

## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 391/2013 НА КОМИСИЯТА

от 3 май 2013 година

## за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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 <sup>(1)</sup>, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 (Регламент за осигуряване на обслужване) <sup>(2)</sup>, и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно Регламент (ЕО) № 550/2004 от Комисията се изисква да създаде обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, която ще направи възможно неговото еднакво прилагане в рамките на единното европейско небе.
- (2) Разработването на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, предоставяно във всички фази на полета, е от изключително значение за осъществяването на инициативата за единно европейско небе. Тази система следва да спомогне за увеличаване на прозрачността по отношение на определянето, налагането и принудителното прилагане на такси за ползвателите на въздушното пространство. Системата следва да допринесе също за безопасното, разходоефективно и ефективно предоставяне на аеронавигационно обслужване на ползвателите, чрез което се финансира системата и се насърчава предлагането на интегрирано обслужване.
- (3) Общата схема за таксуване следва да бъде неразделна част от усилията за постигане на целите на схемата за ефективността, създадена съгласно член 11 от 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 <sup>(3)</sup>, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 (Рамковият регламент) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции <sup>(4)</sup>.
- (4) В съответствие с общата цел за подобряване на ефективността на аеронавигационното обслужване, чрез схемата за таксуване следва да се насърчава разходната и оперативната ефективност и да се осигури създаването на схеми за насърчаване на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които подпомагат подобряването на аеронавигационното обслужване, включително поделянето на риска, свързан с въздушното движение.
- (5) Общата схема за таксуване следва да е в съответствие със системата за пътни такси на Евроконтрол и член 15 от Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“) на ИКАО.
- (6) Общата схема за таксуване следва да позволява оптимално използване на въздушното пространство, като се отчитат потоците въздушно движение, по-специално в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, както е определено в съответствие с член 9а от Регламент (ЕО) № 550/2004.
- (7) Основен принцип на общата схема за таксуване е наличието на пълна и прозрачна информация за разходната база, която се предоставя своевременно на представителите на ползвателите на въздушното пространство и на компетентните органи.
- (8) Когато е установено, че терминалното аеронавигационно обслужване и/или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставя при пазарни условия, държавите членки следва да имат право да не изчисляват установени разходи и терминални такси, да не задават таксови единици за терминално обслужване и/или да не въвеждат финансови стимули за тези услуги.
- (9) Поради променящата се същност на експлоатацията на летищата, може да се наложи зоните за събиране на терминални такси да бъдат променени в рамките на даден референтен период.
- (10) Въвеждането на нови технологии и процедури и на свързаните с тях бизнесмодели с цел да се стимулира интегрираното обслужване, следва да доведе до значително намаляване на разходите в полза на ползвателите. За да станат възможни тези бъдещи намаления на разходите, доставчиците на аеронавигационно обслужване ще трябва да направят инвестиции за реструктуриране, с цел да подобрят своята стопанска дейност, които те ще могат да си възстановят, ако докажат наличието на нетни ползи за ползвателите.
- (11) Механизмите за насърчаване на по-добри резултати следва да са съобразени с необходимостта от възнаграждаване или санкциониране на действителните резултати, съотнесени към равнищата на ефективност, очакваните при приемането на плана за ефективност.
- (12) За да се ускори прилагането на технологиите SESAR, инвестициите в нови системи за УВД, както и средствата, инвестирани за основно модернизиране на съществуващи системи за УВД, които влияят върху нивото на ефективност на европейската мрежа за УВД, следва да могат да се възстановяват от такси за ползвателите на инфраструктурата, ако те са в съответствие с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, по-конкретно чрез съвместни проекти, както е посочено в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004. Освен това държавите членки следва да могат да модулират таксите за аеронавигационно обслужване, с цел да насърчат оборудването на въздухоплавателните средства със системи, включени в съвместни проекти.

<sup>(1)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

<sup>(2)</sup> ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

<sup>(3)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

<sup>(4)</sup> Вж. стр. 1 от настоящия брой на Официален вестник.

- (13) За да повишат ефикасността на аеронавигационното обслужване и да насърчат неговото по-добро използване, държавите членки следва да могат да модулират такси, отчитайки степента на натоварване на мрежата в дадена зона или по даден маршрут в даден момент.
- (14) Нивото на таксите, наложени по-специално на леки въздухоплавателни средства, следва да не възпрепятства използването на съоръженията и обслужването, необходими за безопасността, или въвеждането на нови техники и процедури.
- (15) Държавите членки следва да могат да определят своите таксови единици колективно, по-специално когато зоните за събиране на такси се простират във въздушното пространство на повече от една държава членка или когато те участват в система за съвместно събиране на маршрутни такси.
- (16) С цел да се подобри ефикасността на общата схема за таксуване и да се намали административното и счетоводното натоварване, в рамките на съвместна система за събиране на пътни такси държавите членки следва да могат да събират маршрутните такси колективно под формата на единна такса за полет.
- (17) Следва да се укрепят правните средства, за да се гарантира своевременното и пълно заплащане на аеронавигационните такси от ползвателите на аеронавигационното обслужване.
- (18) Таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, следва да се определят и прилагат по справедлив и прозрачен начин, след консултации с представители на ползвателите. Тези такси следва да се преразглеждат редовно.
- (19) Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване<sup>(1)</sup>, изменен с Регламент (ЕО) № 1191/2010 на Комисията от 16 декември 2010 г.<sup>(2)</sup> следва да бъде отменен, считано от 1 януари 2015 г.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 1

#### Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се определят мерките за разработване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване.
2. Настоящият регламент се прилага за аеронавигационно обслужване, предоставяно от доставчици на аеронавигационно обслужване, определени 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 регионите на ИКАО Европа и Африка, където държавите членки отговарят за предоставянето на аеронавигационно обслужване. Той се прилага също така за управителния орган на мрежата, установен в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 677/2011<sup>(3)</sup>.

3. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване, предоставяно във въздушно пространство в други региони на ИКАО, за което те отговарят, при условие че 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 аеронавигационно обслужване без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

(5) Като спазват разпоредбите на член 1, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕО) № 390/2013, държавите членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване на летища с по-малко от 70 000 въздушни транспортни движения годишно, извършвани по правилата за полети по прибори (ППП).

Държавите членки информират Комисията за това решение.

#### Член 2

### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

В допълнение се прилагат следните определения:

- 1) „ползвател на аеронавигационно обслужване“ е операторът на въздухоплавателното средство по времето, когато полетът е бил изпълняван, или, ако самоличността на оператора не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство, освен може да се докаже, че оператор по това време е било друго лице;
- 2) „представител на ползвателите на въздушното пространство“ означава всяко юридическо лице или организация, което/която представлява интересите на една или няколко категории ползватели на аеронавигационно обслужване;
- 3) „ППП“ означава правила за полети по прибори, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция (десето издание — юли 2005 г.);
- 4) „ПВП“ означава правила за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция (десето издание — юли 2005 г.);
- 5) „зона за събиране на такси по маршрута“ е обем от въздушно пространство, за който са установени единна ценова база и единна таксова единица;
- 6) „зона за събиране на терминални такси“ е летище или група летища, за които са установени единна ценова база и единна таксова единица;
- 7) „установени разходи“ са разходите, предварително определени от държавите членки, както е посочено в член 15, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

<sup>(1)</sup> ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3.

<sup>(2)</sup> ОВ L 333, 17.12.2010 г., стр. 6.

