooraf de voorwaarden vast ter bepaling van het maximale niveau van het eenheidstarief of de inkomsten voor elk jaar gedurende een periode van ten hoogste vijf jaar. Bij de vaststelling van deze voorwaarden wordt verwezen naar het geraamde kostenniveau (met inbegrip van de kapitaalkosten) in de desbetreffende periode en kan worden voorzien in financiële aanpassingen (boven of onder de verwachte kosten), teneinde rekening te houden met bijzondere aspecten van de prestaties van de verleners van

luchtvaartnavigatiediensten, zoals de doeltreffendheid, de kwaliteit van de dienstverlening, de uitvoering van bepaalde projecten, uitstekende prestaties, of bekwaamheden, of het niveau van samenwerking met andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten om rekening te houden met netwerkeffecten.

3. Wanneer een lidstaat besluit, een stimuleringsregeling, met inbegrip van flexibele nachttarieven, ten aanzien van gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten toe te passen, past hij, na de in artikel 15 bedoelde raadpleging, de heffingen van deze gebruikers aan hun inspanningen om het gebruik van luchtvaartnavigatiediensten te optimaliseren, de algemene kosten te verminderen en de doelmatigheid ervan te verhogen; de lidstaat kan dit met name doen door het opleggen van lagere heffingen aan vliegtuigen met apparatuur aan boord die de capaciteit vergroot, of door het geven van compensaties voor het ongemak als gevolg van het kiezen van minder drukke routes.

Deze stimuleringsregelingen zijn beperkt in duur, omvang en bedragen. De geraamde besparingen ten gevolge van verbeteringen in de operationele efficiëntie compenseren binnen een redelijke termijn ten minste de kosten van de stimuleringsmaatregelen. De stimuleringsregeling wordt regelmatig opnieuw bezien, waarbij de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers worden betrokken.

4. De lidstaten die stimuleringsregelingen hebben vastgesteld of goedgekeurd, zien toe op de goede uitvoering ervan door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Artikel 13

De vaststelling van eenheidstarieven voor heffingszones

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat voor elke heffingszone jaarlijks eenheidstarieven worden vastgesteld. Zij kunnen er eveneens voor zorgen, dat deze tarieven vooraf worden vastgesteld voor elk jaar gedurende een periode van ten hoogste vijf jaar.

2. Wanneer zich onverwachts grote wijzigingen in het verkeer of de kosten voordoen, kunnen de eenheidstarieven in de loop van het jaar worden aangepast.

3. De lidstaten stellen de Commissie en Eurocontrol, indien van toepassing, in kennis van de eenheidstarieven voor elke heffingszone.

Artikel 14

De inning van heffingen

1. De lidstaten kunnen de heffingen innen via één heffing per vlucht.

2. De gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten betalen alle luchtvaartheffingen onmiddellijk en volledig.

3. De lidstaten zorgen ervoor, dat doeltreffende dwangmaatregelen worden toegepast. Hiertoe kunnen behoren de weigering van dienstverlening, het aan de ketting leggen van luchtvaartuigen of andere dwangmaatregelen in overeenstemming met het toepasselijke recht.

*Artikel 15***Doorzichtigheid van het heffingsmechanisme**

1. De lidstaten zorgen ervoor, dat de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers regelmatig worden geraadpleegd over het heffingenbeleid. Hiertoe verstrekken zij hun de nodige gegevens over hun heffingsmechanismen, zoals bepaald in bijlage VI, of, wanneer de lidstaat het in artikel 1, lid 6, bedoelde besluit heeft genomen, de in bijlage III, deel 2, genoemde gegevens en organiseren zij een doorzichtige raadplegingszitting om deze gegevens en de in artikel 8 bedoelde gegevens te presenteren, in aanwezigheid van de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

2. Onverminderd artikel 18 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening, wordt de relevante documentatie drie weken vóór de raadplegingszitting aan de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers, de Commissie, Eurocontrol en de toezichthoudende nationale instanties ter beschikking gesteld.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN*Artikel 16***Beroep**

De lidstaten zorgen ervoor, dat uit hoofde van deze verordening genomen besluiten naar behoren met redenen zijn omkleed en onderworpen zijn aan een passende herzienings- en/of beroepsprocedure.

*Artikel 17***Vergemakkelijking van het toezicht op de naleving**

De verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergemakkelijken de inspecties en onderzoeken door de nationale toezichthoudende instanties of erkende organisaties die in hun naam optreden, met inbegrip van bezoeken ter plaatse. De door deze instanties gemachtigde personen zijn bevoegd:

- a) de relevante boekhoudkundige bescheiden, activaboeken, inventarissen en al het andere materiaal dat van belang is voor de vaststelling van luchtvaartnavigatieheffingen, te onderzoeken;
- b) afschriften van of uittreksels uit deze documenten te nemen;
- c) ter plaatse om een mondelinge toelichting te verzoeken;
- d) zich toegang te verschaffen tot de betrokken gebouwen, terreinen of vervoersmiddelen.

