II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/317 НА КОМИСИЯТА

от 11 февруари 2019 година

за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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) ([1]), и по-специално член 11, параграф 6 от него,

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 ([2]), и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

(1) Със схемата за ефективност, посочена в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004, следва да се подобрят ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в Единното европейско небе.

(2) Схемата за таксуване на аеронавигационното обслужване, посочена в член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004, играе важна роля за успешното прилагане на схемата за ефективност и затова следва да я допълва. Схемата за таксуване следва да допринася за по-голяма прозрачност при определянето, налагането и прилагането на такси за ползвателите на въздушното пространство, както и за ефективността на разходите за предоставяне на аеронавигационно обслужване и за ефективността на полетите, като същевременно се поддържа оптимално равнище на безопасност. Схемата за таксуване следва да е в съответствие със системата на Евроконтрол за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и член 15 от Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“).

(3) В интерес на яснотата и с цел да се осигури адаптирана регулаторна рамка за третия референтен период на схемата за ефективност, е необходимо да се преразгледат правилата за прилагане, уреждащи схемите за ефективност и за таксуване, съдържащи се в Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията ([3]) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията ([4]), и тези разпоредби да се консолидират в един-единствен регламент за изпълнение.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.
([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции (ОВ L 128, 9.5.2013 г., стр. 1).
([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (ОВ L 128, 9.5.2013 г., стр. 31).

(4) Съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 схемата за ефективност следва да обхваща аеронавигационното обслужване и мрежовите функции, посочени в член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([5]). Следователно настоящият регламент следва да се прилага за управителния орган на мрежата, назначен в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ([6]).

(5) Схемите за ефективност и за таксуване следва да подобрят ефективността на аеронавигационното обслужване чрез подход „от врата до врата“, който обхваща както аеронавигационното обслужване при прелитане, така и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата. Те следва да насърчават дългосрочните подобрения в ефективността на аеронавигационното обслужване, както е отразено в Европейския генерален план за управление на въздушното движение (УВД) ([7]), като същевременно се имат предвид първостепенните цели, свързани с безопасността. Схемата за ефективност следва да допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове от въздухоплаването и следва да позволи оптимално използване на въздушното пространство, като се вземат предвид потоците въздушно движение в европейското въздушно пространство.

(6) По искане на Комисията даден орган за преглед на ефективността може да даде независим съвет на Комисията във всички области, които засягат ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в Съюза.

(7) Националните надзорни органи следва да могат да получат от всички заинтересовани страни, включително доставчиците на аеронавигационно обслужване под техен надзор, съответните данни, необходими за осигуряване на правилното прилагане и надзора на настоящия регламент на местно равнище. Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да улесняват инспекциите и проучванията, извършвани от националните надзорни органи с цел наблюдение на изпълнението на схемите за ефективност и за таксуване.

(8) Управителният орган на мрежата следва да предостави съответната информация за определяне на целите на равнището на Съюза, на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство и следва да подкрепя постигането на целите за ефективност чрез мерки и процеси, предвидени в плана за управление на мрежата.

(9) При прилагането на схемата за ефективност Комисията и държавите членки следва да се координират с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA), за да се гарантира, че аспектите на безопасността са надлежно разгледани в съответствие с целите и изискванията за безопасност, произтичащи от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([8]).

(10) Продължителността на референтния период за схемата за ефективност следва да бъде такава, че да предостави сигурността, необходима за изпълнение на многогодишни програми за капиталови разходи, за да се постигне очакваната възвръщаемост на инвестициите под формата на подобрения на ефективността, като същевременно позволява точност на прогнозиране.

(11) Ключовите показатели за ефективност следва да бъдат определени в ключовите за ефективността области: безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите. Тези ключови показатели за ефективност следва да се използват за целите на определянето на постижими, устойчиви, реалистични и обвързани със срокове цели на равнище Европейски съюз, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство. Ключовите показатели за ефективност следва да обхващат както аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, така и мрежовите функции, за да се подобри цялостната работа на мрежата.

(12) Целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, следва да се определят от Комисията, като се отчита нивото на ефективност, постигнато през предходния референтен период или периоди, както и съответните входящи данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата и националните надзорни органи. Информацията от националните надзорни органи следва да включва по-специално първоначалните разходи и информация за прогнозираното въздушно движение за съответния референтен период. Комисията следва да обоснове целите за ефективност, валидни за целия Съюз, с описание на основните допускания и обосновки. Изготвянето на цели за ефективност, валидни за целия Съюз, следва да бъде предмет на консултации със заинтересованите страни.

([5]) Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

([6]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (ОВ L 28, 31.1.2019 г., стр. 1) .

([7]) Както е определено в член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определянето на съвместни проекти, изграждането на структури за управление и определянето на стимули в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, текст от значение за ЕИП (ОВ L 123, 4.5.2013 г., стр. 1).

([8]) Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

(13) Държавите членки следва да могат да решават дали съответните им планове за ефективност да бъдат установени на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство, като се вземат предвид местните обстоятелства.

(14) Националните надзорни органи следва да отговарят за разработването на планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, включително обвързващи цели за ефективност, основани на ключови показатели за ефективност, прилагани на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство. Плановете за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство следва да включват инициативи в подкрепа на трансграничното сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване, независимо от географския им обхват.

(15) Плановете за ефективност следва да осигуряват пълна прозрачност относно установените разходи за новите и съществуващите инвестиции по отношение на закупуването, разработването или лизинга на дълготрайни активи. Големите инвестиции следва да бъдат подробно описани и обосновани, както и съвместими с разгръщането на SESAR и с очакваното подобряване на ефективността.

(16) Консултациите следва да се провеждат на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, за да се гарантира, че мненията на заинтересованите страни се вземат предвид при съставянето на планове за ефективност и целите, съдържащи се в тях.

(17) Предвид силните връзки между различните ключови области за ефективността следва надлежно да се отчитат взаимните зависимости между целите за ефективност при определянето на цели, като се имат предвид първостепенните цели, свързани с безопасността.

(18) Целите за ефективност следва да зависят от стимули с оглед насърчаване на по-добрата ефективност, включително прилагането на механизъм за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, по отношение на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“. Схемите за стимулиране следва да бъдат ефективни и в тях да се определят параметри по недискриминационен и прозрачен начин с цел възнаграждаване или санкциониране на действителните резултати по отношение на приетите цели за ефективност. Ключовата за ефективността област, свързана с безопасността, не следва да зависи от стимули поради своя приоритетен характер. Държавите членки следва да гарантират, че прилагането на схеми за стимулиране не оказва неблагоприятно въздействие върху планираните и текущите инвестиции, насочени към това на ползвателите да бъдат предоставяни подходящ капацитет и ефективност на полетите.

(19) Държавите членки следва да приемат проектопланове за ефективност и да ги представят на Комисията за оценка и преглед. В това отношение Комисията следва първо да провери дали плановете за ефективност са пълни. Ако плановете са пълни, Комисията следва да оцени дали предложените цели за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Съюз. Ако изискваната съгласуваност не може да бъде установена, Комисията следва да поиска от държавите членки да преразгледат своите планове и цели за ефективност или да предприемат корективни мерки.

(20) Държавите членки следва да приемат и публикуват окончателните версии на своите планове за ефективност едва след като Комисията е установила, че националните цели за ефективност или целите за ефективност, определени на равнище функционални блокове въздушно пространство („цели за ефективност на ФБВП“), са в съответствие с целите, валидни за целия Съюз.