<sup>(3)</sup> ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

- 8) „референтен период“ е референтният период за схемата за ефективност, предвиден в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, както и в член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- 9) „въздушни транспортни движения по ППП“ означава сборът от излитания и кацания, изпълнявани по правилата за полети по прибори, изчислени като годишна средна стойност за трите години, предшествали представянето на плана за ефективност;
- 10) „други приходи“ означава приходи, получавани от публичните органи, включително финансова подкрепа по програми на Съюза за подпомагане като Трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т), механизма за свързване на Европа (МСЕ) и Кохезионния фонд, приходи, получени от търговски дейности и/или, в случай на таксови единици за терминално обслужване, приходи, получавани от договори или споразумения между доставчиците на аеронавигационно обслужване и операторите на летища;
- 11) „план за ефективност“ означава конкретен план за ефективност, подготвен и приет в съответствие с разпоредбите на членове 11—16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- 12) „действителни разходи“ означава действително направените в рамките на една година разходи за предоставяне на аеронавигационно обслужване, подлежащи на окончателно потвърждаване чрез одит;
- 13) „КНО, МЕТ и АИО обслужване“ означава комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, метеорологично обслужване за аеронавигационни цели и авиационно информационно обслужване;
- 14) „разходи за реструктуриране“ означава значителни еднократни разходи, направени от доставчиците на аеронавигационно обслужване в процеса на реструктуриране чрез въвеждане на нови технологии и процедури и свързаните с тях бизнесмодели, с цел да се насърчи интегрираното обслужване, когато държавата членка желае да си възстанови разходите, в рамките на един или повече референтни периоди. Те могат да включват разходите, направени за компенсиране на служителите, за затваряне на центрове за контрол на въздушното движение, за пренасочване на дейности към нови географски местоположения, както и амортизации на активи и/или придобиване на стратегическо дялово участие в други доставчици на аеронавигационно обслужване.

### Член 3

#### **Терминално аеронавигационно обслужване и КНО, МЕТ и АИО обслужване, предоставяно при пазарни условия**

1. Без да се засяга прилагането на принципите, посочени в членове 14 и 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в зависимост от оценката, посочена в параграф 2, държавите членки могат да решат преди началото на референтния период или в обосновани случаи по време на референтния период, че част или цялото тяхно терминално аеронавигационно обслужване, или КНО, МЕТ и АИО обслужване подлежи на пазарни условия. В такъв случай разпоредбите на настоящия регламент се прилагат, но съответните държави членки могат да решат по отношение на тези услуги:

- а) да не изчисляват установените разходи, съгласно член 7 от настоящия регламент;

- б) да не определят финансови стимули за тези услуги в ключовите области за ефективността „капацитет“ и „околна среда“ в съответствие с член 15 от настоящия регламент;

и, по отношение на терминалното аеронавигационно обслужване,

- в) да не изчисляват терминалните такси, съгласно член 12 от настоящия регламент;

- г) да не изчисляват таксовите единици за терминално обслужване, съгласно член 17 от настоящия регламент.

2. За да установят, че част или цялото тяхно терминално аеронавигационно обслужване, или КНО, МЕТ и АИО обслужване, подлежи на пазарни условия, държавите членки извършват подробна оценка в съответствие с всички условия, определени в приложение I към настоящия регламент. Тази оценка включва консултация с представители на ползвателите на въздушното пространство.

3. Държавите членки, посочени в параграф 1, представят на Комисията не по-късно от 19 месеца преди началото на референтния период или датата на влизане в сила на решенията, взети в съответствие с параграф 1, подробен доклад за съдържанието и резултатите от оценката, посочена в параграф 2. Този доклад следва да бъде подкрепен от доказателства, включително (ако е уместно) тръжните документи, обосновка за избора на доставчик на обслужване, описание на уредбата, която се налага на избрания доставчик на обслужване, за да се гарантира, че терминалното аеронавигационно обслужване или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставя по разходо-ефективен начин, както и резултата от консултацията с представители на ползвателите на въздушното пространство. В доклада се прави пълна обосновка за заключенията на държавата членка.

4. Когато Комисията е съгласна, че пазарните условия са били установени в съответствие с изискванията на приложение I, тя уведомява държавата членка в срок от четири месеца след получаването на доклада. Този период се удължава от четири на шест месеца след получаване на доклада, ако Комисията счете, че са необходими допълнителни доказателства, за да се определи дали са установени пазарни условия.

Когато Комисията счете, че не са установени пазарни условия, в срок от шест месеца след получаване на доклада и в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, тя взема решение, че съответните държави членки трябва да приложат изцяло разпоредбите на настоящия регламент. Такова решение се взема след консултация със съответните държави членки.

5. Докладът на държавата членка и решението на Комисията, посочени в параграф 4, са валидни за срока на съответния референтен период, до тях се предоставя публичен достъп и препратка към тях се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 4

**Принципи на общата схема за таксуване**

1. Общата схема за таксуване следва принципите, определени в член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004.
2. Установените разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута се финансират посредством маршрутни такси, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или от други приходи.
3. Установените разходи за терминално аеронавигационно обслужване се финансират посредством терминални такси, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване, в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или от други приходи.
4. Параграфи 2 и 3 не засягат финансирането на освобождаването на някои ползватели на аеронавигационно обслужване чрез други източници на финансиране в съответствие с член 10.
5. Общата схема за таксуване осигурява прозрачност и консултации с представители на ползвателите на въздушното пространство по отношение на разходната база и разпределението на разходите между различните услуги.
6. Приходи, получени от маршрутни или терминални такси, определени в съответствие с членове 11 и 12 от настоящия регламент, не се използват за финансиране на търговски дейности от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

## Член 5

**Създаване на зони за събиране на такси**

1. Държавите членки създават зони за събиране на такси във въздушното пространство, което попада под тяхна отговорност, ако на ползвателите на въздушно пространство се предоставя аеронавигационно обслужване.
2. Зоните за събиране на такси се определят по начин, съгласуван с контролните операции и обслужването на въздушното движение, след консултиране с ползвателите на въздушното пространство.
3. Зоната за събиране на маршрутни такси се простира от земята до горното въздушно пространство, включително. В сложни летищни зони, държавите членки могат да създадат специфична зона в рамките на една зона за събиране на такси.
4. Ако зоните за събиране на такси се простират във въздушното пространство на повече от една държава членка, съответните държави членки осигуряват съгласуваността и еднообразието на прилагане на настоящия регламент за съответното въздушно пространство.

5. Дадена зона за събиране на терминални такси може да бъде променена в рамките на един референтен период. В този случай държавите членки:

- а) предоставят на Комисията информация за съответните разходи и данни за въздушното движение, за да може тя да възпроизведе последователни серии от данни за разходите и въздушното движение, които отразяват ситуацията преди и след промяната, и да изпълни своите задачи за наблюдение на ефективността в съответствие с член 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- б) се консултират с представители на ползватели на въздушното пространство, и докладват техните коментари на Комисията;
- в) предоставят на Комисията оценка на въздействието на промените върху целите относно ефективността на разходите за терминално аеронавигационно обслужване, и посочват как ще извършват наблюдение на ефективността през останалата част от референтния период.

## ГЛАВА II

**РАЗХОДИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ**

## Член 6

**Допустими услуги, съоръжения и дейности**

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

Тези разходи включват разходи за управление и обучение, проучвания, изпитвания и опити, както и за научноизследователско и развойна дейност във връзка с тези услуги.

2. Държавите членки могат да посочват следните разходи като установени разходи, съгласно член 15, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 550/2004, когато те са възникнали в резултат на 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, произтичащи от международни споразумения.

3. В съответствие с член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004, част от приходите от такси могат да бъдат използвани за финансиране на съвместни проекти за мрежови функции, които са от особено значение за подобряване на общата ефективност на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване. В такива случаи държавите членки въвеждат подробни и прозрачни счетоводни практики, за да се гарантира, че ползвателите на въздушното пространство не се таксуват двойно. Установените разходи, произтичащи от един съвместен проект, трябва да бъдат ясно посочени в съответствие с приложения II и VII.

