

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V**

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1794/2006 НА КОМИСИЯТА

от 6 декември 2006 година

за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3)

Изменен със:

Официален вестник

		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Регламент (ЕС) № 1191/2010 на Комисията от 16 декември 2010 година	L 333	6	17.12.2010 г.
► <u>M2</u>	Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 година	L 281	1	13.10.2012 г.

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1794/2006 НА КОМИСИЯТА****от 6 декември 2006 година****за установяване на обща схема за таксуване на
аеронавигационното обслужване****(текст от значение за ЕИП)**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 4 от него,като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ⁽²⁾, и по-специално член 8, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) От Комисията се изисква да създаде обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване в цялата общност. Регламент с пряко приложение е най-подходящият инструмент за тази цел, за да се гарантира еднаквото прилагане на общата система за събиране на такси в единното европейско небе.
- (2) На Евроконтрол бе възложено в съответствие с член 8, параграф 1 от рамковия регламент да подпомогне Комисията при разработването на правила за прилагане на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване. Настоящият регламент се базира на доклада на резултата от възлагането от 29 октомври 2004 г.
- (3) Разработването на обща схема за таксуване на аеронавигационно обслужване, предоставяно през всички фази на полета, е от изключително значение за изпълнението на единното европейско небе. Системата следва да допринася за постигане на по-голяма прозрачност по отношение определянето, налагането и събирането на такси от ползвателите на въздушното пространство. Системата следва също така да насърчава безопасното, ефикасното и ефективното предоставяне на аеронавигационно обслужване на ползвателите на аеронавигационно обслужване, които финансират системата и стимулират предоставянето на интегрирано обслужване.
- (4) В съответствие с общата цел за подобряване на разходната ефикасност на аеронавигационното обслужване, схемата за таксуване следва да насърчи повишаването на разходната и оперативната ефикасност.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

▼B

- (5) За да се предостави достъп на пътници до въздушната транспортна мрежа, и по-специално до малки и средни летища, както и до по-големи летища на приемлива цена, държавите-членки следва да са в състояние да прилагат същата единична ставка за таксуване на терминалното обслужване на всички летища, обслужвани от същия доставчик на обслужване на въздушния трафик, или в няколко групи от такива летища, в зависимост от случая, за да покриват общите разходи за терминално обслужване.
- (6) Общата схема за таксуване следва да бъде в съответствие с член 15 от Конвенцията на ИКАО за международно гражданско въздухоплаване от Чикаго, 1944 г.
- (7) Тъй като мнозинството от държавите-членки са страни по Многостранното споразумение на Евроконтрол за пътните такси от 12 февруари 1981 г. и Общността подписа протокол за присъединяване към ревизираната Конвенция Евроконтрол, правилата, разработени в настоящия регламент, следва да са в съответствие със системата за пътни такси на Евроконтрол.
- (8) Схемата за таксуване следва да позволява оптимално използване на въздушното пространство, като отчита потоците на въздушния трафик, по-специално в рамките на функционалните блокове на въздушното пространство, както са установени в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) ⁽¹⁾.
- (9) Съгласно изявлението, приложено към Регламента за въздушното пространство ⁽²⁾, Комисията ще изготви до 2008 г. доклад относно придобития опит по създаването на функционални блокове въздушно пространство. По това време Комисията ще направи преценка на трудностите, които могат да възникнат от поддържането на отделни единични ставки в рамките на функционален блок въздушно пространство.
- (10) Необходимо е да се създадат изисквания за пълна и прозрачна информация за разходната база, която своевременно да се предостави на разположение на представителите на ползвателите на въздушното пространство и на компетентните органи.
- (11) Нивото на наложените такси, по-специално на леки въздухоплавателни средства, не следва да обезсърчава използването на съоръженията и услугите, необходими за безопасността или въвеждането на нови техники и процедури.
- (12) Формулата за таксуване за терминално аеронавигационно обслужване следва да отразява различния характер на това обслужване в сравнение с аеронавигационното обслужване по маршрута.
- (13) Държавите-членки следва да са в състояние да определят техните единични ставки колективно, по-специално когато зоните за таксуване се простират във въздушното пространство на повече от една държава-членка или когато те са страни по съвместна система за събиране на пътни такси.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 25.

▼B

- (14) За да се подобри ефикасността на схемата за таксуване и да се намали административното и счетоводното работно натоварване, държавите-членки следва да са в състояние да събират маршрутните такси колективно в съвместна система за таксуване на маршрути чрез единична такса на полет.
- (15) Важно е да се засилят правните способности, необходими, за осигуряване на своевременното и пълно заплащане на аеронавигационните такси от ползватели на аеронавигационно обслужване.
- (16) Таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, следва да се създават и прилагат по справедлив и прозрачен начин, след консултации с ползвателите. На тези такси следва да се извършва редовен преглед.
- (17) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единното небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

*Член 1***Предмет и обхват****▼M1**

1. Настоящият регламент определя необходимите мерки за разработване на обща схема за събиране на такси за аеронавигационно обслужване, която е съвместима със Системата за пътни такси на Евроконтрол.

▼B

2. Настоящият регламент се прилага за аеронавигационно обслужване, предоставяно от доставчици на аеронавигационно обслужване, определено в съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 550/2004, и от доставчици на метеорологично обслужване, ако са определени в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения регламент, за общ въздушен трафик в рамките на ИКАО — регионите Европа и Африка, където държавите-членки отговарят за предоставянето на аеронавигационно обслужване.

3. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване, предоставяно във въздушното пространство, за което отговарят в други региони на ИКАО, при условие че те информират за това Комисията и другите държави-членки.

4. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент за доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят въздухоплавателни услуги без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламента за предоставяне на услуги.

▼ M1

5. При спазване на член 1, параграф 3, трето изречение от Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията ⁽¹⁾, държавите-членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент по отношение на аеронавигационното обслужване, предоставяно на летища с по-малко от 50 000 движения на търговски въздушен транспорт годишно, независимо от максималната излетна маса и броя на пътническите места. Държавите-членки информират Комисията за това решение.

Комисията публикува периодично актуализиран списък на летищата, за които държавите-членки са решили да не прилагат към аеронавигационните услуги настоящия регламент.

6. По отношение на аеронавигационно обслужване, предоставено на летища с по-малко от 150 000 движения на търговския въздушен транспорт годишно, независимо от максималната излетна маса и броя на пътническите места, преди всеки референтен период, посочен в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, държавите-членки могат да решат да не:

- а) изчисляват установените разходи, съгласно член 6 от настоящия регламент;
- б) изчисляват таксите за използване на летищата, както е посочено в член 11 от настоящия регламент
- в) определят таксови единици за обслужване в зоната на летищата, както е посочено в член 13 от настоящия регламент.

Първата алинея се прилага без да се засяга прилагането на принципите, посочени в членове 14 и 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004, при спазване на член 1, параграф 3, трето изречение от Регламент (ЕС) № 691/2010.