(21) Целите, определени в проектоплановете за ефективност, следва да се прилагат по време на процедурите за оценка от началото на референтния период и, при необходимост, по време на преразглеждането на целите за ефективност, определени на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство. След като бъдат приети окончателните планове за ефективност, целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ следва да се прилагат с обратна сила чрез корекция на таксовите единици, за да се гарантира, че ползвателите на въздушното пространство се възползват от подобренията в ефективността от началото на референтния период.

(22) Държавите членки следва да поискат разрешение от Комисията, ако желаят да преразгледат една или няколко цели за ефективност през даден референтен период. Такова искане може да бъде отправено, когато са достигнати алармените прагове или когато държавата членка докаже, че първоначалните данни, предположения и обосновки, включително по отношение на инвестициите, които са в основата на целите за ефективност, са в значителна степен и продължително време неточни поради обстоятелства, които са били непредвидими към момента на приемането на плана за ефективност. Комисията следва да разреши на съответната държава членка да пристъпи към планираното преразглеждане само ако то е необходимо и пропорционално с оглед на посочените по-горе обстоятелства, както и когато преразгледаните цели за ефективност гарантират запазването на съгласуваността с целите за ефективност, валидни за целия Съюз.

(23) Въвеждането на нови технологии и бизнес модели за стимулиране на предоставянето на интегрирани услуги следва да доведе до значително намаляване на разходите в полза на ползвателите във времето, но може да доведе и до първоначални разходи за преструктуриране. Ако дадена държава членка докаже, че мерките за преструктуриране носят нетна полза за ползвателите, тя следва да може да поиска и преразглеждане на местните цели за ефективност на разходите с цел възстановяване на свързаните с тях разходи за преструктуриране чрез преразглеждане на установените разходи, съдържащи се в техните планове за ефективност, което подлежи на разрешение от Комисията.

(24) Комисията следва да преразгледа целите за ефективност в целия Съюз през референтния период, за да определи дали те остават адекватни. Комисията следва да обмисли преразглеждане на целите за ефективност, валидни за целия Съюз, когато през референтния период е доказано, че тези цели вече не са адекватни в светлината на променените обстоятелства и че преразглеждането на целите е необходимо и пропорционално. Преразглеждането на целите, валидни за целия Съюз, през референтния период следва да доведе до започването на нов референтен период, включително до установяването на свързани планове за ефективност и цели за ефективност, определени на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство.

(25) Мрежовите функции също следва да бъдат зависими от целите за ефективност и да допринасят за постигането на целите за ефективност, валидни за целия Съюз. За тази цел управителният орган на мрежата следва да изготви плана за ефективност на мрежата, който следва да бъде проверен и приет от Комисията.

(26) Ефективното оперативно партньорство и съвместното вземане на решения между основните заинтересовани страни, като например доставчиците на аеронавигационно обслужване, функционалните блокове въздушно пространство, летищата, гражданските и военните ползватели на въздушното пространство и управителния орган на мрежата, е от ключово значение за постигането на целите за ефективност на мрежовите функции.

(27) Установените разходи за аеронавигационно обслужване следва да се финансират от такси, наложени на ползвателите на въздушното пространство. Тези такси следва да се събират в зоните за събиране на такси, установени за аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата. Държавите членки следва да гарантират, че географският обхват на тези зони за събиране на такси е ясно определен и че зоните за събиране на такси отговарят на изискванията за предоставяне на аеронавигационно обслужване. Може да се наложи зоните за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата да бъдат променени през даден референтен период поради промени в експлоатацията на летищата.

(28) За всяка зона за събиране на такси следва да се установи ценова база за таксите, която включва установените разходи за допустимото аеронавигационно обслужване и съоръжения. На държавите членки следва също така да се разреши да включат в тези ценови бази установените разходи, направени от националните им надзорни органи, както и други държавни разходи, свързани с предоставянето на аеронавигационно обслужване.

(29) Установените разходи за такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и за такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата следва да се определят преди началото на всеки референтен период като част от плановете за ефективност. Тези установени разходи се определят за всяка календарна година на съответния референтен период. Националните надзорни органи следва да се уверят, че установените разходи включват само разходни позиции, които са допустими по схемата за ефективност и за таксуване.

(30) Установените разходи, включени в ценовата база за аеронавигационното обслужване при прелитане или аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, следва да включват разходи за персонал, оперативни разходи, различни от разходите за персонал, амортизационни разходи, цена на капитала и извънредни разходи. Действителните разходи следва да се отчитат ежегодно в съответствие със същата категоризация, за да се осигури съгласуваност и прозрачност.

(31) Преди началото на всеки референтен период националните надзорни органи следва да определят критериите, използвани за разпределяне на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата и съответно да уведомят Комисията. Тези критерии следва да гарантират прозрачното определяне на установените разходи и да гарантират, че няма кръстосани субсидии между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата.

(32) Държавите членки следва ежегодно да изчисляват таксовите единици за своите зоните за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и в зоните на летищата. При изчисляването на таксовата единица държавите членки следва да гарантират, че обслужването или съоръженията, финансирани чрез публични средства, включително програми на Съюза за подкрепа като Трансевропейската транспортна мрежа, Механизма за свързване на Европа и Кохезионния фонд, не се начисляват на ползвателите на въздушното пространство. При изчисляването на таксовите единици държавите членки следва да могат да коригират своите установени разходи за инфлация.

(33) Схемата за ефективност и за таксуване следва да предвижда механизъм за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, за да се стимулира предоставянето на обслужване. На националните надзорни органи следва да бъде позволено да коригират стойностите на определените в настоящия регламент параметри за поделяне на свързания с въздушното движение риск, за да отразят местните обстоятелства и да се стимулира по-добре предоставянето на аеронавигационно обслужване. Такава корекция следва да се извършва след консултация с доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство. Тези корекции обаче не следва да намаляват експозицията на риск на доставчика или доставчиците на аеронавигационно обслужване в сравнение с механизма по подразбиране, определен в настоящия регламент.

(34) Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да поемат риска за разходите по отношение на разликите между установените и действителните разходи с изключение на ограничен брой разходни позиции, които са предмет на специфични изисквания.

(35) На доставчиците на аеронавигационно обслужване не следва да се разрешава да генерират финансови излишъци в резултат на анулирането или отлагането на нови и съществуващи инвестиции през референтен период. Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да могат ежегодно да коригират планираните големи инвестиции през даден референтен период, при условие че бъде представена подробна обосновка и че поисканите промени бъдат одобрени от съответния национален надзорен орган. Когато действителните разходи за нови и съществуващи инвестиции надхвърлят съответните установени разходи за референтен период, националните надзорни органи следва да отговарят за проверката на подробните обосновки, предоставени от доставчиците на аеронавигационно обслужване, и за разрешаване на всяко последващо възстановяване на допълнителни разходи от ползвателите на въздушното пространство. Всяка съществена разлика в тези разходи не следва да се начислява на ползвателите, освен ако националният надзорен орган е установил, че допълнителните разходи се дължат изключително на нови и съществуващи инвестиции, необходими за оперативни промени, съгласувани с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, и по-специално съвместните проекти по SESAR.