4. Инвестиции в нови системи за УВД и разходи за съществено модернизиране на съществуващи системи за УВД са допустими, при условие че те са в съответствие с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, и по-специално посредством съвместните проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

#### Член 7

##### Изчисляване на разходите

1. Установените разходи и действителните разходи включват разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности, посочени в член 6 от настоящия регламент и 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 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, установените разходи се фиксират както в номинално, така и в реално изражение, преди началото на всеки референтен период, като част от плана за ефективност за всяка календарна година от референтния период. За всяка година от референтния период, разликата между установените разходи в номинално изражение преди референтния период и установените разходи, коригирани въз основа на разликата между реалната инфлация, регистрирана от Комисията чрез хармонизиран индекс на потребителските цени на Евростат, публикуван през април на годината N, и прогнозната инфлация, посочена в плана за ефективност, за годината, предшестваща референтния период и за всяка година от референтния период, се пренася в година N + 2 за изчисляването на таксовата единица.

Установените разходи и действителните разходи се изчисляват в национална валута. При създаване на обща зона за събиране на такси с единна таксова единица 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 изпълнение на член 17, параграф 1, трета алинея от настоящия регламент. Държавите членки уведомяват Комисията и Евроконтрол за това.

2. Разходите, упоменати в параграф 1, се разбиват на разходи за персонал, други оперативни разходи, амортизационни разходи, капиталови разходи и разходи с извънреден характер, включващи платени невъзстановими такси и мита и всички други свързани разходи.

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

Другите оперативни разходи включват разходи, направени за покупка на стоки и услуги, използвани за предоставяне на аеронавигационно обслужване, по-специално услуги, възложени на външни изпълнители, външен персонал, материали, енергия, комунални услуги, наеми на сгради, оборудване и съоръжения,

поддръжка, разходи за застраховки и пътни разходи. Когато доставчик на аеронавигационно обслужване закупува други аеронавигационни услуги, доставчикът на обслужване включва действителните разходи за тези услуги в другите си оперативни разходи.

Амортизационните разходи са свързани с общите дълготрайни активи в експлоатация за целите на аеронавигационното обслужване. Дълготрайните материални активи се амортизират в съответствие с техния очакван експлоатационен 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 принципа на историческите цени или счетоводно отчитане на принципа на текущите стойности. Методиката не се променя за срока на амортизацията и съответства на капиталовите разходи (номинална стойност на капитала за отчитане по метода на историческите цени и капиталовите разходи понастоящем за отчитане по метода на текущите стойности). Когато се прилага счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, се предоставя също еквивалентна информация за счетоводното отчитане на принципа на историческите цени с цел сравняване и оценка.

Капиталовите разходи са равни на производението на:

- а) сумата на средната нетна балансова стойност на дълготрайните материални активи и евентуалните корекции в общите активи, определени от националния надзорен орган и използвани от доставчик на аеронавигационно обслужване в действие или в процес на изграждане, и на средната стойност на нетните текущи активи, без лихвоносните сметки, които се изискват за предоставянето на аеронавигационно обслужване; както и
- б) претеглената средна стойност на лихвения процент по дълговите ценни книжа и на възвращаемостта 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.

3. За целите на изчисляването на капиталовите разходи, както е посочено в параграф 2, факторите, на които трябва да се отдаде значение, трябва да се базират на съотношението във финансирането между дълг и собствен капитал. Лихвеният процент по дълговите ценни книжа е равен на претегления среден лихвен процент по дълговите ценни книжа на дадения доставчик на аеронавигационно обслужване. Възвращаемостта на собствения капитал е посочената в плана за ефективност за отчетния период и се основава на действителния финансов риск, понесен от доставчика на аеронавигационно обслужване, според направената преди референтния период оценка.

Когато активите не принадлежат на доставчика на аеронавигационно обслужване, но са включени в изчислението на капиталовите разходи, държавите членки гарантират, че разходите за тези активи не се възстановяват двойно.

4. Изчисляването на действителните разходи може да включва възстановяването на разходите за реструктуриране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени в референтни периоди, предхождащи референтните периоди на възстановяване, при условие че могат да представят икономически аргументи, доказващи възникването на нетни ползи за ползвателите с течение на времето.

Националният надзорен орган представя на Комисията тези икономически аргументи, план за възстановяването на разходите за реструктуриране, както и резултатите от консултациите с представителите на ползвателите на въздушното пространство относно въпросните аргументи и план.

Когато Комисията сметне, че е доказано възникването на очакваната нетна полза за ползвателите с течение на времето, тя уведомява съответната държава членка за това в срок от пет месеца след постъпването на представените от националния надзорен орган документи.

Когато Комисията установи, че възникването на очакваната нетна полза за ползвателите с течение на времето не е доказано, тя взема решение в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, в срок от пет месеца след постъпването на представените от националния надзорен орган документи, че разходите за реструктуриране на доставчиците на аеронавигационно обслужване не могат да бъдат възстановени, и уведомява за това въпросната държава членка.

Въпросната държава членка докладва за развитието на разходите за реструктуриране и нетните ползи за ползвателите в своя годишен доклад в съответствие с член 18, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.

#### Член 8

##### Разпределение на разходите

1. Разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности по смисъла на член 6 се разпределят по прозрачен начин върху зоните за събиране на такси, по отношение на които те действително са направени.

Когато разходите са направени в различни зони за събиране на такси, те се разпределят пропорционално въз основа на прозрачна методика, съгласно член 9.

2. Разходите за терминално обслужване са свързани със следните услуги:

- а) услуги във връзка с контрола на летищното движение и летищно информационно обслужване, включително консултантски услуги за въздушното движение и услуги за предупреждаване;
- б) услуги по въздушното движение, свързани с подхождането и отлитането на въздухоплавателни средства в рамките на определено разстояние от летището въз основа на експлоатационните изисквания;
- в) подходящо разпределение на всички други компоненти на аеронавигационно обслужване, отразяващо пропорционалното разпределение между обслужването по маршрута и терминалното обслужване.

За целите на параграф 2, букви б) и в), преди началото на всеки референтен период и за всяко летище държавите членки определят критериите за разпределяне на разходите между терминалното обслужване и обслужването по маршрута и информират за това Комисията.

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

4. Ако ПВП полети са освободени от задължения в съответствие с член 10, доставчикът на аеронавигационно обслужване установява разходите за аеронавигационно обслужване, предоставено на ПВП полети, и ги отделя от разходите за обслужване, предоставено на ППП полети. Тези разходи могат да бъдат определени по метода на пределните разходи, при който се отчитат ползите за ППП полетите, произтичащи от обслужването, предоставено на ПВП полети.

#### Член 9

##### Прозрачност на разходите и на механизма за таксуване

1. Държавите членки канят по координиран начин най-късно седем месеца преди началото на всеки референтен период представители на ползвателите на въздушното пространство на консултация относно установените разходи, планираните инвестиции, прогнозите относно единиците обслужване, политиката за таксуване и съответните таксови единици. Те се подпомагат от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Държавите членки определят по прозрачен начин своите разходи на национално равнище или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, в съответствие с член 6, и съобщават 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 и по съгласуван начин канят представители на ползвателите на въздушното пространство на консултация относно всяко отклонение от прогнозите, особено по отношение на:

- а) съпоставянето на реалния обем на въздушното движение и разходите спрямо прогнозите за обема на въздушно движение и установените разходи;
- б) прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, определен в член 13;
- в) прилагането на механизма за поделяне на разходите, определен в член 14;
- г) схемите за материално насърчаване, предвидени в член 15;
- д) схемите за модулиране на таксите, предвидени в член 16.

Консултацията може да се организира на регионален принцип. Представителите на ползвателите на въздушното пространство запазват правото си да изискват провеждането на допълнителни консултации. Консултации с ползвателите се организират систематично и след активирането на определен механизъм за предупреждение, както е предвидено в членове 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, водещ до преразглеждане на установените единични разходи.