Държавите-членки, които решат да не прилагат разпоредбите, изброени в първия параграф, извършват подробна оценка на степента, до която условията, определени в приложение I към настоящия регламент са изпълнени. Тази оценка включва консултиране с представители на ползватели на въздушното пространство.

Посочените държави-членки представят на Комисията подробен доклад относно оценката, посочена в третата алинея. Този доклад се основава на доказателствен материал, включва резултата от консултацията с ползвателите, и дава пълна обосновка на заключенията на държавата-членка.

След консултация със съответната държава-членка Комисията може да определи, че условията, посочени в приложение I към настоящия регламент не са изпълнени, и може, най-късно два месеца след получаване на доклада да изиска от държавата-членка да направи наново оценката при преразгледани условия.

Когато Комисията направи такова определение, тя точно посочва коя(и) част(и) на оценката трябва да бъде(ат) преразгледана(и), и дава обосновка за искането си.

⁽¹⁾ ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1.

▼ M1

В случай, че Комисията е поискала преразглеждане на оценката, съответната държава-членка предава доклад по заключенията от преразгледаната оценка най-късно два месеца след получаване на искането на Комисията.

Окончателният доклад се обявява публично и е в сила в продължение на референтния период.

▼ B*Член 2***Дефиниции**

По смисъла на настоящия регламент се прилагат дефинициите в член 2 от рамковия регламент.

В допълнение се прилагат следните дефиниции:

- а) „ползвател на въздухоплавателни услуги“ е операторът на въздухоплавателното средство по времето, когато полетът е бил изпълнен, или ако самоличността на оператора не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство, освен ако той не докаже, че друго лице е било операторът по това време;
- б) „представител на ползватели на въздушното пространство“ е юридическо лице или организация, представляващи интересите на една или няколко категории ползватели на въздухоплавателни услуги;

▼ M2

- в) „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;
- г) „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети;

▼ B

- д) „зона за събиране на такси по маршрута“ е обем на въздушно пространство, за което са създадени единна ценова база и единна ставка;
- е) „терминална зона за събиране на такси“ е летище или група летища, за които са създадени единна ценова база и единна ставка;
- ж) „търговски въздушен транспорт“ е операция на въздухоплавателно средство, включващо транспортиране на пътници, кargo или поща срещу заплащане или под наем;

▼ M1

- з) „установени разходи“ са разходите, предварително определени от държавите-членки, както е посочено в член 15, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- и) „референтен период“ е референтният период на схемата за ефективност, предвиден в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004;

▼ M1

- й) „движения на търговския въздушен транспорт“ е сборът на излитанията и кацанията на търговския въздушен транспорт, изчислен като средна стойност за трите години, предшестващи приемането на планове за ефективност, посочени в член 12 от Регламент (ЕС) № 691/2010;
- к) „други приходи“ са приходи, получени от публични органи, или приходи от търговски дейности, и/или по отношение на таксовите единици за обслужване в зоната на летищата — също и приходи, получени по силата на договори или споразумения между доставчици на аеронавигационно обслужване и летищни оператори, от които доставчиците на аеронавигационно обслужване се възползват по отношение на намаляване на размера на таксовите единици.

▼ B*Член 3***Принципи на системата за събиране на такси****▼ M1**

1. Схемата за събиране на такси се ръководи от принципите, определени в член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004.
2. Установените разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане се финансират посредством пътни такси при прелитане, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или други приходи.
3. Установените разходи за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата се финансират посредством такси за използване на летищата, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване, в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или други приходи. Те могат да включват кръстосани субсидии, отпуснати в съответствие със законодателството на Съюза.

▼ B

4. Параграфи 2 и 3 не накърняват финансирането на освобождаването на някои ползватели на въздухоплавателни услуги през други източници на финансиране в съответствие с член 9.
5. Схемата за таксуване осигурява прозрачност и консултиране на разходната база и разпределението на разходите между различните услуги.

*Член 4***Създаване на зони за събиране на такси****▼ M1**

3. Зоната за събиране на пътни такси при прелитане се простира от земята до, включително, горното въздушно пространство. Държавите-членки могат да определят конкретна зона за комплексна летищна зона в зоната за събиране на такси.

▼ M1

4. Ако зоните за събиране на такси се простират през въздушното пространство на повече от една държава-членка, например вследствие на създаването на обща зона за събиране на такси в рамките на един функционален блок въздушно пространство, въпросните държави-членки осигуряват в максимално възможната степен съгласуваност и еднообразие в прилагането на настоящия регламент за съответното въздушно пространство.

Когато не е възможно еднакво прилагане на настоящия регламент към съответното въздушно пространство, държавите-членки информират ползвателите за разликите в прилагането на настоящия регламент по прозрачен начин и информират Комисията и Евроконтрол за тези разлики.

▼ B

ГЛАВА II

РАЗХОДИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ*Член 5***Допустими услуги, съоръжения и дейности**

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, упоменати в член 1, параграфи 2 и 4, доказват разходите, направени при предоставяне на въздухоплавателни услуги във връзка със съоръженията и услугите, предвидени и изпълнени по Плана за регионално въздухоплаване на ИКАО, европейски регион, в зоните за събиране на такси, за които те отговарят.

Тези разходи включват управленски и административни разходи, обучение, проучвания, изпитания и изпитвания, както и изследвания и разработки, разпределени на тези услуги.

▼ M1

2. Държавите-членки могат да определят следните разходи като установени разходи, съгласно член 15, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 550/2004, когато те са направени в резултат от предоставянето на аеронавигационно обслужване:

- а) разходи, направени от съответните национални органи;
- б) разходи, направени от квалифицираните организации, както е посочено в член 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- в) разходи, произлизащи от международни споразумения.

3. В съответствие с член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004, без да се засягат други източници на финансиране и в съответствие със законодателството на Съюза, част от приходите, получени от таксите може да се използват за осигуряване на финансиране за общи проекти, свързани с мрежови функции, които са от особено значение за подобряване на цялостната ефективност на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване в Европа. В такива случаи държавите-членки осигуряват да са налице практики на подробно и прозрачно счетоводно отчитане, за да бъде гарантирано, че на ползвателите на въздушното пространство не се налагат дублиращи се такси. Ясно се посочват тези установени разходи, които финансират общия проект в съответствие с приложение II.

▼B*Член 6***Изчисляване на разходите****▼M1**

1. Установените разходи и действителните разходи включват разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности, посочени в член 5 от настоящия регламент и са определени съгласно счетоводните изисквания, посочени в член 12 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

Еднократните ефекти в резултат от въвеждането на Международните счетоводни стандарти могат да се разпределят за период не по-дълъг от 15 години.

Без да се засягат членове 16 и 18 от Регламент (ЕС) № 691/2010, установените разходи се определят преди началото на всеки референтен период като част от плановете за ефективност, посочени в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 10, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) № 691/2010, за всяка календарна година от референтния период, в реално и номинално изражение. Таксовите единици се изчисляват въз основа на разходите в номинално изражение. За всяка година от референтния период разликата между установените разходи в номинално изражение преди референтния период и установените разходи, актуализирани въз основа на реалната инфлация, регистрирана от Комисията (Евростат) за годината, се пренася най-късно в година $n+2$.