(36) Непредвидими промени в приложимите правни разпоредби или финансови условия могат да доведат през даден референтен период до значителни отклонения на действителните пенсионни разходи от определените в плановете за ефективност пенсионни разходи. Подлежащи на контрол от страна на националния надзорен орган, тези разлики в разходите следва да се прехвърлят към ползвателите на въздушното пространство чрез корекции на таксовите единици.

(37) Държавите членки следва да определят ежегодно таксова единица за всяка зона за събиране на такси. 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 такси при прелитане. Комисията следва да провери дали таксовите единици, представени от държавите членки, са в съответствие с разпоредбите за изчисляването им съгласно настоящия регламент.

(38) Схемата за таксуване следва да гарантира пълна и прозрачна информация за ценовите бази за таксите, действителните разходи и таксовите единици. Преди началото на референтния период държавите членки следва да се консултират с доставчиците на аеронавигационно обслужване, с представителите на ползвателите на въздушното пространство и с летищните оператори и летищните координатори, ако е целесъобразно, относно планираните установени разходи, планираните инвестиции, прогнозите относно единиците обслужване и политиката за таксуване за съответния референтен период. През референтния период държавите членки следва да гарантират, че с тези заинтересовани страни се провеждат ежегодни консултации относно планираните таксови единици и действителните разходи, направени във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване. За целите на консултациите държавите членки следва да предоставят пълна и адекватна информация на всички субекти, с които са проведени консултации.

(39) Освен това държавите членки следва да могат да модулират таксите за аеронавигационно обслужване, с цел да насърчават оборудването на въздухоплавателните средства със системи, включени в съвместни проекти по SESAR. Държавите членки следва да могат да модулират допълнително таксите, отчитайки степента на натоварване на мрежата в дадена зона или по даден маршрут в даден момент, за да повишат ефикасността на аеронавигационното обслужване и да насърчат неговото по-добро използване.

(40) Държавите членки следва да могат да събират таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане колективно, под формата на единна такса за полет, в рамките на съвместна система за събиране на маршрутни такси, за да се подобри ефикасността на схемата за таксуване и да се намали административното и счетоводното натоварване.

(41) Следва да се предвидят принудителни мерки, за да се гарантира своевременното и пълно заплащане на аеронавигационните такси от ползвателите на въздушното пространство.

(42) Таксите за аеронавигационно обслужване за конкретен полет следва да се изчисляват по отношение на всяка зона за събиране на такси като произведение от приложимата таксова единица и броя на единиците обслужване. 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. Държавите членки следва да покриват разходите за обслужване, които доставчиците на аеронавигационно обслужване са предоставили на полети, освободени от такси за аеронавигационно обслужване.

(43) Държавите членки следва да имат възможност, когато няма исторически доказателства за оперативни проблеми, да прилагат опростена схема за таксуване, за да стимулират доставчиците на аеронавигационно обслужване и да намалят административната тежест за доставчиците на аеронавигационно обслужване и съответните национални надзорни органи.

(44) Когато аеронавигационното обслужване в зоните на летищата или комуникационното, навигационното и обзорното обслужване, метеорологичното обслужване за аеронавигационни цели и авиационното информационно обслужване („КНО, МЕТ и АИО обслужване“) или обслужването по предаване на данни за УВД се предоставят при пазарни условия, държавите членки следва да могат да освобождават тези услуги от определени разпоредби, отнасящи се до схемата за таксуване, и от определяне на цели за ефективност на разходите. Държавите членки следва да могат да установяват такива пазарни условия през даден референтен период.

(45) Предоставянето на адекватни данни и информация от националните надзорни органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори, летищните координатори, ползвателите на въздушното пространство и управителния орган на мрежата е от съществено значение за определяне и наблюдение на цели за ефективност на равнище ЕС и на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство.

(46) Националните надзорни органи следва редовно да наблюдават напредъка за постигането на целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност. Когато целите не са изпълнени, съответната държава членка или националният надзорен орган следва да приложи подходящите мерки, определени от съответната държава членка или националния надзорен орган за справяне със ситуацията.

(47) Комисията следва да наблюдава изпълнението на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и редовно да оценява постигането на целите за ефективност. Комисията следва ежегодно да представя резултатите от това наблюдение на Комитета за единно небе.

(48) Без да се засягат изискванията за поверителност, отнасящи се до пазарните условия, съществената информация и окончателните доклади, изисквани съгласно настоящия регламент, следва да бъдат публично достъпни, за да се гарантира адекватна прозрачност и да се даде възможност за подходяща консултация със заинтересованите страни.

(49) Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 следва да бъдат отменени, считано от 1 януари 2020 г., но те следва да продължат да се прилагат и след тази дата по отношение на задълженията, свързани с втория референтен период.

(50) Настоящият регламент следва да се прилага за третия референтен период и за следващите референтни периоди. С цел да се даде възможност за приемане на цели за целия Съюз и за подготовката и приемането на планове за ефективност преди началото на третия референтен период, настоящият регламент следва да се прилага с незабавно действие от датата на влизането му в сила.

(51) Предвидените в настоящия регламент мерки 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 функционирането на схемите за ефективност и за таксуване за аеронавигационното обслужване и мрежовите функции.

2. Настоящият регламент се прилага за предоставянето на аеронавигационно обслужване и мрежовите функции за общото въздушно движение в европейския („EUR“) регион на Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“), където държавите членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване.

Настоящият регламент се прилага по отношение на:

а) доставчиците на аеронавигационно обслужване, посочени в член 2, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004;

б) органа, определен от Комисията да изпълнява задачите, необходими за изпълнението на мрежовите функции („управителният орган на мрежата“) в съответствие с член 6, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 551/2004, и назначен в съответствие с член 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123.

Настоящият регламент се прилага също така при определянето на цели и наблюдението на ефективността на разходите по отношение на органите или субектите, направените от които допустими разходи подлежат на възстановяване посредством таксите за ползвателите, както е посочено в член 15, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в член 22, параграф 1, трета алинея от настоящия регламент.

3. Настоящият регламент се прилага за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, предоставяно на летища, разположени на териториите на държавите членки, с 80 000 или повече движения на търговския въздушен транспорт на година по правилата за полети по прибори.

4. Държавите членки могат да решат да прилагат разпоредбите на настоящия регламент и за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, предоставяно на други летища, разположени на съответните им територии, различни от посочените в параграф 3.

5. Държавите членки могат да решат да прилагат разпоредбите на настоящия регламент и за:

а) аеронавигационното обслужване и мрежовите функции, осигурени във въздушното пространство под тяхна отговорност в рамките на други региони на ИКАО, различни от европейския регион на ИКАО, без да се засягат правата и задълженията на държавите членки съгласно Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“);

б) 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.

6. Държавите членки незабавно информират Комисията за всяко решение, взето съгласно параграфи 4 или 5.

Държавите членки гарантират, че продължителността на тези решения съответства на продължителността на референтния период. Държавите членки няма да изменят или оттеглят тези решения през даден референтен период.