2. Информацията, посочена в параграф 1, се основава на отчетните таблици и подробните правила, определени в приложения II, VI и VII. Когато в съответствие с член 3 бъде установено, че терминалното аеронавигационно обслужване или КНО, МЕТ и АИО обслужването подлежи на пазарни условия, информацията, посочена в параграф 1, се основава на отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложение III. Съответните документи се предоставят на представители на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи три седмици преди консултативната среща. За годишната консултация, 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 юни.

3. С цел да се позволи отчитане на постигнатата ефективност, както е установено в член 18, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, държавите членки съобщават на Комисията и Евроконтрол до 1 юни всяка година действително направените от тях разходи през предходната година, както и разликата между действителните разходи и установените разходи, които са заложили в плана за ефективност, като използват отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложения II, VI и VII. Държавите членки, които са решили, че терминалното аеронавигационно обслужване или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО подлежи на пазарни условия в съответствие с член 3, предоставят тази информация, като използват отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложение III.

### ГЛАВА III

#### ФИНАНСИРАНЕ НА ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ ЧРЕЗ ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ

##### Член 10

#### Освобождение от такси за аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки освобождават от маршрутни такси:

- а) полети, извършвани от въздухоплавателни средства с максимално разрешено излетно тегло по-малко от два тона;
- б) смесени ПВП/ППП полети в зоните за събиране на такси, когато те се извършват изключително по ПВП и ако не се налагат такси на ПВП полети;
- в) полети, извършвани изключително за превоз в рамките на официална мисия на властващи монарси и най-близките членове на техните семейства, държавни глави, правителствени ръководители и министри; във всички случаи изключението трябва да бъде отбелязано с подходящ индикатор на състоянието или забележка в полетния план;
- г) полети за издирване и спасяване, разрешени от съответния компетентен орган.

2. Държавите членки могат да освобождават от маршрутни такси:

- а) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства на която и да е държава;

б) тренировъчни полети, извършвани единствено с цел получаване на лиценз или категория, в случай на летателен екипаж, когато това е обосновано чрез подходяща забележка в плана на полета; полетите трябва да се извършват единствено в рамките на въздушното пространство на съответната държава членка и не трябва да се използват за превоз на пътници и/или товари или за позициониране или преместване на самото въздухоплавателно средство;

в) полети, извършвани единствено с цел проверка или изпитване на техниката, използвана или предназначена за използване като наземна помощ при аеронавигацията, но не и полети за позициониране на въздушните въздухоплавателни средства;

г) полети, приключващи на летището, от което е излетяло въздухоплавателното средство и когато не е предприемано междинно кацане;

д) ПВП полети;

е) полети на хуманитарни мисии, за които има разрешение от съответен компетентен орган;

ж) митнически и полицейски полети.

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

4. Разходите, направени за освободените от такси полети, се състоят от:

а) разходи за освободените ПВП полети, както са посочени в член 8, параграф 4;

б) разходи за освободените ППП полети, които се изчисляват като произведение от разходите, направени за ППП полети, по съотношението между броя на освободените единици обслужване и общия брой единици обслужване, като общият брой единици обслужване е сумата от единиците обслужване за ППП полети и единиците обслужване за ПВП полети, които не са освободени. Разходите, направени за ППП полети, са равни на общите разходи, от които са извадени разходите за ПВП полети.

5. Държавите членки гарантират възстановяването на разходите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени за освободени полети.

##### Член 11

#### Изчисляване на маршрутни такси

1. Без да се засяга възможността съгласно член 4, параграф 2 за финансиране на аеронавигационното обслужване по маршрута от други приходи, маршрутната такса за аеронавигационно обслужване за конкретен полет в конкретна зона за събиране на такси е равна на произведението от таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на такси, и броя на единиците обслужване по маршрута за конкретния полет.

2. Таксовата единица и единиците обслужване по маршрута се изчисляват в съответствие с приложение IV.

## Член 12

**Изчисляване на терминални такси**

1. Без да се засяга възможността съгласно член 4, параграф 3 за финансиране на терминалното аеронавигационно обслужване от други приходи, терминалната такса за конкретен полет в конкретна зона за събиране на терминални такси е равна на производението от таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на терминални такси, по броя на единиците терминално обслужване за конкретния полет. За целите на събирането на такси, подходът и отлитането се таксуват като еднократно ползване. Единицата, която се отброява, е или пристигането, или отлитането.

2. Таксовата единица и единиците терминално обслужване се изчисляват в съответствие с приложение V.

## Член 13

**Поделяне на риска, свързан с въздушното движение**

1. Механизмът за поделяне на риска се прилага в съответствие с принципите, посочени в член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.

2. Следните разходи не подлежат на поделяне на риска и водят до увеличаване или намаляване на установените разходи през следващата(ите) година(и), независимо от развитието на въздушното движение:

- а) установените разходи, определени в съответствие с член 6, параграф 2, с изключение на споразуменията за трансгранично предоставяне на аеронавигационно обслужване;
- б) установените разходи за метеорологично обслужване;
- в) корекциите, произтичащи от разликата между прогнозната и действителната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1;
- г) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4;
- д) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение;
- е) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на разходите, както е посочено в член 14;
- ж) бонусите и санкциите, произтичащи от финансовите схеми за стимулиране, посочени в член 15;
- з) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аеронавигационно обслужване в приложение на член 16;
- и) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;

й) за втория референтен период — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. включително, по отношение на аеронавигационното обслужване по маршрута и до 2014 г. по отношение на терминалното аеронавигационно обслужване.

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 N действителният брой на единиците обслужване не надвишава или е спаднал с повече от 2 % под прогнозната стойност, установена в плана за ефективност за посочената година N, допълнителните или изгубените приходи на доставчика на аеронавигационно обслужване по отношение на установените разходи не се пренасят.

4. Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване превишава с повече от 2 % прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за посочената година N, установените разходи за година N + 2 се намаляват с минимум 70 % от допълнителните приходи, получени от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване е спаднал с повече от 2 % под прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за посочената година N, най-рано от година N + 2 установените разходи се увеличават с максимум 70 % от загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

5. Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване е под 90 % от прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за същата година N, най-рано от година N + 2 установените разходи се увеличават с целият обем на загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване надвишава 110 % от прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за същата година N, установените разходи за година N + 2 се намаляват с целия обем на допълнителните приходи, получени от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.



б. За терминалното аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летища с по-малко от 225 000 ППП въздушни транспортни движения годишно държавите членки могат да решат да не се прилагат разпоредбите на параграфи 3, 4 и 5 по-горе. Държавите членки информират Комисията за своето решение в срок от два месеца след публикуването на настоящия регламент.

#### Член 14

##### Поделяне на разходите

1. Механизмът за поделяне на разходите се прилага в съответствие със следните принципи:

- 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 покрива от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, държава членка или квалифицирана организация;

2. Разходи, освободени от прилагането на параграф 1, букви а) и б):

а) Разпоредбите за поделяне на разходите в параграф 1, букви а) и б) не се прилагат към разликата между установените разходи и действителните разходи за разходните позиции, по отношение на които съответният доставчик на аеронавигационно обслужване, държава членка или квалифицирани организации са предприели разумни и ясно изразени мерки за управление, но за които може да се счита, че са извън техния контрол в резултат на:

- i) непредвидени промени в националното пенсионно законодателство, законодателството за пенсионното счетоводство или пенсионните разходи в резултат на непредвидени условия на финансовия пазар;
  - ii) съществени промени в лихвените проценти по заеми, за финансиране на разходи, произтичащи от предоставянето на аеронавигационно обслужване;
  - iii) непредвидени нови елементи на разходите, невключени в националния план за ефективност, но изисквани по силата на законови задължения;
  - iv) непредвидени промени в националното данъчно законодателство;
  - v) непредвидени промени в разходите или приходите, произтичащи от международни споразумения.
- б) Без да се засягат разпоредбите на член 7, параграф 1, трета алинея, всяка една разходна позиция, включена в параграф 2, буква а), се определя от националния надзорен орган, а в плана за ефективност за всяка една разходна позиция във връзка с предходния референтен период се посочва:
- i) пълно описание на разходната позиция;

ii) разходите, отнесени към тази позиция в плана за ефективност;

iii) обосновка защо разходната позиция се счита за допустима по силата на параграф 2, буква а), а не на параграф 1, буква а) и буква б);

iv) външните събития или обстоятелства, намиращи се извън контрола на съответните национални надзорни органи, доставчика на аеронавигационно обслужване или квалифицираната организация, които са причина за възникналата разлика между действителните и установените разходи, свързани с тази разходна позиция;

v) предприетите действия за управление на риска на разходите, свързан с тази позиция.