Установените разходи и действителните разходи се определят в национална валута. При създаване на обща зона за събиране на такси в рамките на един функционален блок въздушно пространство съответните държави-членки осигуряват преобразуване на националните разходи в евро или в националната валута на една от въпросните държави-членки с оглед осигуряване на прозрачно изчисляване на единната таксова единица в прилагане на член 13, параграф 1, алинея първа от настоящия регламент. Тези държави-членки информират Комисията и Евроконтрол за това.

▼B

2. Разходите, упоменати в параграф 1, се разбиват на разходи за персонал, други оперативни разходи, амортизационни разходи, капиталови разходи и обекти от изключителен характер, включително платени невъзстановими такси и данъци, и всички други свързани разходи.

▼M1

Разходите за персонала включват брутни възнаграждения, плащания на извънреден труд, вноски за сметка на работодателя в схемите за социално осигуряване, както и разходи за пенсии и други допълнителни възнаграждения. Разходите за пенсии може да се изчисляват въз основа на консервативни предположения, съгласно управлението на схемата или съответното национално законодателство. Тези предположения са посочени в националния план за ефективност.

▼B

Други оперативни разходи включват разходи, направени за покупка на стоки и услуги, използвани за предоставяне на въздухоплавателни услуги, по-специално услуги от външни изпълнители, например комуникации, външен персонал, например консултанти, материали, енергия, комунални услуги, наеми на сгради, оборудване и съоръжения, поддръжка, разходи за застраховки и транспортни разходи. Когато доставчик на аеронавигационно обслужване закупува друго аеронавигационно обслужване, доставчикът на услуги включва действителните разходи за тези услуги в другите си оперативни разходи.

▼ M1

Амортизационните разходи са свързани с общите дълготрайни материални активи в експлоатация за целите на аеронавигационното обслужване. Дълготрайните материални активи се амортизират в съответствие с техния очакван полезен живот, като се използва линейният метод, приложен към стойността на активите, които се амортизират. За изчисляването на амортизацията може да се приложи счетоводно отчитане на базата на историческата цена или счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност. Методът остава постоянен за срока на амортизацията и е в съответствие с приложния метод за изчисляване на цената на капитала. Когато се прилага счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, се предоставя също еквивалентна информация за счетоводното отчитане на базата на историческата цена с цел сравняване и оценка.

Цената на капитала е равна на произведението на:

- a) сумата на средната нетна балансова стойност на дълготрайните материални активи и евентуалните корекции в общите активи, определени от националния надзорен орган, използвани от доставчика на аеронавигационното обслужване в експлоатация или в строеж, и на средната стойност на нетните текущи активи, без лихвоносните сметки, които се изискват за предоставянето на аеронавигационно обслужване; и
- b) претеглената средна стойност на лихвения процент по дълговите ценни книжа и на рентабилността на собствения капитал. За доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не разполагат със собствен капитал, претеглената средна стойност се изчислява въз основа на възвращаемостта, приложена към разликата между общите активи, както е посочено в буква а), и дълговите ценни книжа.

Извънредните позиции се състоят от еднократни разходи във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване, които са направени през същата година.

Всяка корекция извън разпоредбите на Международните счетоводни стандарти се посочва в националния план за ефективност, който се разглежда от Комисията, и в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение II.

▼ B

Обектите от изключителен характер са еднократни разходи във връзка с предоставянето на въздухоплавателни услуги, които са направени през годината.

3. ► **M1** За целите на параграф 2, пета алинея тегловните коефициенти се базират на съотношението на финансирането чрез дълг или собствен капитал. Лихвеният процент по дълговите ценни книжа е равен на средния лихвен процент по дълговите ценни книжа, емитирани от доставчика на аеронавигационно обслужване. Рентабилността на собствения капитал се основава на действителния финансов риск, поет от доставчика на аеронавигационно обслужване. ◀

Когато активите не принадлежат на доставчика на аеронавигационно обслужване, но са включени в изчислението на капиталовите разходи, държавите-членки осигуряват разходите на тези активи да не се възстановяват два пъти.

*Член 7***Разпределяне на разходи**

1. Разходите за допустими услуги, улеснения и дейности по смисъла на член 5 се разпределят по прозрачен начин на зоните за таксуване, по отношение на които те действително са направени.

▼B

Когато разходите са направени през различни зони за таксуване, те се разпределят пропорционално на базата на прозрачна методология, както се изисква в член 8.

2. Разходите за терминални услуги са свързани със следните услуги:

- а) летищни контролни услуги, летищни услуги по информация за полети, включително консултативни услуги за въздушния трафик и услуги по подаване на сигнал за тревога;
- б) услуги по въздушния трафик, свързани с подхождането и излитането на въздухоплавателно средство в рамката на дадено разстояние от летището на базата на експлоатационните изисквания;
- в) подходящо разпределение на всички други компоненти на въздухоплавателни услуги, отразяващи пропорционално приспадане между услугите по маршрута и терминалните услуги.

▼M1

За целите на първата алинея, буква б), преди началото на всеки референтен период и за всяко летище държавите-членки определят критериите за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване в зоната на летищата и аеронавигационното обслужване при прелитане и информират за това Комисията.

▼B

3. Разходите за услуги по маршрута са свързани с разходите, упоменати в параграф 1, с изключение на разходите, упоменати в параграф 2.

4. Ако VFR полети са освобождавани от задължения в съответствие с член 9, доставчикът на аеронавигационно обслужване идентифицира разходите за въздухоплавателни услуги, предоставени на VFR полети, отделно от разходите, предоставени на IFR полети. Тези разходи могат да бъдат доказани чрез методологията на пределния разход, която отчита ползите за IFR полетите, произтичащи от услугите, оказани на VFR полети.

▼M1*Член 8***Прозрачност на разходите и на механизма на събиране на такси**

1. Най-късно шест месеца преди началото на референтния период държавите-членки, подпомагани от своите доставчици на аеронавигационно обслужване, предлагат на представители на ползвателите на въздушното пространство подробна консултация относно установените разходи, планираните инвестиции, прогнозите за обслужените единици, политиката на събиране на таксите и съответните таксови единици. Държавите-членки представят по прозрачен начин своите разходи на национално равнище или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, които са доказани в съответствие с член 5, и своите таксови единици, на представители на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията и, когато е приложимо, на Евроконтрол.

По време на референтния период държавите-членки ежегодно предлагат консултация на представители на ползвателите на въздушното пространство относно евентуални отклонения от прогнозите, и по-специално по отношение на:

- а) съпоставяне на реалния обем на въздушното движение и разходите спрямо прогнозите за обема на въздушно движение и установените разходи;

▼ M1

б) прилагането на механизма за поделение на риска, предвиден в член 11а;

в) системите за материално стимулиране, предвидени в член 12.

Консултацията може да се организира на регионален принцип. Представителите на ползвателите на въздушното пространство имат право да поискат повече консултации. Системно се организират и консултации с ползвателите след активиране на даден механизъм за предупреждение, водещ до преразглеждане на таксовата единица.