7. Настоящият регламент се прилага за третия референтен период, както е определено в член 7, както и за следващите референтни периоди.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „действителни разходи“ означава действително направените в рамките на една календарна година разходи за предоставяне на аеронавигационно обслужване, подлежащи на потвърждаване чрез заверени счетоводни отчети или — при отсъствието на такива отчети — на окончателно потвърждаване чрез одит;

2) „орган за обслужване на въздушното движение“ или „орган за ОВД“ означава граждански или военен орган, отговорен за предоставянето на обслужване на въздушното движение в дадено въздушно пространство;

3) „летищен координатор“ означава физическо или юридическо лице, определено от държава членка да изпълнява координационни задачи на координираните летища, определени в член 4 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета ([9]);

4) „летищен оператор“ означава всяко юридическо или физическо лице, което управлява едно или повече летища;

5) „ползвател на въздушното пространство“ означава операторът на въздухоплавателното средство по времето, когато полетът се изпълнява, или, ако самоличността на оператора не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство, освен ако може да се докаже, че оператор по това време е било друго лице;

6) „представител на ползвателите на въздушното пространство“ означава всяко юридическо лице или организация, което/която представлява интересите на една или няколко категории ползватели на въздушното пространство;

7) „районен контролен център“ означава орган, предоставящ обслужване на въздушното движение на контролирани полети в неговия район на отговорност;

8) „зона за събиране на такси при прелитане“ означава обем от въздушното пространство, който се простира от земята до горното въздушно пространство, за който се предоставя аеронавигационно обслужване при прелитане и за който са установени единна ценова база и единна таксова единица;

9) „извънредно събитие“ означава обстоятелства, при които капацитетът за УВД е необичайно намален, така че равнището на закъснения в управлението на потоците въздушно движение („УПВД“) е необичайно високо, в резултат на: планирано ограничение, причинено от оперативна или техническа промяна, силно неблагоприятни метеорологични обстоятелства, невъзможността да се използват големи части от въздушното пространство по естествени или по политически причини, или стачни действия, и задействането на Европейското звено за координация при кризи в авиацията („ЕАССС“) от управителния орган на мрежата;

10) „движения на търговския въздушен транспорт по правилата за полети по прибори (ППП) на година“ означава сумата от излитания и кацания, изпълнени по правилата за полети по прибори, изчислена като средногодишна стойност за трите календарни години, предхождащи годината, в която проектопланът за ефективността е трябвало да бъде представен в съответствие с член 12;

11) „индекс на прогнозната инфлация“ означава индекс на годишната инфлация, основан на третата година преди началото на референтен период и изчислен чрез използване на последната налична прогноза за инфлацията на средната процентна промяна на индекса на потребителските цени, публикувана от Международния валутен фонд за съответната държава членка към момента на изготвянето на плана за ефективност. В случай че процентната промяна, публикувана от Международния валутен фонд за дадена година, е отрицателна, се използва нулева стойност;

([9]) Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

12) „индекс на реалната инфлация“ означава индекс на реалната годишна инфлация, основан на третата година преди началото на референтен период и изчислен чрез използване на процента на реалната инфлация, публикуван от Комисията чрез хармонизирания индекс на потребителските цени на Евростат за съответната държава през април на година „n + 1“. В случай че процентната промяна, публикувана от Комисията за дадена година, е отрицателна, се използва нулева стойност;

13) „голяма инвестиция“ означава придобиване, разработване, замяна, надграждане или лизинг на дълготрайни активи, на обща стойност през целия живот на активите по-голяма от 5 милиона евро в реално изражение;

14) „национален орган“ означава регулаторен или надзорен орган, установен от една или повече държави членки на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство;

15) „нова и съществуваща инвестиция“ означава придобиване, разработване, замяна, надграждане или лизинг на дълготрайни активи, при които амортизационните разходи, цената на капитала или — в случай на лизинг — оперативните разходи за тази инвестиция са направени през референтния период, обхванат от плана за ефективност;

16) „референтен период“ означава периодът на валидност и прилагане на общи за целия Европейски съюз цели за ефективност и на плановете за ефективност, както е определено в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 7 от настоящия регламент;

17) „референтна стойност“ означава стойността, изчислена от управителния орган на мрежата по отношение на закъснението в УПВД по маршрута за всяка държава членка и всеки функционален блок въздушно пространство, за да се гарантира, че е изпълнена общата за Съюза цел на закъснението в УПВД по маршрута;

18) „разходи за преструктуриране“ означава значителни еднократни разходи, направени от доставчиците на аеронавигационно обслужване в процеса на преструктуриране за въвеждане на нови технологии, процедури или бизнес модели, за да се стимулира предлагането на интегрирано обслужване, за компенсиране на служители, затваряне на центрове за контрол на въздушното движение, прехвърляне на дейности на нови места, отписване на активи или придобиване на стратегически дялови участия в други доставчици на аеронавигационно обслужване;

19) „неразрешено навлизане на пистата“ означава всяко събитие на летище, свързано с неправилното присъствие на въздухоплавателно средство, превозно средство или лице върху защитената зона на повърхността, определена за излитане и кацане на въздухоплавателни средства;

20) „нарушения на минимумите за сепарация“ означава ситуация, при която не се поддържат предписаните минимуми за сепарация между въздухоплавателните средства;

21) „зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата“ означава летище или група летища, разположени на територията на държава членка, в които се предоставя аеронавигационно обслужване и за които са установени единна ценова база и единна таксова единица.

ГЛАВА II

ЗАДАЧИ И ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 3

Подкрепа от органа за преглед на ефективността

Когато е необходимо за изпълнение на задачите на Комисията, свързани с подробното функциониране на схемата за ефективност, Комисията може да поиска подкрепа от органа за преглед на ефективността по отношение на следното:

а) събирането, разглеждането, проверката и разпространението на съответните данни за ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции;

б) избора или адаптирането на ключови области за ефективността;

в) определянето на ключови показатели за ефективността и показатели за наблюдение;

г) определянето на обхвати на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност и определянето и преразглеждането на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност;

д) установяването на базовите стойности, алармените прагове и групите за сравнение, посочени в член 9, параграф 4;

е) оценката на съгласуваността на проектите на националните цели за ефективност или на целите за ефективност, определени на равнище функционални блокове въздушно пространство („цели за ефективност на ФБВП“) с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност в съответствие с членове 14 и 15, както и прегледа на проектоплановете за ефективност в съответствие с член 14, параграф 1 и член 15, параграф 1;

ж) проверката на пълнотата на проектоплановете за ефективност в съответствие с член 13;

з) проверката, в съответствие с член 19, на проектоплана за ефективност на мрежата, както е посочено в член 10, параграф 5 от настоящия регламент;

и) оценката на преразгледаните цели за ефективност и на корективните мерки, приети от държавите членки съгласно член 15, параграф 5;

й) наблюдението на ефективността на аеронавигационното обслужване, включително инвестициите и капиталовите разходи, на равнището на Съюза, на национално равнище и на равнище функционални блокове въздушно пространство;

к) наблюдението на ефективността на мрежовите функции в съответствие с член 37, параграф 2;

л) оценката, в съответствие с член 37, параграф 3, на информацията, получена от националните надзорни органи във връзка с плановете за ефективност, с цел наблюдение на ефективността на европейската мрежа за УВД;

м) оценката на постигането на целите за ефективност през референтния период;

н) поддръжката и помощта при координирането на график за консултации със заинтересованите страни относно плановете за ефективност и изискванията за консултации, посочени в член 24, параграфи 2 и 3 и в член 30.