в) Разликите между действителните разходи и установените разходи по отношение на тези елементи трябва да бъдат идентифицирани и обяснени в съответствие с приложение VII, точка 2.

г) Когато в продължение на целия референтен период, в резултат на приспадане на разходи по силата на параграф 2, буква а), действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се връща на ползвателите на въздушното пространство посредством пренос в следващия(те) референтен(ни) период(и).

д) Когато в продължение на целия референтен период, в резултат на добавяне на разходи по силата на параграф 2, буква а), действителните разходи са по-високи от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се прехвърля върху ползвателите на въздушното пространство посредством пренос в следващия(те) референтен(ни) период(и).

е) Съответният национален надзорен орган установява всяка година дали отклонението на действителните разходи от установените разходи наистина се дължи на релевантни събития или обстоятелства, посочени в параграф 2, буква а), и в съответствие с разпоредбите на точка 2, буква б). Освен това той трябва да се увери, че отклонението в разходите, което следва да бъде прехвърлено върху ползвателите, е конкретно идентифицирано и класифицирано. Той уведомява ползвателите на въздушното пространство и докладва на Комисията относно резултатите от своята оценка ежегодно. Когато Комисията констатира в срок от шест месеца след получаване на годишния доклад за оценката от съответния национален надзорен орган, че в него не се установява, че отклонението на действителните от установените разходи наистина се дължи на релевантни събития или обстоятелства, посочени в параграф 2, буква а) и в съответствие с разпоредбите на точка 2, буква б), тя взема решение в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, че на съответните държави членки не се разрешава да прилагат разпоредбите на параграф 2 по отношение на отклонението на действителните от установените разходи, частично или изцяло, в съответствие с напразнените от нея констатации.

ж) За пренесените обеми се посочват съответните фактори и се дава описание в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение VI.

#### Член 15

### Схеми за финансово стимулиране на доставчиците на аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки приемат мерки за финансово стимулиране на своите доставчици на аеронавигационно обслужване в ключовата за ефективността област „капацитет“ и могат да приемат такива мерки в ключовата за ефективността област „околна среда“ в съответствие с член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013. Тези мерки за стимулиране се състоят от бонуси за надхвърляне и санкции за недостигане на целевите равнища на ефективност и следва да се добавят към или да се приспадат от приетите установени разходи в зависимост от нивото на постигнатата ефективност.

Такива схеми за финансово стимулиране, трябва да съответстват на следните принципи:

- a) таксовата единица за година  $N + 2$  се коригира, така че да се предвиди бонус, ако съответната цел относно ефективността за година  $N$  бъде надхвърлена от действителното равнище на ефективност на доставчика на аеронавигационно обслужване, или санкция, ако тя не бъде достигната;
  - б) приложимите нива на бонусите и санкциите трябва да са съизмерими с целите, които трябва да бъдат постигнати, и с постигнатата ефективност. Не трябва да има бонуси за равнище на ефективност, което е равно на или по-ниско от очакваното съгласно целите относно ефективността;
  - в) приложимите нива на бонусите и санкциите трябва да са равни;
  - г) максималният размер на съвкупните бонуси и максималният размер на съвкупните санкции не трябва да надвишава 1 % от приходите от аеронавигационно обслужване в година  $N$ ;
  - д) нивата на отклоненията в ефективността, както и приложимите нива на бонусите и санкциите се определят след консултацията, посочена в член 9, и се фиксират в плана за ефективност;
  - е) в случай на цели на равнището на функционални блокове въздушно пространство, бонуси и санкции се прилагат за съответните доставчици на аеронавигационно обслужване;
  - ж) за ключовата за ефективността област „капацитет“ целевите равнища на ефективност могат да бъдат коригирани, така че да включват само причини за закъснения, свързани с капацитета на КВД, маршрутизацията от КВД, персонала на КВД, оборудването на КВД, управлението на въздушното пространство и специално събитие с кодовете C, R, S, T, M и P от ръководството на потребителя за УПКВД.
2. Националните органи за надзор следят за правилното прилагане на тези схеми за стимулиране от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

#### Член 16

### Модулиране на такси за аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки, следвайки предложението за консултации, предвидено в член 9, могат да модулират на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство и при недискриминиращи и прозрачни условия таксите за аеронавигационно обслужване, дължими от ползвателите на въздушното пространство, за да отразят техните усилия, по-специално:

- a) за оптимизиране използването на аеронавигационното обслужване;
- б) за намаляване въздействието на полетите върху околната среда;
- в) за намаляване на общите разходи на аеронавигационното обслужване и увеличаване на неговата ефикасност, по-специално чрез модулиране на таксите съобразно степента на натоварване на мрежата в дадена зона или по даден маршрут в даден момент.

Модулацията на таксите не води до каквато и е обща промяна на приходите за доставчика на аеронавигационно обслужване. Прекомерни или недостатъчни възстановявания се пренасят в следващия период.

2. Таксите за аеронавигационно обслужване могат също да бъдат модулирани (при недискриминиращи и прозрачни условия) с цел да се ускори внедряването на функциите за УВД на SESAR. Модулацията може да е насочена по-специално към предоставяне на стимули за оборудване на въздухоплавателни средства със системи, включени в съвместни проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

3. Модулирането на такси за аеронавигационно обслужване означава изменение на маршрутната такса и/или терминалната такса изчислени въз основа на разпоредбите на членове 11 и 12.

4. Националните надзорни органи следят за правилното прилагане на тези схеми за стимулиране от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

#### Член 17

### Определяне на таксови единици за зони за събиране на такси

1. Държавите членки осигуряват ежегодното определяне на таксовите единици за всяка зона за събиране на такси. Без да се засяга параграф 2, таксовите единици не се променят в хода на годината.

Таксовите единици се определят съгласно следния процес:

- a) За всяка година от референтния период таксовите единици за година  $N$  се изчисляват към 1 ноември на годината  $N-1$  въз основа на установените единични разходи, включени в плана за ефективност, и корекциите, посочени в точка 2.2 от приложение IV и приложение V към настоящия регламент.
- б) Таксовите единици за година  $N$  трябва да бъдат представени от държавата членка на Комисията до 1 юни на година  $N-1$ , съгласно изискванията на член 9, параграфи 1 и 2.

- в) Комисията оценява тези таксови единици спрямо разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.
- г) Когато Комисията установи, че таксовите единици са съобразени с разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, тя уведомява за това съответната държава членка в срок от четири месеца след предоставянето на таксовите единици.
- д) Когато Комисията установи, че таксовите единици не са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, тя информира в срок от четири месеца след предоставянето на таксовите единици съответната държава членка, която в срок от един месец представя на Комисията преработените таксови единици.
- е) Държавите членки информират Комисията и Евроконтрол, ако е уместно, за таксовите единици за всяка зона за събиране на такси най-късно до 1 ноември на година N-1.

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 съответните държави членки. Съответните държави членки уведомяват Комисията и Евроконтрол за приложимата валута.