2. Информацията, посочена в параграф 1, се основава на отчетните таблици и подробните правила, предвидени в приложения II и VI, или в приложение III в случаите, когато държава-членка, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, е взела решение да не се изчисляват установените разходи или таксите за използване на летищата или да не се определят таксови единици за обслужване в зоната на летищата в съответствие с член 1, параграф 6. Съответната документация се предоставя на представителите на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи три седмици преди консултативната среща. За консултацията, посочена в параграф 1, втора алинея, съответната документация се предоставя на представителите на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи ежегодно, не по-късно от 1 ноември.

▼ B

ГЛАВА III

ФИНАНСИРАНЕТО НА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ ЧРЕЗ ТАКСИ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ*Член 9***Освобождаване от такси за аеронавигационно обслужване**

1. Държавите-членки освобождават от пътни такси:
 - а) полети, извършени от въздухоплатателно средство, чието максимално допустимо тегло на излитане е по-малко от два метрични тона;
 - б) смесени VFR/IFR полети в зоните за събиране на такси, когато те се извършват изключително под VFR и когато такса не се налага за VFR полети;

▼ M1

в) полети, извършени изключително за транспортиране на официална мисия на властващ монарх и най-близките членове на неговото семейство, държавни глави, правителствени ръководители и министри; във всички случаи това освобождаване трябва да бъде доказано с подходящ индикатор на статуса или забележка в полетния план;

▼ B

г) полети за издирване и спасяване, разрешени от съответен компетентен орган.

2. Държавите-членки могат да освобождават от пътни такси:

а) военни полети, извършвани от военни въздухоплатателни средства на някоя страна,

▼ В

- б) тренировъчни полети, извършвани изключително с цел получаване на лиценз или в случай на оценяване на техническия авиационен персонал, когато това е доказано с подходяща забележка в плана на полета; полетите следва да се извършват единствено във въздушното пространство на съответната държава-членка; полетите не следва да служат за транспортиране на пътници и/или карго, нито за позициониране или пренасяне на въздухоплавателно средство;
- в) полети, извършвани специално за целите на проверка или тестване на техниката, използвана или предназначена за използване като наземна помощ за аеронавигация, изключвайки позициониращите полети на въпросните въздухоплавателни средства;
- г) полети, приключващи на летището, от което въздухоплавателното средство е излетяло, и през които не е правено междинно кацане;
- д) VFR полети;
- е) хуманитарни полети, за които има разрешение от съответен компетентен орган;
- ж) митнически и полицейски полети.

3. Държавите-членки могат да освободят от терминални такси полетите, упоменати в параграфи 1 и 2.

4. ► **M1** ————— ◀

▼ M1

Разходите, направени за освободените от заплащане на такси полети, са съставени от:

▼ В

- а) разходите за освободените VFR полети, както са идентифицирани в член 7, параграф 4; и
- б) разходите за освободените IFR полети, които се изчисляват като произведение на разходите, направени за IFR полети, и съотношението на броя на освободените единици за услугата и общия брой единици за услугата; разходите, направени за IFR полети, са равни на общите разходи, намалени с разходите за VFR полети.

Държавите-членки осигуряват разходите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени за освободени полети, да им бъдат възстановени.

▼ M1*Член 10***Изчисляване на пътни такси при прелитане**

1. Без да се засяга възможността съгласно член 3, параграф 2 относно финансиране на аеронавигационното обслужване при прелитане посредством други приходи, пътната такса за аеронавигационно обслужване при прелитане за конкретен полет в конкретна зона за събиране на такси обслужване при прелитане е равна на произведението на таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване могат, и броя на маршрутните единици за услугата при прелитане за дадения полет.

2. Таксовата единица и обслужените единици при прелитане се изчисляват в съответствие с приложение IV.

▼ M1*Член 11***Изчисляване на такса за използване на летищата**

1. Без да се засяга възможността съгласно член 3, параграф 3 за финансиране на аеронавигационното обслужване в зоната на летищата посредством други приходи, таксата за използване на летищата за конкретен полет в конкретна зона за събиране на такси за използване на летищата е равна на производението на таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на такси за използване на летищата, и пътната такса за обслужване в зоната на летищата за дадения полет. За целите на събиране на таксите, подходът и кацането се таксуват като еднократно ползване. За измерителна единица се приема или кацането, или излитането.
2. Таксовата единица и пътната такса за обслужване в зоната на летищата се изчисляват в съответствие с приложение V.

*Член 11а***Поделяне на риска**

1. Настоящият член установява механизмите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение и риска, свързан с разходите. Той се прилага съгласно принципите, посочени в член 11 от Регламент (ЕС) № 691/2010.
2. Следните разходи не подлежат на поделяне на риска, свързан с въздушното движение и се възстановяват независимо от развитието на въздушното движение:
 - а) установените разходи, определени в прилагане на член 5, параграф 2, с изключение на споразуменията за трансгранично предоставяне на аеронавигационно обслужване;
 - б) установените разходи на доставчиците на метеорологично обслужване;
 - в) разрешеното прехвърляне от предишна година или референтен период и бонусите или санкциите в резултат от системи за материално стимулиране;
 - г) свръхвъзстановяванията или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение се възстановяват най-късно в година $n+2$.

Освен това, държавите-членки могат да освободят от поделяне на риска, свързан с въздушното движение, установените разходи на доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят аеронавигационно обслужване без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004;

3. Когато през дадена година действителният брой на обслужените единици не е по-висок или по-нисък с повече от 2 % от прогнозната стойност, представена в началото на референтния период, допълнителният приход или загуба на приход на доставчика на аеронавигационно обслужване по отношение на установените разходи не се прехвърля;
4. Когато през дадена година n действителният брой обслужени единици е по-висок с над 2 % от прогнозната стойност, представена в началото на референтния период, поне 70 % от допълнителния приход, получен от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване от разликата между действителния и прогнозния брой обслужени единици по отношение на установените разходи, която е над 2 %, се връща на ползвателите на въздушното пространство най-късно в година $n+2$;

▼ M1

Когато през дадена година n действителният брой обслужени единици е по-малък с над 2 % от прогнозната стойност, представена в началото на референтния период, максимум 70 % от загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване от разликата между действителния и прогнозния брой обслужени единици по отношение на установените разходи, която е над 2 %, се поема от ползвателите на въздушното пространство като правило най-късно в година $n+2$. Държавите-членки обаче могат да решат да разпределят подобна прехвърлена загуба на приходи в рамките на няколко години, за да запазят стабилността на таксовата единица;

5. Разпределението на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в параграф 4, е заложено в националния план за ефективност или в плана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство за целия референтен период, следващ консултацията, посочена в член 8.