Член 4

Предоставяне на информация и улесняване на наблюдението от доставчиците на аеронавигационно обслужване

1. Когато е необходимо за изпълнение на задачите на националните надзорни органи, свързани с подробното функциониране на схемата за ефективност, доставчиците на аеронавигационно обслужване — при поискване и незабавно — предоставят на тези органи следното:

а) информация за местните условия, свързани с определянето на национални цели за ефективност или целите за ефективност, определени на равнище функционален блок въздушно пространство;

б) данни за установяване на процента на възвръщаемост на собствения капитал при таксите за аеронавигационно обслужване;

в) информация за планираните инвестиции през петте години след датата на искането, показваща профила на планираните разходи за нови и съществуващи инвестиции по време на и след референтния период и как големите инвестиции допринасят за ефективността във всяка ключова област за ефективността;

г) техния бизнес план, посочен в точка ATM/ANS.OR.D.005 от приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията ([10]);

д) информация, необходима за прилагането на член 28, параграф 3;

е) данни за ценовите бази и информация за разпределението на разходите между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, както и данни за приходите от търговска дейност и за получените публични средства.

2. Доставчиците на аеронавигационно обслужване улесняват дейностите, необходими за целите на наблюдението, посочено в член 37, параграф 1, което се извършва от или от името на компетентния национален надзорен орган в съответствие с националното законодателство на държавата членка на съответния орган, по-специално чрез предоставяне на съответните документи, данни, информация и устни обяснения по искане, а когато националното законодателство на тази държава членка го позволява и в съответствие с националното право — чрез предоставяне на достъп до съответните помещения, терени или превозни средства.

Член 5

Подкрепа от управителния орган на мрежата

Управителният орган на мрежата изпълнява следните задачи, свързани с подробното функциониране на схемата за ефективност:

а) подпомага Комисията, като предоставя съответна информация за нуждите на изготвянето на цели за ефективността, валидни за целия Европейски съюз, преди началото на референтен период и за наблюдение на постигането на тези цели през референтния период, включително като насочва своевременно вниманието на Комисията към всички обстоятелства, при които не са изпълнени или има риск да не бъдат изпълнени целите за ефективност, или когато се наблюдава съществен и устойчив спад на оперативната ефективност;

([10]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1).

б) по искане на Комисията подкрепя националните надзорни органи, като предоставя съответна информация за изготвянето на плановете за ефективност и своевременно уведомява съответния национален надзорен орган за всички обстоятелства, при които не са изпълнени или има риск да не бъдат изпълнени националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП, или когато се наблюдава съществен и устойчив спад на оперативната ефективност;

в) подкрепя доставчиците на аеронавигационно обслужване при постигането на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП, по-специално чрез разработването и прилагането на плана за управление на мрежата, посочен в член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123.

Член 6

Координиране с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз

Съгласно член 13а от Регламент (ЕО) № 549/2004 и в съответствие с член 75, параграф 2, буква з) и член 93, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139 Комисията и държавите членки координират действията си с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз, за да се гарантира, че:

а) аспектите на безопасността са надлежно взети предвид, включително определянето, преразглеждането и изпълнението на ключовите показатели за ефективност и целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, в ключовата за ефективността област на безопасността;

б) ключовите показатели за ефективност и целите за ефективност в ключовата за ефективността област на безопасността са в съответствие с европейския план за авиационна безопасност, посочен в член 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

ГЛАВА III

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 7

Продължителност на референтните периоди

1. Третият референтен период обхваща календарните години от 2020 до 2024 включително.

2. Всеки от следващите референтни периоди обхваща пет календарни години.

3. Продължителността на референтните периоди, посочени в параграфи 1 и 2, не засяга член 10, параграф 6.

Член 8

Ключови показатели за ефективност и показатели за наблюдение

1. Ключовите показатели за ефективност и показателите за наблюдение на ефективността на аеронавигационното обслужване на равнището на Съюза за всяка ключова област за ефективността са установените в раздел 1 от приложение I.

2. Ключовите показатели за ефективност и показателите за наблюдение на ефективността на аеронавигационното обслужване на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство са установените в раздел 2 от приложение I.

3. Ключовите показатели за ефективност и показателите за наблюдение на ефективността на мрежовите функции са установените в раздел 3 от приложение I.

4. Държавите членки могат да установят ключови показатели за ефективност и показатели за наблюдение в допълнение към посочените в параграф 2, по-специално по отношение на гражданско-военните или метеорологичните аспекти.

Член 9

Цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

1. Най-късно 19 месеца преди началото на даден референтен период националните надзорни органи предоставят на Комисията първоначални данни за разходите и прогнозна информация за въздушното движение, посочени в член 10, параграф 2, буква е), свързани с предстоящия референтен период, като информация за изготвянето на цели за ефективността, валидни за целия Европейски съюз.

2. Най-късно 15 месеца преди началото на даден референтен период Комисията публикува ориентировъчни диапазони на целите за ефективността, валидни за целия Европейски съюз, които се състоят от годишните минимални и максимални стойности, в рамките на които Комисията възнамерява да определи цели за ефективността, валидни за целия Европейски съюз.

Комисията се консултира със заинтересованите страни, посочени в член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, други съответни лица и организации, а що се отнася до аспектите на безопасността — с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз относно посочените ориентировъчни диапазони на целите.

3. Най-късно седем месеца преди началото на даден референтен период Комисията приема в съответствие с член 11, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 549/2004 целите за ефективността, валидни за целия Европейски съюз, за ключовите показатели за ефективност, посочени в член 8, параграф 1.

За тази цел Комисията:

а) взема под внимание съответните входящи данни, предоставени от органа за преглед на ефективността, управителния орган на мрежата и националните надзорни органи;

б) използва прогнозите за въздушното движение при прелитане, изразено като движения по правилата за полети по прибори (ППП) и в единици обслужване, както и въз основа на последните налични базови прогнозни данни на Службата за статистически данни и прогнозиране („STATFOR“) на Евроконтрол;

в) обосновава всяка цел за ефективност, валидна за целия Европейски съюз, като описва основните предположения и мотиви за тази цел, включително използваната информация, посочена в буква а) от настоящия параграф, резултата от консултацията, посочена в параграф 2, и други съответни фактически данни.

4. Заедно с приемането на цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията установява:

а) „базова стойност за установените разходи“, валидна за целия Европейски съюз, и „базова стойност за установените единични разходи“, валидна за целия Европейски съюз, за определянето на целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ за ключовия показател за ефективност, посочен в точка 4.1 от раздел 1 от приложение I. Тези базови стойности се изчисляват по отношение на годината, предхождаща началото на референтния период.

Базовата стойност за установените разходи се изчислява чрез използване на наличните реални разходи за предходния референтен период и се коригира, за да се вземат предвид последните налични разчети на разходите, колебанията във въздушното движение и връзката им с разходите.

Базовата стойност за установените единични разходи се изчислява, като базовата стойност за установените разходи се раздели на прогнозираното въздушно движение, изразено в единици обслужване за годината, предхождаща началото на референтния период.

б) алармени прагове, над които държавите членки могат да поискат преразглеждане на целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, в съответствие с член 18, параграф 1, буква а), подточка i). Тези алармени прагове се основават на следните параметри:

i) отклонението на реалното въздушно движение от прогнозираното въздушно движение за дадена календарна година, изразено като процент от движенията по правилата за полети по прибори;

ii) отклонението на реалното въздушно движение от прогнозираното въздушно движение за дадена календарна година, изразено като процент от единиците обслужване;

iii) изменението на референтните стойности в резултат на сезонните актуализации на плана за управление на мрежата в съответствие с член 9, параграф 4, буква а) и член 9, параграф 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 в сравнение с референтните стойности от последната версия на плана за управление на мрежата, налична към момента на изготвяне на плана за ефективност. Това изменение се изразява като процент на изменението или като фиксирана част от минутите на закъснение в УПВД по маршрута в зависимост от големината на референтните стойности.