2. Ако плановете за ефективност са приети след 1 ноември на годината, предхождаща годината, през която започва референтният период, или са преразгледани в съответствие с членове 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, таксовите единици се преизчисляват при необходимост въз основа на окончателно приетия план или приложимите коригиращи мерки. За тази цел и в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, държавите членки трябва да изчисляват и започват да прилагат своите таксови единици в съответствие с приетия план за ефективност възможно най-рано през първата година от референтния период или първата година на прилагане на преразгледаните плановете и цели за ефективност. Разликата в приходите, дължаща се на временното прилагане на първоначалната таксова единица, се пренася в изчисленията на таксовите единици за следващата година. За първата година от референтния период или първата година на прилагане на преразгледаните плановете и цели за ефективност, механизмът за поделение на риска, свързан с въздушното движение, предвиден в член 13, се прилага въз основа на установените разходи и единици обслужване, заложиени в окончателно приетия план за ефективност, и на действителните единици обслужване за годината.

#### Член 18

##### Събиране на такси

1. Събирането на такси от държавите членки може да става посредством единна такса за 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, отразяваща разходите по фактуриране и събиране на таксите. Държавите членки гарантират, че сумите, събрани от тяхно име се използват за финансиране на разходите, определени в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

2. Ползвателите на аеронавигационно обслужване заплащат съвременно и изцяло всички такси по обслужването.

3. Държавите членки осигуряват прилагането на ефективни мерки за принудително изпълнение. Тези мерки могат да включват отказ на обслужване, задържане на въздухоплавателно средство или други мерки за принудително изпълнение в съответствие с приложимото законодателство.

#### ГЛАВА IV

##### ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 19

##### Обжалване

Държавите членки гарантират, че решенията, взети в съответствие с настоящия регламент, са подходящо обосновани и подлежат на ефективно преразглеждане и/или процедура на обжалване.

#### Член 20

##### Улесняване на надзора

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

- а) да извършват преглед на съответните счетоводни документи, инвентарни книги и всякакви други материали, отнасящи се до определянето на такси за аеронавигационно обслужване;
- б) да правят копия на такива документи или на извлечения от тях;
- в) да искат устни обяснения на място;
- г) да влизат в съответните помещения, терени или превозни средства.

Тези инспекции и проучвания се извършват в съответствие с процедурите, които са в сила в държавата членка, в която те трябва да бъдат предприети.

#### Член 21

##### Преразглеждане

Преразглеждането от страна на Комисията на схемата за ефективност, посочена в член 24 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 включва механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, посочен в член 13, механизма за поделение на разходите, посочен в член 14, схемите за стимулиране, установени съгласно член 15, модулирането на таксите съгласно член 16, както и тяхното въздействие и ефективност при постигането на поставените цели за ефективност.

#### Член 22

##### Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

2. Настоящият регламент се прилага от началото на втория референтен период, както е определено в член 8 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, до края на посочения период. Що се отнася до прилагането на схемата за отчитане на ефективността, с цел да се даде възможност за приемането на валидните за целия Европейски съюз цели, предвидени в член 10, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, преди началото на втория референтен период и за подготовката и приемането на планове за ефективност в съответствие с разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, член 1, параграф 5, член 3, член 7, параграф 4, член 9, член 14, параграф 2, букви б) — е) и член 17, както и приложенията към настоящия регламент се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 23

**Отмяна на Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията**

Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 година за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване се отменя, считано от 1 януари 2015 г.

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

Съставено в Брюксел на 3 май 2013 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**ОЦЕНКА НА НАЛИЧИЕТО НА ПАЗАРНИ УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ТЕРМИНАЛНО АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ И/ИЛИ КНО, МЕТ И АИО ОБСЛУЖВАНЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 3**

Условията, които трябва да бъдат оценени, за да се определи дали терминалното аеронавигационно обслужване и/или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставят при пазарни условия са, както следва:

1. Степента, в която доставчици на аеронавигационно обслужване могат свободно да предлагат предоставяне или да се оттеглят от предоставянето на такова обслужване:
  - а) съществуването по един или друг начин на значителни правни или икономически пречки, които биха могли да възпрепятстват доставчиците на аеронавигационно обслужване да предлагат, да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на такова обслужване;
  - б) продължителността на договора, и
  - в) съществуването на процедура, която позволява прехвърлянето на активи и персонал от един доставчик на аеронавигационно обслужване към друг.
2. Степента, в която е възможен свободен избор по отношение на доставчик на обслужване, включително, когато става въпрос за летища, възможността за собствено предоставяне:
  - а) съществуването по един или друг начин на правни, договорни или практически пречки за смяната на доставчика на обслужване или, в случай на терминално аеронавигационно обслужване, за преминаване на летищата към собствено аеронавигационно обслужване;
  - б) ролята на представителите на ползвателите на въздушното пространство при избора на доставчик на обслужване.
3. Степента, в която може да се избира измежду няколко доставчика на обслужване:
  - а) съществуването на публична тръжна процедура (не се прилага в случай на собствено обслужване);
  - б) ако е приложимо, доказателства за участието в тръжната процедура на алтернативни доставчици на обслужване, които са предоставяли обслужване в миналото, включително възможността за собствено обслужване за летища.
4. За терминално аеронавигационно обслужване — степента, в която летищата са подложени на ценови натиск или регулиране на базата на икономическо стимулиране:
  - а) дали летищата активно се конкурират за бизнеса на авиолиниите;
  - б) степента, в която летищата поемат таксата за аеронавигационно обслужване;
  - в) дали летищата оперират в конкурентна среда или в условията на икономическо стимулиране, което трябва да ограничи отгоре цените или по някакъв друг начин да стимулира намаляването на разходите.
5. Когато доставчикът на терминално аеронавигационно обслужване или на КНО, МЕТ и АИО обслужване осигурява също аеронавигационно обслужване по маршрута, тези дейности подлежат на отделно счетоводство и отделна отчетност.
6. За терминалното аеронавигационно обслужване оценката съгласно настоящото приложение се извършва поотделно на всяко летище, в зависимост от случая.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ПРОЗРАЧНОСТ НА РАЗХОДИТЕ И ПРОЗРАЧНОСТ НА ЕДИНИЧНИТЕ РАЗХОДИ**

## 1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетната таблица в настоящото приложение за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всяка година на 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 всяко летище, предмет на разпоредбите на настоящия регламент. За летища с по-малко от 70 000 ППП въздушни транспортни движения годишно, където разходите се изчисляват като средна стойност за предходните три години, разходите могат да бъдат представени в консолидиран вид.

Когато дадена зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство на няколко държави членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с правилата, посочени в член 5, параграф 4.

Действителните разходи се определят въз основа на окончателните заверени сметки. Разходите се определят в съответствие с бизнесплана, изискван съгласно сертификата, и се отчитат във валутата, в която са определени, съгласно член 7, параграф 1, четвърта алинея.

Действителният брой на единиците обслужване се определя въз основа на данните, предоставени от организацията, която фактурира и събира таксите. Всяка разлика спрямо тези данни следва да бъде надлежно обоснована в допълнителната информация.

С цел да се улесни определянето от Комисията на валидни за целия Европейски съюз цели относно ефективността и без да се засягат плановете за ефективност, които трябва да бъдат приети на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, деветнадесет месеца преди началото на референтния период държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетна таблица с първоначалните прогнозни стойности.