Deze inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd overeenkomstig de in de lidstaat waarin zij worden uitgevoerd, geldende procedures.

*Artikel 18***Inwerkingtreding**

1. Deze verordening treedt in werking op de zevende dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

2. Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2007.

De lidstaten mogen echter de toepassing van de artikelen 9, 10, 12, 13 en 14 met betrekking tot de „en route”-heffingen uitstellen tot 1 januari 2008.

De lidstaten mogen de toepassing van de artikelen 9 en 11 tot en met 15 met betrekking tot de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen uitstellen tot 1 januari 2010.

Indien de lidstaten besluiten, de toepassing overeenkomstig de tweede en de derde alinea uit te stellen, stellen zij de Commissie daarvan in kennis.

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

Gedaan te Brussel, 6 december 2006.

Voor de Commissie

Jacques BARROT

Vicevoorzitter

BIJLAGE I

**BEOORDELING VAN DE VOORWAARDEN VOOR HET VERLENEN VAN
LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN OP LUCHTHAVENS DIE ONDER
ARTIKEL 1, LID 6, VALLEN**

De krachtens artikel 1, lid 6, te beoordelen voorwaarden zijn de volgende:

1. De mate waarin verleners van luchtvaartnavigatiediensten vrij luchtvaartnavigatiediensten kunnen aanbieden of niet langer aanbieden op luchthavens:
 - het al dan niet bestaan van belangrijke economische belemmeringen die een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verhinderen luchtvaartnavigatiediensten aan te bieden of niet langer aan te bieden;
 - het al dan niet bestaan van belangrijke juridische belemmeringen die een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verhinderen luchtvaartnavigatiediensten aan te bieden of niet langer aan te bieden;
 - de duur van het contract;
 - het bestaan van een procedure die het mogelijk maakt activa en personeel van een verlener van luchtvaartnavigatiediensten over te dragen aan een andere.
2. De mate waarin luchthavens vrij kunnen beslissen wie luchtvaartnavigatiediensten mag verlenen, met inbegrip van de mogelijkheid om deze zelf te verlenen:
 - het vermogen of onvermogen van luchthavens om zelf luchtvaartnavigatiediensten te gaan verlenen;
 - het al dan niet bestaan van juridische, contractuele of praktische belemmeringen voor het vermogen van een luchthaven om van aanbieder van luchtvaartnavigatiediensten te veranderen;
 - de rol van vertegenwoordigers van luchtvaartgebruikers in de selectieprocedure van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten.
3. De mate waarin luchthavens kunnen kiezen uit meerverleners van luchtvaartnavigatiediensten:
 - het al dan niet bestaan van rigide structuren die luchthavens beperken in hun keuze van een verlener van luchtvaartnavigatiediensten;
 - aanwijzingen dat er alternatieve verleners van luchtvaartnavigatiediensten bestaan waaruit luchthavens kunnen kiezen, met inbegrip van de mogelijkheid om deze diensten zelf aan te bieden.
4. De mate waarin luchthavens onderhevig zijn aan commerciële druk of stimuleringsregelgeving:
 - of luchthavens al dan niet actief de concurrentie aangaan voor het binnenhalen van activiteiten van luchtvaartmaatschappijen;
 - de mate waarin luchthavens de heffing op luchtvaartnavigatiediensten dragen;
 - of luchthavens opereren in een concurrerende omgeving of in een situatie waarin economische stimulansen worden gegeven om de prijzen te beperken of op een andere wijze kostenbesparingen te bevorderen.

BIJLAGE II

DOORZICHTIGHEID 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.

Voor jaar (n - 3) tot jaar (n - 1) moeten de werkelijke cijfers worden ingevuld, vanaf jaar (n) de geraamde cijfers. De werkelijke kosten moeten op gecertificeerde rekeningen zijn gebaseerd. De geraamde kosten worden gebaseerd op het bedrijfsplan dat in het in artikel 7 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening bedoelde certificaat wordt geëist.

De kosten moeten in de nationale munteenheid worden ingevuld.