в) групите за сравнение на доставчиците на аеронавигационно обслужване със сходна оперативна и икономическа среда за целите на оценката на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“.

Член 10

Планове за ефективност

1. Националните надзорни органи изготвят планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство.

2. Плановете за ефективност се изготвят в съответствие с модела, определен в приложение II, и включват:

а) задължителните национални цели за ефективност или обвързващите цели за ефективност на ФБВП, определени въз основа на ключовите показатели за ефективност, посочени в член 8, параграф 2, включително „базова стойност за установените разходи“ и „базова стойност за установените единични разходи“ за всяка зона за събиране на такси, за целите на определянето на целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“. Тези базови стойности се изчисляват по отношение на годината, предхождаща началото на референтния период.

Базовата стойност за установените разходи се изчислява чрез използване на наличните реални разходи за предходния референтен период и се коригира, за да се вземат предвид последните налични разчети на разходите, колебанията във въздушното движение и връзката им с разходите.

Базовата стойност за установените единични разходи се изчислява, като базовата стойност за установените разходи се раздели на последните налични данни за прогнозираното въздушно движение, изразено в единици обслужване за годината, предхождаща началото на референтния период;

б) установените разходи за аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени в съответствие с член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и с настоящия регламент;

в) схемите за стимулиране, установени в съответствие с член 11, в който се определят параметрите на схемите за стимулиране, механизмът на модулиране на опорните стойности, посочени в член 11, параграф 3, където е приложимо, както и мерките, насочени към постигане на целите на тези схеми за стимулиране;

г) описание на основните мерки, насочени към постигане на целите за ефективност;

д) потвърждение за съответствие с обхвата на настоящия регламент съгласно член 1 от настоящия регламент и член 7 от Регламент (ЕО) № 549/2004;

е) прогнозираното въздушно движение при прелитане, изразено като движения по правилата за полети по прибори и в единици обслужване, както и въз основа на базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол;

ж) прогнозираното движение към летищата, изразено като движения по правилата за полети по прибори и в единици обслужване въз основа на базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол;

з) описание на инициативите в подкрепа на трансграничната координация и предоставянето на трансгранично обслужване, които са от полза за оперативната ефективност или ефективността на разходите, или и двете;

и) информация относно:

i) големите инвестиции;

ii) плановете за управление на промените при въвеждане в експлоатация на големи промени на въздушното пространство или за подобрения на системата за УВД, насочени към свеждане до минимум на отрицателните въздействия върху ефективността на мрежата.

Въпреки това, що се отнася до букви е) и ж), националните надзорни органи могат да решат да използват други данни за прогнозираното движение при прелитане и към летищата, различни от основаващите се на базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол. В този случай те се консултират с представителите на ползвателите на въздушното пространство и съответните доставчици на аеронавигационно обслужване и излагат причините за използването на други прогнозни данни в плана за ефективност. Всички разлики с базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол се отнасят до специфични местни фактори, които не са обхванати в достатъчна степен от базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол. Същите прогнозни данни се използват за всички ключови области на ефективност.

3. Плановете за ефективност могат да съдържат допълнителни цели за ефективност, определени въз основа на ключовите показатели за ефективност, посочени в член 8, параграф 4. Тези цели подпомагат постигането на целите за ефективност, посочени в член 9, параграф 3 и в параграф 2, буква а) от настоящия член.

4. В съответствие с член 10, параграф 1 и член 11, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕО) № 549/2004 националните надзорни органи се консултират с доставчиците на аеронавигационно обслужване, с представителите на ползвателите на въздушното пространство и с летищните оператори и летищните координатори относно проектоплановете за ефективност, ако е целесъобразно, включително относно целите за ефективност и схемите за стимулиране, съдържащи се в тях.

5. Управителният орган на мрежата изготвя плана за ефективност на мрежата. Планът за ефективност на мрежата се изготвя в съответствие с модела, определен в приложение III, и включва:

а) добавената стойност на управителния орган на мрежата в подкрепа на дейностите на държавите членки, функционалните блокове въздушно пространство, доставчиците на аеронавигационно обслужване и гражданските и военните ползватели на въздушното пространство за постигане на целите, които се отнасят до капацитета и околната среда, както и определянето на приноса на мрежовите функции за постигане на целите за ефективността, валидни за целия Европейски съюз;

б) целите и задачите за ефективност на управителния орган на мрежата и на всяка мрежова функция, както и на мерките, насочени към постигането на тези цели.

6. Когато, както е предвидено в член 11, параграф 3, буква в), четвърта алинея от Регламент (ЕО) № 549/2004, Комисията е преразгледала целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, държавите членки преразглеждат своите планове за ефективност и включват преразгледаните цели за ефективност в съответствие с настоящия регламент.

Член 11

Схеми за стимулиране

1. Схемите за стимулиране, включени в плановете за ефективност, приети от държавите членки:

а) включват стимули от финансово естество за постигане на целите за ефективност в ключовите за ефективността области „ефективност на разходите“ и „капацитет“ по ефективен и пропорционален начин;

б) се прилагат за целия период, обхванат от плана за ефективност;

в) са недискриминационни, прозрачни и ефективни;

г) се прилагат за аеронавигационното обслужване при прелитане и за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата.

2. Схемите за стимулиране на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ се уреждат от членове 27 и 28.

3. В допълнение към принципите, определени в параграф 1, схемите за стимулиране на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“ отговарят на следните принципи:

а) те са пропорционални на равнището на закъснение в УПВД и се състоят от финансови предимства и финансови загуби, които оказват съществено въздействие върху изложените на риск приходи;

б) те се определят така, че максималните финансови загуби да са най-малко равни на максималните финансови предимства;

Националният надзорен орган определя максималните фиксирани проценти, посочени в точка 2.1, буква а), втора алинея и точка 2.2, буква а), втора алинея от приложение XIII и в точка 2.1, буква б), втора алинея и точка 2.2, буква б), втора алинея от приложение XIII за изчисляване на финансовите предимства и загуби, предмет на консултации с представителите на ползвателите на въздушното пространство и със съответните доставчици на аеронавигационно обслужване.

По отношение на максималните фиксирани проценти, посочени в точка 2.1, буква а), втора алинея и точка 2.2, буква а), втора алинея от приложение XIII за изчисляване на финансовите предимства, тези проценти не надвишават 2 %.

в) за целите на изчисляването на финансовите предимства или загуби се използват опорни стойности;

Националният надзорен орган решава преди началото на референтния период дали тези опорни стойности трябва да се основават на:

i) целите за ефективност на национално равнище, разбити на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване; или

ii) модулираните цели за ефективност на национално равнище, разбити на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване, определяни ежегодно от националния надзорен орган за следващата година в съответствие с точка 1 от приложение XIII и подлежащи на обсъждане с представители на ползвателите на въздушното пространство и със съответните доставчици на аеронавигационно обслужване. Механизмът на модулиране се определя в плана за ефективност и се прилага за всяка година от референтния период, без да се променя през референтния период.

Националният надзорен орган ежегодно информира Комисията за опорните стойности.