Таблица 1 - Общи разходи и единични разходи

Наименование на зоната за събиране на такси					Референтен период : N - N+4									
Валута														
Наименование на организацията:														
Установени разходи (план за ефективност)					Действителни разходи									
Подробни данни за разходите					N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Подробни данни, групирани според характера (в номинално изражение)</b>														
1.1 Персонал														
1.2 Други оперативни разходи <sup>(1)</sup>														
1.3 Амортизация														
1.4 Капиталови разходи														
1.5 Извънредни позиции														
1.6 Общи разходи														
Общо % n/n-1														
Персонал % n/n-1														
Други оп. % n/n-1														
<b>2. Подробни данни, групирани според услугата (в номинално изражение)</b>														
2.1 Управление на въздушното движение														
2.2 Комуникации <sup>(2)</sup>														
2.3 Навигация <sup>(2)</sup>														
2.4 Наблюдение <sup>(2)</sup>														
2.5 Издирване и спасяване														
2.6 Аеронавигационна информация <sup>(2)</sup>														
2.7 Метеорологично обслужване <sup>(2)</sup>														
2.8 Разходи за надзор														
2.9 Други държавни разходи <sup>(1)</sup>														
2.10 Общи разходи														
Общо % n/n-1														
УВД % n/n-1														
КНО обслужване % n/n-1														
<b>3. Допълнителна информация (в номинално изражение)</b>														
<b>Средна база на активите</b>														
3.1 Нетна счетоводна стойност на дълготрайните активи														
3.2 Корекции на общите активи														
3.3 Нетни краткотрайни активи														
3.4 Общо база на активите														
<b>Капиталови разходи %</b>														
3.5 Капиталови разходи преди данъчните отчисления														
3.6 Възвращаемост на собств. капитал														
3.7 Средни лихви по дълговете														
<b>Разходи за съвместни проекти</b>														
3.8 Общо разходи за съвместни проекти														

**Разходи, които не подлежат на поделене (член 14, параграф 2, буква б))**

3.9 Общо разходи, които не подлежат на поделене										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**4. Общо разходи след изваждане на разходите за обслужване на полети, освободени от такси (в номинално изражение)**

4.1 Разходи за освободени ПВП полети										
4.2 Общо установени/действителни разходи										

**5. Показател за ефективност - установена/действителна единична цена (в реално изражение)**

5.1 Инфлация % <sup>(3)</sup>										
5.2 Индекс на цените <sup>(4)</sup>										
5.3 Общо разх. в реално изражение <sup>(5)</sup>										
Общо % n/n-1										
5.4 Общо единици обслужване										
Общо % n/n-1										
5.5 Единични разходи										
Общо % n/n-1										

Позиции от базата на разходите и активите в хил. - Единици обслужване в хил.

<sup>(1)</sup> Включително разходи за ЕВРОКОНТРОЛ (вж. подробности в таблица 3).

<sup>(2)</sup> Да не се попълва, когато това обслужване се предоставя съгласно разпоредбите на член 3

<sup>(3)</sup> Действителна/прогнозна инфлация, използвана за определяне на установените разходи в номинално изражение – действителна/презгледана прогнозна инфлация

<sup>(4)</sup> Прогнозен индекс на цените - база 100 в година N-3    инфлация N-2 :    инфлация N-1:

Действителен индекс на цените - база 100 в година N-3    инфлация N-2 :    инфлация N-1:

<sup>(5)</sup> Установени разходи (план за ефективност) в реално изражение – действителни/презгледани прогнозни разходи в цена от година N-3



## 2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

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

- а) описание на методиката, използвана за разпределяне на разходите за съоръжения или обслужване между различните аеронавигационни услуги въз основа на списъка на съоръженията и услугите, посочени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО за Европейския регион (Док. 7754), и описание на методиката, използвана за разпределяне на тези разходи между различните зони за събиране на такси;
- б) описание на методиката и предположенията, използвани за определяне на разходите за аеронавигационно обслужване, предоставяно на ПВП полети, когато се правят изключения за ПВП полети в съответствие с член 10;
- в) съгласно член 7, параграф 2 — описание и обосновка на възможните корекции извън разпоредбите на Международните счетоводни стандарти;
- г) 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, се предоставя информация за сравними исторически цени;
- д) обосновка за капиталовите разходи, включително компонентите на базата на активите, евентуалните корекции в общите активи и възвращаемостта на собствения капитал;
- е) сумарните разходи на летище за летища с по-малко от 70 000 ППП въздушни транспортни движения годишно, когато те са представени по консолидиран начин в отчетната таблица;
- ж) определяне на критериите, използвани за разпределяне на разходите между терминалното аеронавигационно обслужване и аеронавигационното обслужване по маршрута за всяко летище, попадащо в обхвата на настоящия регламент;
- з) разбивка на разходите за метеорологично обслужване (МЕТ) на преки разходи и „същински разходи“ за метеорологично обслужване, които се определят като разходи за поддържане на метеорологични съоръжения и услуги, които се използват и за общи метеорологични цели. Тук са включени 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;
- и) описание на методиката, използвана за разпределяне на общите разходи за метеорологично обслужване и същинските разходи за метеорологично обслужване в областта на гражданското въздухоплаване и между зоните за събиране на такси;
- й) съгласно изискването в точка 1, деветнадесет месеца преди началото на референтния период — описание на докладваните прогнозни разходи и обем на въздушното движение;
- к) описание на отчетените действителни разходи и разликата спрямо установените разходи — за всяка година от референтния период;
- л) описание на отчетените действителни единици обслужване и разликите както спрямо прогнозата, така и в сравнение с данните, предоставени от Евроконтрол, когато е уместно, за всяка година от референтния период;
- м) за всяка година от референтния период — разликата между инвестициите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, записани в плановете за ефективност, и действителните разходи, както и разликата между планираната дата на въвеждане в действие на тези инвестиции и действителното състояние.



Таблица Б

Организация: Зона за събиране на такси: Наименование на летището:							Година N		
Летище i	(N-3)	(N-2)	(N-1)	(N)	(N+1)	(N+2)	(N+3)	(N+4)	(N+5)
Годишна цена (a)									
Единица обслужване (b)									
Единична цена									

### 1.2. Допълнителна информация

Освен това държавите членки предоставят най-малкото следната информация:

- a) описание на критериите, използвани за разпределяне на разходите за съоръжения или обслужване между различните аеронавигационни услуги въз основа на списъка на съоръженията и услугите, изброени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, Европейски регион (Док. 7754);
- б) описание и обяснение на разликите между планираните и действителните стойности за година (N-1) по отношение на всички данни, предоставени в таблици А и Б;
- в) описание и обяснение на петгодишните планирани разходи и инвестиции във връзка с очаквания обем на въздушното движение;
- г) описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности;
- д) обосновка за капиталовите разходи, включително компонентите на базата на активите.

### 2. ФИНАНСИРАНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят описание на начина или начините, по които се финансират разходите за аеронавигационно обслужване, за всяка зона за събиране на такси.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

**ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕДИНИЦИТЕ ОБСЛУЖВАНЕ ПО МАРШРУТА И НА СЪОТВЕТНИТЕ ТАКСОВИ ЕДИНИЦИ****1. Изчисляване на единиците обслужване по маршрута**

- 1.1. Единиците обслужване по маршрута се изчисляват като произведение на променливата за разстояние и променливата за тегло на съответното въздухоплавателно средство. Общият брой единици обслужване по маршрута се състои от общия брой единици обслужване на ППП полети, както и общия брой единици обслужване на ПВП полети, които не са освободени в съответствие с член 10.
- 1.2. Променливата 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, представен 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 дадена зона за събиране на такси, променливата за разстояние е равна 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 и за всяко кацане на територията на държава членка.
- 1.5. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, е квадратният корен на частното, получено чрез разделяне на 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 дадено въздухоплавателно средство има множество сертифицирани максимални излетни тегла, се използва най-голямото. 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 променливата за тегло за тип въздухоплавателно средство и за оператор се извършва поне веднъж годишно.