Tabel 1

Totale kosten

Organisatie:

Heffingszone:

Jaar n:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Onderverdeling volgens de aard van de kosten

Personeel								
Andere exploitatiekosten								
Afschrijvingen								
Kapitaalkosten								
Buitengewone kosten								
Totale kosten								

Onderverdeling volgens de aard van de diensten

Luchtverkeersbeveiliging								
Communicatie								
Navigatie								
Plaatsbepaling								
Opsporing en redding								
Luchtvaart inlichtingen diensten								
Meteorologische diensten								
Toezicht								
Andere overheidskosten								
Totale kosten								

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Aanvullende informatie over de wisselkoers tussen de nationale munteenheid en de euro

Wisselkoers (1 EUR =)								
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Aanvullende informatie over de kapitaalkosten

Gemiddeld exploitatiekapitaal								
Waarvan gemiddelde langetermijnactiva								
Kapitaalkosten vóór belastingen (%)								
Rendement op eigen vermogen (%)								
Gemiddelde rente op schulden (%)								

2. AANVULLENDE GEGEVENS

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

- beschrijving van de methode die gebruikt is 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 gebruikt is voor het toedelen van die kosten aan verschillende heffingszones;
- beschrijving van en toelichting bij de verschillen tussen geraamde en werkelijke cijfers voor het jaar (n - 1);
- beschrijving van en toelichting bij de op het bedrijfsplan gebaseerde geraamde kosten over een periode van vijf jaar;
- beschrijving van de kosten waarmee de lidstaten worden geconfronteerd („andere overheidskosten”);
- beschrijving van en toelichting bij de methode voor het berekenen van de afschrijvingskosten: historische kosten of actuele kosten. Wanneer de afschrijvingskosten op basis van actuele kosten worden berekend, moeten gegevens over vergelijkbare historische kosten ter beschikking worden gesteld;
- verantwoording van de kapitaalkosten, inclusief de componenten van activabasis;
- beschrijving van de kosten van elke luchthaven in 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 per luchthaven worden gepresenteerd;
- 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, meteorologische waarnemingen via radar of satelliet, netwerken voor meteorologische waarnemingen aan de grond en in de hogere luchtlagen, meteorologische communicatiesystemen, centra voor gegevensverwerking, ondersteuning van fundamenteel onderzoek, training en administratie;
- beschrijving van de gebruikte methode voor het toedelen van de totale MET-kosten en de MET-kernkosten aan de burgerluchtvaart en tussen heffingszones.

BIJLAGE III

**SPECIFIEKE DOORZICHTIGHEIDSVEREISTEN VOOR DE VERLENING VAN
LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN OP LUCHTHAVENS DIE ONDER ARTIKEL 1, LID 6, VALLEN**

1. DE KOSTEN VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

1.1. Rapportagetabel

De aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten moeten de onderstaande rapportagetabel invullen voor elke onder hun verantwoordelijkheid vallende heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten.

Voor jaar (n – 3) tot jaar (n – 1) moeten de werkelijke cijfers worden ingevuld, vanaf jaar (n) de geraamde cijfers. De werkelijke kosten moeten op gecertificeerde rekeningen zijn gebaseerd. De geraamde kosten worden gebaseerd op het in het certificaat vereiste bedrijfsplan.

De kosten moeten in de nationale munteenheid worden ingevuld.

Tabel 1

Totale kosten

Organisatie:

Heffingszone:

Jaar n:

(n – 3)	(n – 2)	(n – 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Onderverdeling volgens de aard van de kosten

Personeel								
Andere exploitatiekosten								
Afschrijvingen								
Kapitaalkosten								
Buitengewone kosten								
Totale kosten								

1.2. Aanvullende gegevens

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

- beschrijving van de methode die is 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);
- beschrijving van en toelichting bij de verschillen tussen geraamde en de werkelijke niet-vertrouwelijke cijfers voor het jaar (n – 1);
- beschrijving van en toelichting bij de niet-vertrouwelijke geraamde kosten en investeringen over een periode van vijf jaar, in verhouding tot het verwachte verkeer;
- beschrijving van en toelichting bij de methode voor de berekening van de afschrijvingskosten: historische kosten of actuele kosten;
- toelichting bij de kapitaalkosten.

2. DE FINANCIERING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten de volgende gegevens verstrekken voor elke heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten:

- beschrijving van de manier of manieren waarop de kosten van luchtvaartnavigatiediensten worden gefinancierd.

BIJLAGE IV

BEREKENING VAN DE „EN ROUTE”-DIENSTEENHEDEN

1. De „en route”-dienstenheden worden berekend door de factor „afstand” te vermenigvuldigen met de factor „gewicht” voor het desbetreffende luchtvaartuig.
2. De factor „afstand” wordt verkregen door het aantal kilometers dat gevlogen wordt 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.
3. Ingeval het punt waarop een luchtvaartuig de heffingszone binnenvliegt, en het punt waarop het deze zone weer verlaat, identiek zijn, is de factor „afstand” gelijk aan de afstand in de grootcirkel tussen dit punt en het verst verwijderde punt van het vliegplan.
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.
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 meer gecertificeerde maximale startgewichten heeft, dient het hoogste te worden gebruikt. Wanneer een exploitant van een luchtvaartuig 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.