6. Когато през дадена година n действителният брой обслужени единици е по-нисък от 90 % от прогнозната стойност, представена в началото на референтния период, пълният размер на загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, над 10-те процента разлика между действителния и прогнозния брой обслужени единици по отношение на установените разходи, се поема от ползвателите на въздушното пространство като правило най-късно в година $n+2$. Държавите-членки обаче могат да решат да разпределят подобна прехвърлена загуба на приходи в рамките на няколко години, за да запазят стабилността на таксовата единица;

Когато през дадена година n действителният брой обслужени единици превишава 110 % от прогнозната стойност, представена в началото на референтния период, пълният размер на допълнителния приход, получен от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, над 10-те процента разлика между действителния и прогнозния брой обслужени единици по отношение на установените разходи, се връща на ползвателите на въздушното пространство в година $n+2$;

7. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не разполагат със собствен капитал или чийто собствен капитал не превишава 5 % от общите пасиви към 31 декември 2011 г., може да бъдат освободени от поделянето на риска, свързан с въздушното движение, по време на първия референтен период, за да могат да постигнат по-нисък дял на финансирането с дълг. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, освободени от поделяне на риска, свързан с въздушното движение са посочени в плана за ефективност, който се разглежда от Комисията, както и в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение II. Държавите-членки описват и обосновават мерките, планирани за постигане на по-нисък дял на финансирането с дълг, и съответния график.

8. Следните принципи се прилагат за поделяне на риска, свързан с разходите:

- а) когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се задържа от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, държава-членка или квалифицирана организация;
- б) когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-високи от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се поема от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, държава-членка или квалифицирана организация, без да се засяга активирането на механизма за предупреждение в прилагане на член 18 от Регламент (ЕС) № 691/2010;

▼ M1

- в) букви а) и б) може да не се прилагат по отношение на разликата между действителните и установените разходи, за които може да се счита, че са извън контрола на доставчиците на аеронавигационно обслужване, на държавите-членки и на квалифицираните организации, дължаща се на:
- i) непредвидени промени, наложени по силата на националните разпоредби и счетоводната нормативна уредба в пенсионната област;
 - ii) непредвидени промени, дължащи се на националното законодателство в областта на данъчното облагане;
 - iii) непредвидени и нови елементи на разходите, невключени в националния план за ефективност, но изисквани по силата на законови задължения;
 - iv) непредвидени промени в разходите или приходите, произтичащи от международни споразумения;
 - v) съществени промени в лихвените проценти по заеми.

Без да се засяга член 6, параграф 1, трета алинея, въз основа на списъка, посочен в точки i) и v) от първата алинея, националният надзорен орган предварително съставя списък на неподдаващите се на контрол фактори, оказващи въздействие върху разходите, като този списък представлява част от плана за ефективност.

Когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се връща на ползвателите на въздушното пространство посредством прехвърляне в следващия референтен период.

Когато в продължение на целия референтен период действителните разходи надвишават установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се прехвърля върху ползвателите на въздушното пространство посредством прехвърляне в следващия референтен период. За тази цел съответният национален надзорен орган дава своето изрично съгласие за прехвърлянето, след като се е уверил, че:

- i) отклонението на действителните от установените разходи всъщност се дължи на фактори, които са извън контрола на съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, на държавата-членка или на квалифицираната организация;
- ii) отклонението в разходите, които следва да бъдат прехвърлени върху ползвателите, е конкретно определено и категоризирано

Прехвърленият обем се обосновава със съответните фактори и се описва в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение VI.

▼ B*Член 12***Системи за материално стимулиране****▼ M1**

1. Държавите-членки, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, могат да създават или одобряват подходящи системи за материално стимулиране, приложени на недискриминационна и прозрачна основа, за да подкрепят подобренията в предоставянето на аеронавигационно обслужване или намаляването на въздействието на авиацията върху околната среда, които водят до различно изчисляване на таксите съгласно параграфи 2 и 3. Тези стимули могат да се прилагат за доставчици на аеронавигационно обслужване или ползватели на въздушното пространство.

▼ M1

2. В съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) № 691/2010, държавите-членки, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, могат да приемат финансови стимули за постигане на целите по отношение на ефективността от техните доставчици на аеронавигационно обслужване. Таксовата единица може да се коригира с оглед предоставяне на бонус или налагане на санкция в съответствие с действителните постижения на доставчика на аеронавигационно обслужване, съпоставени със съответната цел. Към подобни бонуси или санкции се прибавя само когато вариациите в ефективността оказват значително въздействие върху ползвателите. Приложимите нива на бонусите и санкциите трябва да са съизмерими с целите, които трябва да бъдат постигнати, и с постигнатата ефективност. Нивата на вариациите в ефективността, както и приложимите нива на бонуси и санкции се определят след предложението за консултация, посочена в член 8, и са заложи в националния план за ефективност или в плана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство.

3. Когато държава-членка реши да прилага система за материално стимулиране по отношение на ползвателите на аеронавигационно обслужване, след предложението за консултация, посочена в член 8, тя модулира таксите, натрупани от тях, за да отрази усилията, положени от тези ползватели, по-специално да:

- а) оптимизират използването на аеронавигационното обслужване;
- б) намалят въздействието на авиацията върху околната среда;
- в) намалят общите разходи за аеронавигационното обслужване и да увеличат своята ефективност, по-специално чрез намаляване или модулиране на таксите съобразно използваното бордово оборудване, което увеличава капацитета, или за компенсиране на неудобството при избор на по-малко претоварени маршрути;
- г) ускоряване на разгръщането на функциите за УВД на SESAR.

▼ B

4. Държавите-членки, които създават или одобряват системи за материално стимулиране, извършват мониторинг на правилното прилагане на тези системи от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

*Член 13***Определяне на единични ставки за зони за събиране на такси****▼ M1**

1. Държавите-членки осигуряват таксовите единици да бъдат определени годишно за всяка зона за събиране на такси.

Таксовите единици се определят в национална валута. Когато държавите-членки, които са част от един функционален блок въздушно пространство решат да създадат обща зона за събиране на такси с единна таксова единица, тази таксова единица се определя в евро или в националната валута на една от обхванатите държави-членки. Съответните държави-членки информират Комисията и Евроконтрол за приложимата валута.

2. Съгласно член 11, параграф 4, буква д) от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 18 от Регламент (ЕС) № 691/2010, таксовата единица може да бъде изменена през годината, в случай на активиране на даден механизъм за предупреждение.

▼ B

3. Държавите-членки информират Комисията и Евроконтрол, при необходимост, за единичните ставки, определени за всяка зона за събиране на такси.

▼ M1

4. За първата година от референтния период, таксовите единици се изчисляват въз основа на плана за ефективност, представен от съответната държава-членка или функционален блок въздушно пространство към 1 ноември на годината, предхождаща референтния период. Ако плановете за ефективност са приети след 1 ноември на годината, предхождаща началото на референтния период, таксовите единици се преизчисляват при необходимост въз основа на окончателно приетия план или приложимите корективни мерки.

▼ B*Член 14***Събиране на такси****▼ M1**

1. Държавите-членки могат да събират такси чрез единична такса на полет. Ако таксите се фактурират и събират на регионален принцип, валутата, в която се издава фактурата, може да бъде евро, а към съответната таксова единица може да бъде добавена административна таксова единица за покриване на разходите по фактуриране и събиране на таксите.