**2. Изчисляване на маршрутните таксови единици**

- 2.1. Таксовата единица за обслужване по маршрута се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
- 2.2. Тя се получава като с прогнозния общ брой единици обслужване по маршрута за съответната година, както е определено в плана за ефективността, се раздели алгебричната сума от следните елементи:
  - i) установените разходи в номинално изражение за съответната година, както е определено в плана за ефективност,
  - ii) компенсацията на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1,
  - iii) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4,
  - iv) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 13,
  - v) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на разходите, както е посочено в член 14,
  - vi) бонусите и санкциите, произтичащи от схемите за финансово стимулиране, посочени в член 15;
  - vii) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аэронавигационно обслужване в приложение на член 16;
  - viii) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;
  - ix) за първите два референтни периода — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. включително;
  - x) приспадане на други приходи.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

**ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕДИНИЦИТЕ ТЕРМИНАЛНО ОБСЛУЖВАНЕ И НА ТАКСОВИТЕ ЕДИНИЦИ ЗА ТЕРМИНАЛНО ОБСЛУЖВАНЕ****1. Изчисляване на единиците терминално обслужване**

- 1.1. Единицата терминално обслужване отговаря на променливата за тегло на съответното въздухоплавателно средство.
- 1.2. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, представлява повдигнатото на степен 0,7 частно от разделянето с петдесет на стойността в тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, посочено в приложение IV, точка 1.5.

**2. Изчисляване на терминални таксови единици**

- 2.1. Терминалната таксова единица се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
- 2.2. Тя се получава като с прогнозния общ брой единици терминално обслужване за съответната година, както е определено в плана за ефективността, се раздели алгебричната сума от следните елементи:
- i) установените разходи в номинално изражение за съответната година, както е определено в плана за ефективност,
  - ii) компенсацията на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1,
  - iii) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4,
  - iv) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 13, ако е уместно,
  - v) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на разходите, както е посочено в член 14,
  - vi) бонусите и санкциите, произтичащи от схемите за финансово стимулиране, посочени в член 15;
  - vii) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аеронавигационно обслужване при прилагането на член 16;
  - viii) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;
  - ix) за първите два референтни периода — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2014 г. включително;
  - x) приспадане на други приходи.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**МЕХАНИЗЪМ НА ТАКСУВАНЕ**

## 1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетната таблица в настоящото приложение 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 на няколко държави членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с разпоредбите на член 5, параграф 4.

Таблица 2 - Изчисляване на таксови единици

Наименование на зоната за събиране на такси : Наименование на организацията:	Референтен период : N - N+4				
Изчисляване на таксови единици	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Установени разходи в номинално изражение и компенсация на инфлацията</b></p> <p>1.1 Установени разходи в номинално изражение - без ПВП - таблица 1</p> <p>1.2 Действителна стойност на инфлацията - таблица 1</p> <p>1.3 Прогнозна стойност на инфлацията - таблица 1</p> <p>1.4 Компенсация на инфлацията <sup>(1)</sup> : сума от год.N, подлежаща на пренос</p> <p><b>2. Прогнозен и действителен общ брой на единиците обслужване</b></p> <p>2.1 Прогнозен общ брой на единиците обслужване (план за ефективност)</p> <p>2.2 Действителен общ брой на единиците обслужване</p> <p>2.3 Действителен / прогнозен общ брой на единиците обслужване (в %)</p> <p><b>3. Разходи, подлежащи на поделение на риск, свързан с възд. движ.</b></p> <p>3.1 Установени разходи в номинално изр. - без ПВП (отчетени в таблица 1)</p> <p>3.2 Компенсация на инфлацията : сума, пренесена в година N</p> <p>3.3 Въздушно движение : суми, пренесени в година N</p> <p>3.4 Поделение на риск, свързан с възд. движ.: доп. приходи, пренесени в година N</p> <p>3.5 Поделение на риск, свързан с възд. движ.: загуби на приходи, пренесени в година N</p> <p>3.6 Разходи, изключени от поделянето : суми, пренесени в година N</p> <p>3.7 Бонус или санкция във връзка с ефективността</p> <p>3.8 Прекомерни(-) или недостатъчни(+) възстановявания <sup>(2)</sup> : суми, пренесени в год. N</p> <p>3.9 Общо за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>3.10 Поделение на риск, свързан с въздушното движение : доп. приходи за година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>3.11 Поделение на риск, свързан с въздушното движение : загуби на приходи за година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>3.12 Прекомерни/недостатъчни възстановявания в резултат на колебания във възд. движение през година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>Параметри за поделянето на риска, свързан с въздушното движение</p> <p>3.13 % допълнителни приходи, върнати на ползвателите през година N+2</p> <p>3.14 % загуби на приходи, поети от ползвателите на въздушното пространство</p> <p><b>4. Разходи, които не подлежат на поделение на риска, свързан с въздушното движение</b></p> <p>4.1 Установени разходи в номинално изражение - без ПВП (таблица 1)</p> <p>4.2 Компенсация на инфлацията : сума, пренесена в година N</p> <p>4.3 Въздушно движение : суми, пренесени в година N</p> <p>4.4 Разходи, изключени от поделянето : суми, пренесени в година N</p> <p>4.5 Разходи за реструктуриране : суми, пренесени в година N</p> <p>4.6 Прекомерни(-) или недостатъчни(+) възстановявания <sup>(2)</sup> : суми, пренесени в год. N</p> <p>4.7 Обща сума за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>4.8 Прекомерни/недостатъчни възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение през година N, подлежащи на пренасяне</p> <p><b>5. Други приходи - прилагана таксова единица (в национална валута)</b></p> <p>5.1 Общо други приходи</p> <p>5.3 от програми за подпомагане от Европейския съюз</p> <p>5.4 от национални публични фондове</p> <p>5.5 Търговски дейности</p> <p>5.6 Други приходи</p> <p>5.7 Всичко общо за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>5.8 Таксова единица за година N (в национална валута)</p> <p>5.9 Компонент ДАО (доставчици) на таксовата единица</p> <p>5.10 Компонент МЕТ на таксовата единица</p> <p>5.11 Държавен компонент (ННО) на таксовата единица</p> <p>5.12 Такс. единица за година N, която би била прилагана без оглед на другите приходи</p>					

Разходи, приходи и други суми в хил. евро - Единици обслужване в хил.

<sup>(1)</sup> Сутарен ефект на годишните разлики между действителната и прогнозната инфлация – корекция на общите установени разходи

<sup>(2)</sup> Прекомерни/недостатъчни възстановявания, извършени до годината на влизане в сила на метода на установените разходи

## 2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

В допълнение държавите членки събират и предоставят най-малкото следната информация:

- а) описание и обосновка за създаването на различните зони за събиране на такси, по-специално по отношение на зоните за събиране на терминални такси и потенциални кръстосани субсидии между летища;
  - б) описание на политиката за освобождаване и описание на финансовите средства за покриване на свързаните с това разходи;
  - в) описание на другите приходи, ако има такива, разбити по различните категории, посочени в член 2, параграф 10;
  - г) описание и обяснение на стимулите, прилагани по отношение на ползвателите на аеронавигационно обслужване по силата на член 15;
  - д) описание и обяснение на модулацията на такси за аеронавигационно обслужване, прилагана съгласно член 16.
-



## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

**ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ**

## 1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки попълват отчетната таблица в настоящото приложение за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всяка година от всеки референтен период.



Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-4								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-3								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-2								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-1								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N+1								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N+2								
<b>Общо корекция поради загубите от поделяне на риска, свързан с въздушното движение</b>								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-5								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-4								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-3								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-2								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-1								
<b>Общо разходи, изключени от поделянето на разходи</b>								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2005 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2006 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2007 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2008 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2009 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2010 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2011 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2012 г. (само терминални навигационни такси)								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2013 г. (само терминални навигационни такси)								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2014 г. (само терминални навигационни такси)								
<b>Общо пренесени суми</b>								

## 2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Освен това държавите членки предоставят най-малкото следната информация:

- а) разбивка на разходите за съвместни проекти по отделни проекти;
  - б) описание на разходите, обусловени от неконтролируеми фактори, групиране според характера им и фактора, включително обосновката и промените в основните предположения;
  - в) описание на преносите на прекомерни или недостатъчни възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. за маршрутните такси и до 2014 г. за терминалните такси;
  - г) описание на преносите, произтичащи от механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, в съответствие с член 13;
  - д) описание на преносите, произтичащи от механизма за поделение на разходите в съответствие с член 14, параграф 2;
-