BIJLAGE V

BEREKENING VAN DE PLAATSELIJKE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEENHEDEN

1. De plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstenheid is gelijk aan de factor „gewicht” van het desbetreffende luchtvaartuig.
2. De factor „gewicht”, uitgedrukt als een getal van twee decimalen, is het quotiënt dat wordt verkregen door het gecertificeerde maximale startgewicht van het luchtvaartuig in ton, zoals vermeld in bijlage IV, punt 5, te delen door 50 en te verheffen tot de macht 0,7. Tijdens een overgangsperiode van vijf jaar na de berekening van het eerste plaatselijke luchtvaartnavigatiediensttarief in het kader van deze verordening bedraagt deze exponent echter tussen 0,5 en 0,9.

BIJLAGE VI

HEFFINGSMECHANISME

1. RAPPORTAGETABEL

De lidstaten moeten, voor elke heffingszone die onder hun verantwoordelijkheid valt, de onderstaande rapportagetabel invullen en een geconsolideerde tabel 1 indienen. Als een heffingszone zich over het luchtruim van meer dan één lidstaat uitstrekt, moeten deze lidstaten de tabel gezamenlijk invullen overeenkomstig de voorschriften van artikel 4, lid 4.

Voor jaar (n - 3) tot jaar (n - 1) moeten de werkelijke cijfers worden ingevuld, vanaf jaar (n) de geraamde cijfers. De „totale kosten” zijn de som van alle in tabel 1 vermelde totale kosten die aan de desbetreffende heffingszone zijn toebedeeld.

Tabel 2

Berekening van eenheidstarieven

Organisatie(s):

Heffingszone:

Jaar n:

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Eenheidstarief (in EUR)

Totale kosten ⁽¹⁾								
Kosten van vrijgestelde vluchten								
Naar jaar (n) getransporteerde bedragen								
Inkomsten uit andere bronnen								
Belastbare kosten								
Totaal aantal diensteenheden								
Belastbare diensteenheden								
Eenheidstarief ⁽²⁾								

⁽¹⁾ De som van alle in tabel 1 vermelde totale kosten die aan de desbetreffende heffingszone zijn toebedeeld (als bepaalde luchtvaart-navigatiediensten zijn uitbesteed, worden de jaarlijkse uitgaven in aanmerking genomen).

⁽²⁾ Eenheidstarief = Belastbare kosten/Belastbare diensteenheden.

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Eenheidstarief (in de nationale munteenheid)

Wisselkoers (1 EUR =)								
Eenheidstarief								

(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)	(n + 5)
A	A	A	F	F	P	P	P	P

Te transporteren saldo (in de nationale munteenheid)

Aan de gebruikers in rekening gebrachte kosten								
Werkelijke totale kosten								
Inkomsten uit andere bronnen								
Werkelijke kosten van vrijgestelde vluchten								
Naar jaar (n) getransporteerde bedragen								
Saldo van jaar (n)								

2. AANVULLENDE GEGEVENS

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

- beschrijving en onderbouwing van de vaststelling van de verschillende heffingszones, met name wat de heffingszones voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten en mogelijke kruissubsidies tussen luchthavens betreft;
 - beschrijving van en toelichting bij de berekening van de geraamde belastbare diensteenheden;
 - beschrijving van en toelichting bij de gebruikte methode voor het verhalen van het saldo van de te veel of te weinig verhaalde kosten van de voorgaande jaren;
 - beschrijving van het beleid inzake vrijstellingen en van de financiële middelen om de daarmee gepaard gaande kosten te dekken;
 - beschrijving van de inkomsten uit andere bronnen, voor zover deze bestaan;
 - beschrijving van en toelichting bij de stimulansen voor aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten, en met name de regelingen die moeten worden toegepast bij het vaststellen van regelgevende voorwaarden betreffende het niveau van de eenheidstarieven. Beschrijving van en toelichting bij de prestatiedoelstellingen en bij de wijze waarop bij de vaststelling van de maximale eenheidstarieven rekening wordt gehouden met deze prestatiedoelstellingen;
 - beschrijving van de plannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten om tegemoet te komen aan de voorspelde doelstellingen inzake vraag en prestaties;
 - beschrijving van en toelichting bij de stimulansen voor gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten.
-