▼ B

2. Ползвателите на въздухоплавателни услуги заплащат съвременно и изцяло всички въздухоплавателни такси.

3. Държавите-членки осигуряват прилагането на ефективни мерки за налагане. Тези мерки могат да включват отказване на услуги, задържане на въздухоплавателно средство или други мерки за принудително налагане в съответствие с приложимото законодателство.

▼ M1**▼ B**

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ*Член 16***Обжалване**

Държавите-членки осигуряват решенията, взети в съответствие с настоящия регламент, да са правилно обосновани и да подлежат на ефективен преглед и/или процедури на обжалване.

*Член 17***Улесняване на мониторинга за съответствие****▼ M1**

Доставчиците на аеронавигационно обслужване улесняват инспекциите и проучванията на националния надзорен орган или на квалифицирани организации, действащи от името на последния, включително посещения на място. Упълномощените лица имат право да:

▼ B

а) извършват преглед на релевантните счетоводни документи, инвентарни книги и всякакви други материали, отнасящи се до определянето на въздухоплавателни такси;

▼B

- б) правят копия или извлечения от такива документи;
- в) искат устни обяснения на място;
- г) влизат в съответните помещения, земи или транспортни средства.

Тези инспекции и проучвания се извършват в съответствие с процедурите в сила в държавата-членка, в която се предприемат.

▼M1*Член 17a***Преразглеждане**

Преразглеждането на схемата за ефективност от страна на Комисията, както е посочено в член 24 от Регламент (ЕС) № 691/2010, включва механизма за разделяне на риска, предвиден в член 11a от настоящия регламент, системите за материално стимулиране, създадени съгласно член 12 от настоящия регламент, както и тяхното въздействие и ефикасност за постигане на поставените цели във връзка с ефективността.

▼B*Член 18***Влизане в сила**

1. Настоящият регламент влиза сила на седмия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Настоящият регламент се прилага от 1 януари 2007 г.

Независимо от това държавите-членки могат да отложат прилагането на членове 9, 10, 12, 13 и 14 по отношение на таксите по маршрута до 1 януари 2008 г.

Държавите-членки могат да отложат прилагането на член 9 и членове 11—15 по отношение на терминалните такси до 1 януари 2010 г.

Ако държави-членки решат да отложат прилагането в съответствие с втората и третата алинея, те нотифицират Комисията за това.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОЦЕНКА НА УСЛОВИЯТА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЛЕТИЩА, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА ЧЛЕН 1, ПАРАГРАФ 6

Условията за оценяване по член 11, параграф 6 са следните:

1. Обемът, в който доставчици на аеронавигационно обслужване могат свободно да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги на летища:
 - съществуването по един или друг начин на значителни икономически бариери, които биха могли да предотвратят доставчици на аеронавигационно обслужване да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги,
 - съществуването по един или друг начин на значителни правни бариери, които биха могли да предотвратят доставчици на аеронавигационно обслужване да предлагат да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на въздухоплавателни услуги,
 - продължителност на срока на договора,
 - съществуване на процедура, която позволява прехвърлянето на активи и персонал от един доставчик на аеронавигационно обслужване на друг доставчик на аеронавигационно обслужване.
 2. Степента, до която летища могат свободно да определят кой ще доставя техните въздухоплавателни услуги, включително възможността за собствена доставка:
 - способността на летища да работят за осигуряване на собствена доставка на аеронавигационно обслужване,
 - съществуването по един или друг начин на правни, договорни или практически бариери пред способността на летище да смени доставчик на аеронавигационно обслужване,
 - ролята на представителите на ползвателите на въздушното пространство в процеса на подбор на доставчик на аеронавигационно обслужване.
 3. Степента, до която има набор от доставчици на аеронавигационно обслужване, от които летището може да избира:
 - съществуването по един или друг начин на структурна неизменяемост, която ограничава ефективния избор на въздухоплавателни услуги за летища,
 - доказателства за алтернативни доставчици на аеронавигационно обслужване, включително опция за собствена доставка, което осигурява избор при селекцията на въздухоплавателни услуги от летища.
 4. Степента, до която летища са подложени на натиск за пълна издръжка или регулиране на базата на материалното стимулиране:
 - дали летища активно се конкурират за бизнеса на авиолиниите,
 - степента, до която летища поемат таксата за въздухоплавателни услуги,
 - дали летищата оперират в конкурентна среда или при икономическо стимулиране, да ограничи отгоре цените или по някакъв друг начин да стимулира намаляването на цените.
- ▼M1**
5. При над 150 000 търговски въздушни транспортни движения годишно оценката, посочена в точки 1—4, се извършва на всяко отделно летище.

*ПРИЛОЖЕНИЕ II***Прозрачност на разходите****1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА**

Държавите-членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват следната отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всеки референтен период. Държавите-членки предоставят и консолидирана отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Консолидирана отчетна таблица се попълва за всички летища, предмет на разпоредбите на настоящия регламент.

Когато дадена зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство на повече от една, държави-членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с правилата, посочени в член 4, параграф 4.

Действителните разходи се определят на базата на заверените сметки. Разходите се определят в съответствие с бизнес плана, изискван съгласно сертификата, и се отчитат във валутата, в която са определени, съгласно член 6, параграф 1, четвърта алинея.

С цел да се улесни Комисията при определянето на цели във връзка с ефективността на равнище на Съюза и без да се засягат плановете за ефективност, които трябва да бъдат приети на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, осемнадесет месеца преди началото на референтния период държавите-членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват такава отчетна таблица с първоначалните прогнозни стойности.



Таблица 1. Общи разходи

Име на зоната за събиране на пътни такси						Референтен период: N - (N+4)									
Име на организацията															
Установени разходи						Действителни разходи									
Разбивка на разходите						N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Разбивка по основни позиции (в номинално изражение)															
Персонал															
Други оперативни разходи															
Амортизация															
Цена на капитала															
Извънредни позиции															
Общо разходи															
Общо % n/n-1															
Персонал % n/n-1															
Други опер. % n/n-1															
Разбивка по видове обслужване (в номинално изражение)															
Управление на въздушното движение															
Комуникация															
Радионавигация															
Радиолокационен обзор															
Търсене и спасяване															
Аеронавигационна информация															
Метеорологично обслужване															
Разходи за надзор															
Други държавни разходи															
Общо разходи															
Общо % n/n-1															
УВД % n/n-1															
Комуникация, радионавигация, радиолокационен обзор % n/n-1															
Допълнителна информация за цената на капитала и разходите за общи проекти (в номинално изражение)															
Осреднена база на активите															
Балансова стойност на ДМА															
Корекции на общите активи															
Нетни краткотрайни активи															
Обща база на активите															
Цена на капитала %															
Цена на капитала преди данъчно облагане %															
Рентабилност на собствения капитал %															
Рентабилност на собствения капитал %															
Разходи за общи проекти															
Общ проект 1															
Допълнителна информация за инфлацията и общите разходи в реално изражение															
Инфлация % ⁽¹⁾															
Общо разходи в реално изражение ⁽²⁾															
Общо % n/n-1															
Приспадане на разходите за освободените от заплащане на такса VFR полети (в номинално изражение)															
Общо разходи															
Разходи за освободените от заплащане на такса VFR полети															
Общо разходи след приспадането ⁽³⁾															