г) Трябва да е налице симетричен обхват около опорната стойност, определена от националния надзорен орган, който следва да бъде обсъден с представителите на ползвателите на въздушното пространство и съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, за да се гарантира, че незначителните изменения в закъснение в УПВД не водят до финансови предимства или загуби;

д) когато действителното средно закъснение в УПВД на полет през година „n“ е по-ниско от опорната стойност, определена за година „n“, и извън обхвата, посочен в буква г), това води до финансово предимство чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“ в съответствие с точка 2 от приложение XIII;

е) когато действителното средно закъснение в УПВД на полет през година „n“ е по-високо от опорната стойност, определена за година „n“, и извън обхвата, посочен в буква г), това води до финансова загуба чрез намаляване на таксовата единица през година „n + 2“ в съответствие с точка 2 от приложение XIII;

ж) за целите при прелитане в ключовата за ефективността област „капацитет“ и когато планът за ефективност е установен на равнище функционален блок въздушно пространство, в допълнение към принципите, посочени в букви а)—е), се прилагат следните разпоредби:

i) съответните национални надзорни органи разбиват целта за ефективност на ФБВП, посочена в точка 3.1, буква а) от раздел 2 от приложение I, на равнището на всеки съответен отделен доставчик на аеронавигационно обслужване, с цел определяне на стимули на национално равнище. Получените стойности формират основата за опорните стойности, посочени в буква в);

ii) съответните национални надзорни органи прилагат същата схема за стимулиране по съгласуван начин за всички засегнати доставчици на аеронавигационно обслужване;

iii) опорните стойности за функционалния блок въздушно пространство също се използват в допълнение към опорните стойности на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване, посочени в подточка i), и се основават на:

— целите за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, или

— модулираните цели за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство в съответствие с точка 1 от приложение XIII и подлежащи на консултация с представители на ползвателите на въздушното пространство и съответните доставчици на аеронавигационно обслужване;

iv) чрез дерогация от буква в) всички съответни национални надзорни органи вземат съвместно решение дали опорните стойности на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване и на равнище функционален блок въздушно пространство трябва да бъдат модулирани или не. Това решение се прилага по еднакъв начин за всички опорни стойности на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване и на равнище функционален блок въздушно пространство за цялата продължителност на референтния период;

v) когато целите за ефективност на национално равнище и на равнище функционален блок въздушно пространство трябва да бъдат модулирани, същият механизъм на промяна се прилага за целите за ефективност на национално равнище и на равнище функционален блок въздушно пространство;

vi) когато общото закъснение в УПВД по маршрута на полет през година „n“ на равнище функционален блок въздушно пространство е по-високо от опорната стойност, определена за година „n“, посочена в подточка iii), и извън обхвата, посочен в параграф 3, буква г), параграф 3, буква д) не се прилага, а параграф 3, буква е) се прилага само за онези доставчици на аеронавигационно обслужване, за които реалното закъснение в УПВД на полет през година „n“ е по-високо от опорната стойност, определена за година „n“, и е извън обхвата, посочен в точка г);

vii) когато общото закъснение в УПВД по маршрута на полет през година „n“ на равнище функционален блок въздушно пространство е по-ниско от опорната стойност, определена за година „n“, посочена в подточка iii), и извън обхвата, посочен в параграф 3, буква г), параграф 3, буква е) не се прилага, а параграф 3, буква д) се прилага само за онези доставчици на аеронавигационно обслужване, за които реалното закъснение в УПВД на полет през година „n“ е по-ниско от опорната стойност, определена за година „n“, и е извън обхвата, посочен в точка г);

4. В схемите за стимулиране, съдържащи се в плановете за ефективност, приети от държавите членки, могат също така да се определят стимули от финансово естество за постигане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „околна среда“ или за постигане на допълнителните цели за ефективност, посочени в член 10, параграф 3 в съответствие с параграф 1, букви б) и в), при условие че са ефективни и пропорционални. Тези схеми за стимулиране се прилагат в допълнение към и независимо от схемите за стимулиране, посочени в параграфи 2 и 3. Съвкупното финансово предимство или финансова загуба в резултат на тези схеми за стимулиране не надвишава съответно 2 % и 4 % от установените разходи в година „n“.

ГЛАВА IV

ПРИЕМАНЕ, ОЦЕНКА И ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ НА ПЛАНОВЕТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 12

Приемане и представяне на проектопланове за ефективност

Всяка държава членка приема проектоплан за ефективност, изготвен от съответния национален надзорен орган или съответните органи на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство, и го представя на Комисията най-късно три месеца преди началото на референтния период, за който се отнася. Когато проектопланът за ефективност се съставя на равнище функционален блок въздушно пространство, той се представя на Комисията след приемането му от всички заинтересовани държави членки.

Член 13

Проверка на пълнотата на проектоплановете за ефективност

1. Комисията проверява дали проектоплановете за ефективност, представени от държавите членки в съответствие с член 12, съдържат всички елементи, необходими за оценка на съответствието с изискванията, изброени в член 10, параграфи 2 и 4 и, когато е приложимо, член 10, параграфи 3 и 5.

2. Когато Комисията установи, след като е извършила проверката, посочена в параграф 1, че един или няколко елемента липсват, тя изисква от съответната държава членка или съответните държави членки в рамките на един месец от датата на получаване на проектоплана за ефективност да предостави или предоставят актуализиран проектоплан за ефективност, съдържащ липсващия елемент или елементи.

В този случай съответната държава членка или съответните държави членки представят актуализирания проектоплан за ефективност на Комисията своевременно и при всички случаи в рамките на три седмици от датата на поискване от Комисията.

3. Комисията започва оценяването на проектоплана за ефективност, посочено в член 14, след като констатира, след извършване на проверката, посочена в параграф 1, че проектопланът за ефективност съдържа всички необходими елементи, или след получаване на актуализирания проектоплан за ефективност, посочен в параграф 2, според случая.

Член 14

Оценяване и преразглеждане на проектопланове и цели за ефективност

1. Комисията оценява съгласуваността на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП, съдържащи се в проектоплановете за ефективност, с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, въз основа на критериите, определени в точка 1 от приложение IV, и като се вземат предвид местните обстоятелства. Комисията може да допълни оценката чрез преразглеждане на проектоплановете за ефективност по отношение на елементите, посочени в точка 2 от приложение IV.

2. Когато въз основа на оценката, посочена в параграф 1, Комисията установи, че целите за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на приемане на проектоплана за ефективност или, когато е приложимо, на актуализирания проектоплан за ефективност, посочен в член 13, параграф 2, приема решение за уведомяване на съответната държава членка или на съответните държави членки.

3. Когато въз основа на оценката, посочена в параграф 1, Комисията установи, че една или повече цели за ефективност, съдържащи се в проектоплана за ефективност, не са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на приемане на проектоплана за ефективност или, когато е приложимо, на актуализирания проектоплан за ефективност, посочен в член 13, параграф 2, приема решение за определяне на препоръките, посочени в член 11, параграф 3, буква в), втора алинея от Регламент (ЕО) № 549/2004.

В този случай съответната държава членка или съответните държави членки преразглеждат в срок от три месеца от датата на приемане на решението на Комисията целите за ефективност и предприемат подходящи мерки за преработване на проектоплана за ефективност, като вземат предвид препоръките на Комисията, и представят на Комисията преработения проектоплан за ефективност.