Разходи и база на активите в национална валута в милиони - обслужени единици в милиони

⁽¹⁾ Прогнозна инфлация за определяне на установените разходи в номинално изражение - действителна инфлация според Евростат

⁽²⁾ Установени разходи (план за ефективност) в реално изражение - действителни разходи в реално изражение

⁽³⁾ Установени разходи (след приспадане на разходите за VFR), отчетени в приложение II (в номинално изражение)

▼ M1**2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ**

Освен това държавите-членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, предоставят най-малкото следната информация:

- описание на методиката, използвана за разпределяне на разходите за съоръжения или услуги между различното аеронавигационно обслужване на базата на списъка на съоръженията и услугите, изброени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион (Док. 7754), и описание на методиката, използвана за разпределяне на тези разходи между различните зони за събиране на такси;
- описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности. Когато е прието счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, предоставяне на информация за сравними исторически цени;
- обосновка за цената на капитала, в т.ч. компонентите на базата на активите, евентуалните корекции в общите активи и рентабилността на собствения капитал;
- описание на общите установени разходи за всяко летище, подчинено на разпоредбите на настоящия регламент, за всяка зона за събиране на такси за ползване на летищата; за летища с по-малко от 20 000 търговски въздушни транспортни движения годишно се изчисляват като средна стойност за предходните три години; разходите могат да бъдат представени съвкупно;
- определяне на критериите, използвани за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване в зоната на летището и аеронавигационното обслужване при прелитане за всяко регулирано летище;
- разбивка на разходите за метеорологично обслужване на преки разходи и „базови разходи за метеорологично обслужване“, определени като разходи за поддържане на метеорологични съоръжения и услуги, които се използват и за общи метеорологични цели. Те включват общ анализ и прогнозиране, мрежи за наблюдение на повърхността и горното въздушно пространство, метеорологични комуникационни системи, центрове за обработка на данни и за подпомагане на базови изследвания, обучението и администрирането;
- описание на методиката, използвана за разпределяне на общите разходи за метеорологично обслужване и базовите разходи за метеорологично обслужване на гражданското въздухоплаване, и между зоните за събиране на такси;
- съгласно изискването в точка 1, осемнадесет месеца преди началото на референтния период — описание на докладваните прогнозни разходи и обем на въздушното движение;
- за всяка година от референтния период — описание на докладваните действителни разходи и тяхното отклонение от установените разходи.

▼ **B**

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОЗРАЧНОСТ ЗА
ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ НА
ЛЕТИЩА, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА ЧЛЕН 1, ПАРАГРАФ 6

1. РАЗХОДИ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННИ УСЛУГИ

1.1. Отчетна таблица

Доставчиците на аеронавигационно обслужване попълват следната отчетна таблица за всяка терминална зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Цифрите са действителните за година (n – 3) до година (n – 1) и планираните цифри за година (n) и след това. Планираните разходи се определят на базата на заверените сметки. Планираните разходи се определят в съответствие с бизнес плана, изискван от сертификата.

Разходите се определят в местната валута.

Таблица 1

Общи разходи

Организация:

Зона за събиране на такси:

Година n:

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

Разбивка по основни позиции

Персонал								
Други оперативни разходи								
Амортизация								
Капиталов разход								
Обекти от изключителен характер								
Общо разходи								

▼ **M1**

1.2 Допълнителна информация

Освен това доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят най-малко следната информация:

— описание на критериите, използвани за разпределяне на разходите за съоръжения или услуги между различното аеронавигационно обслужване на базата на списъка на съоръженията и услугите, изброени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион (Док. 7754);

— описание и обяснение на разликите между планираните и действителните неверителни стойности за година (n-1);

▼ M1

- описание и обяснение на петгодишните неверителни планирани разходи и инвестиции във връзка с очаквания обем на въздушното движение;
- описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности;
- обосновка за цената на капитала, в т.ч. компонентите на базата на активите, евентуалните корекции в общите активи и рентабилността на собствения капитал.

▼ B

2. ФИНАНСИРАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят следната информация за всяка терминална зона за събиране на такси:

- описание на начина(ите), с който(които) се финансира(ат) разходите за въздухоплавателни услуги.

▼ M1

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Изчисляване на обслужените единици при прелитане и таксовите единици при прелитане

1. Изчисляване на обслужените единици при прелитане
 - 1.1 Обслужените единици при прелитане се изчисляват като произведение на коефициента за разстояние по коефициента за тегло на съответното въздухоплавателно средство.
 - 1.2 Коефициентът за разстояние се получава чрез разделяне на сто на броя на километрите на ортодромическото разстояние между точките на влизане и на излизане от зоните за събиране на такси съгласно последния известен полетен план, подаден от съответното въздухоплавателно средство за целите на управлението на потоците въздушно движение.
 - 1.3 Ако точката на влизане и точката на излизане за един полет са идентични в една зона за събиране на такси, коефициентът за разстояние е равен на ортодромическото разстояние между тези точки и най-отдалечената точка в полетния план, умножено по две.
 - 1.4 Разстоянието, което се взема предвид, се намалява с 20 km за всяко излитане от и за всяко кацане на територията на държава-членка.
 - 1.5 Коефициентът за тегло, изразен като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, е квадратният корен на частното от делението с петдесет на стойността в метрични тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, както е посочено в удостоверението за летателна годност или друг еквивалентен официален документ, представен от оператора на въздухоплавателното средство. Когато това тегло не е известно, се използва теглото на най-тежкото съществуващо въздухоплавателно средство от същия тип. Когато въздухоплавателно средство има много сертифицирани максимални излетни тегла, се използва максималното. Когато оператор на въздухоплавателно средство експлоатира две или повече въздухоплавателни средства, които са различни модели на един и същ тип, осреднената стойност от максималното излетно тегло на всички негови въздухоплавателни средства от този тип се използва за всяко въздухоплавателно средство от този тип. Изчисляването на коефициента за тегло за тип въздухоплавателно средство и за оператор се извършва поне веднъж годишно.
2. Изчисляване на таксовите единици при прелитане
 - 2.1 Таксовата единица при прелитане се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
 - 2.2 Тя се получава като се раздели прогнозният общ брой обслужените единици при прелитане за съответната година на алгебричната сума на следните елементи:
 - i) установените разходи за съответната година,
 - ii) отразяване на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 6, параграф 1,
 - iii) прехвърляне в резултат от прилагане на поделяне на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 11а, параграфи 2-7,
 - iv) прехвърляне от предходния референтен период в резултат от прилагане на поделяне на риска, свързан с разходите, както е посочено в член 11а, параграф 8,
 - v) бонуси и санкции, дължащи се на финансовите стимули, посочени в член 12, параграф 2,

▼ M1

- vi) за първите два референтни периода — свръхвъзстановяванията или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите-членки до 2011 г. включително,
- vii) приспадане на разходите за полетите, които се изпълняват изцяло по правилата за визуални полети (VFR), както са определени в член 7, параграф 4.



ПРИЛОЖЕНИЕ V

Изчисляване на пътна такса за обслужване в зоната на летищата и на таксова единица за обслужване в зоната на летищата

1. Изчисляване на пътна такса за обслужване в зоната на летищата
 - 1.1 Пътната такса за обслужване в зоната на летищата отговаря на коефициента за тегло на съответното въздухоплатателно средство.
 - 1.2 Коефициентът за тегло, изразен като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, представлява частното от делението с петдесет на стойността в метрични тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплатателното средство, посочено в приложение IV, точка 1.5, повдигнато на степен 0,7. Независимо от това, за преходен период от пет години след изчисляването на първата таксова единица за обслужване в зоната на летищата съгласно настоящия регламент този степенен показател трябва да бъде между 0,5 и 0,9.
2. Изчисляване на таксови единици за обслужване в зоната на летищата
 - 2.1 Таксовата единица за обслужване в зоната на летищата се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
 - 2.2 Тя се получава, като се раздели прогнозният общ брой таксови единици за обслужване в зоната на летищата за съответната година на алгебричната сума на следните елементи:
 - i) установените разходи за съответната година;
 - ii) отразяване на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 6, параграф 1;
 - iii) прехвърлянето в резултат от прилагане на поделяне на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 11а, параграфи 2-7;
 - iv) прехвърляне от предходния референтен период в резултат от прилагане на поделяне на риска, свързан с разходите, както е посочено в член 11а, параграф 8;
 - v) бонуси и санкции, дължащи се на финансовите стимули, посочени в член 12, параграф 2;
 - vi) за първите два референтни периода — свръхвъзстановяванията или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите-членки до годината, предшестваща прилагането на настоящия регламент по отношение на таксите за използване на летищата;
 - vii) приспадане на разходите за полетите, които се изпълняват изцяло по правилата за визуални полети (VFR), както са определени в член 7, параграф 4.

▼ M1*ПРИЛОЖЕНИЕ VI***Механизъм за събиране на такси****1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА**

Държавите-членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват следната отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всеки референтен период. Държавите-членки предоставят и консолидирана таблица за всяка зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Когато дадена зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство не на една, а на няколко държави-членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с правилата, посочени в член 4, параграф 4.



Таблица 2. Изчисляване на таксовата единица

Име на зоната за събиране на пътни такси Име на организацията	Референтен период: N - (N+4)				
Изчисляване на таксовата единица	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Установени разходи в номинално изражение и актуализация с оглед на инфлацията</p> <p>Установени разходи в номинално изражение - без VFR (отчетени от приложение II) Действителен размер на инфлацията според Евростат - приложение II Прогнозен размер на инфлацията - приложение II Актуализация с оглед на инфлацията - член 6 - 1: сума за прехвърляне в година n</p> <p>2. Прогнозен и действителен брой обслужени единици общо</p> <p>Прогнозен брой обслужени единици общо (план за ефективност) Действителен брой обслужени единици общо Действителен/прогнозен брой обслужени единици общо (в %)</p> <p>3. Разходи по поделение на риска, свързан с въздушното движение (ДАО)</p> <p>Установени разходи в номинално изражение - без VFR (отчетени от приложение II) Актуализация с оглед на инфлацията - член 6: сума, прехвърлена в година n Въздушно движение – член 11а, параграф 2: сума, прехвърлена в година n Поделение на риска, свързан с възд. движение – член 11а, параграфи 2-7: доп. приходи, прехвърлени в година n Поделение на риска, свързан с възд. движение – член 11а, параграфи 2-7: загуба на приходи, прехвърлени в година n Неподдаващи се на контрол разходи - член 11а, параграф 8, буква в) Бонус или санкция за ефективност - член 12-2 Свърх(-) или недостатъчни (+) възстановявания⁽¹⁾: сума, прехвърлена в година n Общо за изчисляването на таксова единица за година n</p> <p>Поделение на риска, свързан с възд. движение – член 11а, параграфи 2-7: доп. приходи година n, за прехвърляне Поделение на риска, свързан с възд. движение – член 11а, параграфи 2-7: загуба на приходи година n, за прехвърляне</p> <p>Параметри за поделение на риска</p> <p>% доп. приходи, върнати на ползвателите в година член 11а, параграф 4, първа алинея % загуба на приходи, понесена от ползвателите на пространство - член 11а, параграф 4, втора алинея</p> <p>4. Разходи, неподлежащи на поделение на член 11а, параграф 2</p> <p>Установени разходи в номинално изражение - без VFR (отчетени от приложение II) Актуализация с оглед на инфлацията - член 6, параграф 1: сума, прехвърлена в година n Възд. движение - член 11а, параграф 2: сума, прехвърлена в година n Неподдаващи се на контрол разходи - член 11а, параграф 8, буква в): сума, прехвърлена в година n Свърх(-) или недостатъчни (+) възстановявания⁽¹⁾: сума, прехвърлена в година n Общо за изчисляването на таксова единица за година n</p> <p>5. Други приходи - прилагана таксова единица (в национална валута)</p> <p>Приходи от други източници - член 3 Всичко общо за изчисляване на таксовата единица за година n</p> <p>Таксова единица за година n (в национална валута) ДАО компонент на таксовата единица МЕТЕО компонент на таксовата единица ННО-държавен компонент на таксовата единица</p> <p>Таксова единица за година n, която би била прилагана при липса на други приходи</p>					

Разходи, приходи и други суми в национална валута в милиони - обслужени единици в милиони

⁽¹⁾ Приложения IV-V 2. vi) свърх/недостатъчни възстановявания, понесени до годината на влизане в сила на регламента

▼ M1**2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ**

Освен това съответните държави-членки събират и предоставят най-малкото следната информация:

- описание и обосновка за създаването на различните зони за събиране на такси, по-специално по отношение на зоните за събиране на такси за използване на летищата и потенциални кръстосани субсидии между летища;
- описание и обяснение на изчислението на прогнозните подлежащи на таксуване обслужени единици;
- описание на политиката за освобождаване от задължението за заплащане на пътни такси и описание на финансовите средства за покриване на свързаните разходи;
- описание на прехвърлянето на свръхвъзстановявания или недостатъчни възстановявания, понесени от държавите-членки до 2011 г. за таксите за прелитане и до годината, предшестваща прилагането на настоящия регламент, за таксите за използване на летищата;
- описание на недостатъчните възстановявания, прехвърлени в съответствие с член 11а, параграф 4, втора алинея;
- описание по фактори на сумите, прехвърлени от предходния референтен период в съответствие с член 11а, параграф 8, буква в);
- описание на други приходи, ако има такива;
- описание на формулата, използвана за изчисляване на таксите за използване на летищата;
- описание и обяснение на стимулите, приложени за ползвателите на аеронавигационното обслужване.