Член 15

Оценяване на преработените проектопланове и цели за ефективност и приемане на корективни мерки

1. След получаване на преработения проектоплан за ефективност, представен ѝ в съответствие с член 14, параграф 3, Комисията оценява преработения проектоплан за ефективност и съгласуваността на преразгледаните цели за ефективност, съдържащи се в него, с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, въз основа на критериите, определени в точка 1 от приложение IV, и като се вземат предвид местните обстоятелства. Комисията може да допълни оценката чрез преразглеждане на проектоплановете за ефективност по отношение на елементите, посочени в точка 2 от приложение IV.

2. Когато въз основа на оценката, посочена в параграф 1, Комисията установи, че преразгледаните цели за ефективност, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност, са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на приемане на преработения проектоплан за ефективност, приема решение за уведомяване на съответната държава членка или на съответните държави членки за това.

3. Когато въз основа на оценката, посочена в параграф 1, Комисията установи, че са налице съмнения за съгласуваността на преразгледаните цели за ефективност, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност, с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на приемане на преработения проектоплан за ефективност, започва подробна проверка на такива цели за ефективност и съответните местни обстоятелства, като изисква допълнителна информация от националните надзорни органи, ако е необходимо, и информира съответната държава членка или съответните държави членки за това.

4. Когато, след като е извършила подробната проверка, посочена в параграф 3, Комисията установи, че преразгледаните цели за ефективност, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност, са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на започване на подробната проверка, приема решение за уведомяване на съответната държава членка или на съответните държави членки за това.

5. Когато, след като е извършила подробната проверка, посочена в параграф 3, Комисията установи, че преразгледаните цели за ефективност, съдържащи се в преработения проектоплан за ефективност, не са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията, в срок от пет месеца от датата на започване на подробната проверка, приема решение, с което определя корективните мерки, които съответната държава членка или съответните държави членки трябва да предприемат, в съответствие с член 11, параграф 3, буква в), трета алинея от Регламент (ЕО) № 549/2004.

6. Когато Комисията е приела решението, посочено в параграф 5, съответната държава членка или съответните държави членки, в срок от три месеца от датата на приемане на това решение, съобщават на Комисията мерките, които са предприели съгласно това решение, както и информация, доказваща, че тези мерки съответстват на решението.

7. Въз основа на информацията, предоставена в съответствие с параграф 6, Комисията преценява дали мерките, предприети от съответната държава членка или съответните държави членки, са достатъчни, за да гарантират спазването на решението, посочено в параграф 5, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 549/2004 и на настоящия регламент.

Когато Комисията установи, че тези мерки са достатъчни за гарантиране на спазването на решението, посочено в параграф 5, тя уведомява за това съответната държава членка или съответните държави членки.

Когато Комисията установи, че тези мерки не са достатъчни, за да се гарантира спазването на решението, посочено в параграф 5, тя уведомява съответната държава членка или съответните държави членки и, при необходимост, предприема стъпки за отстраняване на несъответствието, включително чрез действия, предвидени в член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 16

Приемане на планове за ефективност

Всяка държава членка приема и публикува своя план за ефективност при едно от следните обстоятелства:

а) след като Комисията е приела решение в изпълнение на член 14, параграф 2, член 15, параграф 2 или член 15, параграф 4;

б) след като Комисията е приела решение съгласно член 15, параграф 7, втора алинея;

в) след като Комисията е приела решение по искане на съответната държава членка или държави членки да преразгледат целите за ефективност за референтния период съгласно член 18, параграф 1, при условие че планът за ефективност се коригира от съответната държава членка по отношение на преразгледаните цели за ефективност.

Член 17

Цели за ефективност или корективни мерки, приети след започването на референтния период

1. Когато в резултат на срока, необходим за завършване на процедурите, посочени в членове 14 и 15, държавите членки не са успели да приемат планове за ефективност преди началото на референтния период в съответствие с член 16, целите за ефективност, съдържащи се в най-новата версия на проектоплановете за ефективност, се прилагат временно до приемането на плановете за ефективност.

2. В ситуацията, посочена в параграф 1, след приемането на плановете за ефективност целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ се прилагат с обратна сила чрез корекция на таксовите единици в съответствие с член 29, параграф 5.

Член 18

Преразглеждане на целите за ефективност през даден референтен период

1. През референтния период държавите членки могат да преразгледат една или повече цели за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, и да приемат планове за ефективност, които са съответно изменени, само когато са изпълнени следните две условия:

а) съответната държава членка или съответните държави членки считат, че планираното преразглеждане е необходимо и пропорционално с оглед на възникването на една или повече от следните ситуации:

i) достигнат е поне един от алармените прагове, посочени в член 9, параграф 4, буква б), и съответният национален надзорен орган или органи са оценили ситуацията и са установили, че последиците, произтичащи от достигането на алармения праг или прагове, не могат да бъдат достатъчно смекчени, освен ако целите за ефективност не бъдат преразгледани;

ii) първоначалните данни, предположения и обосновки, включително по отношение на инвестициите, въз основа на които са определени целите за ефективност, са в значителна степен и продължително време неточни поради обстоятелства, които са били непредвидими към момента на приемането на плана за ефективност, и съответният национален надзорен орган или органи са оценили ситуацията и са установили, че произтичащите от това последици не могат да бъдат достатъчно смекчени, освен ако целите за ефективност не бъдат преразгледани.

б) въз основа на обосновано искане от страна на съответната държава членка или съответните държави членки, Комисията е решила, че:

i) е съгласна, че планираното преразглеждане е необходимо и пропорционално с оглед на възникването на една или повече от следните ситуации, посочени в буква а);

ii) предвидените преразгледани цели за ефективност са съгласувани с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, след като е извършила оценка на тези цели въз основа на критериите, определени в точка 1 от приложение IV.

Комисията приема решението, посочено в буква б), в срок от седем месеца от датата на представяне на пълното искане от съответната държава членка или съответните държави членки.

2. Преразглеждания на целите за ефективност, приети в изпълнение на настоящия член, не се прилагат с обратна сила.

Член 19

Одобряване на плана за ефективност на мрежата

1. Управителният орган на мрежата представя на Комисията проектоплана за ефективност на мрежата след одобрението му от управителния съвет на мрежата, както е посочено в член 18, параграф 1, буква о) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123, най-късно три месеца преди началото на референтния период.

2. Комисията оценява дали проектопланът за ефективност на мрежата отговаря на критериите, установени в приложение V.

Комисията може да поиска от управителния орган на мрежата да представи преразгледан вариант на този проектоплан за ефективност на мрежата, когато това е необходимо, за да се гарантира съответствие с критериите, посочени в приложение V.

3. Когато Комисията установи, че проектопланът за ефективност на мрежата отговаря на критериите, определени в приложение V, тя приема плана за ефективност на мрежата.

4. Управителният орган на мрежата публикува и изпълнява плана за ефективност на мрежата след приемането му от Комисията съгласно параграф 3.

5. Когато в резултат на срока, необходим за завършване на процедурите, посочени в параграфи 2 и 3, планът за ефективност на мрежата не е приет от Комисията преди началото на референтния период, последната версия на проектоплана за ефективност на мрежата, одобрена от управителния съвет на мрежата, се прилага временно, докато Комисията приеме плана за ефективност на мрежата.

ГЛАВА V

ФИНАНСИРАНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ, УСТАНОВЯВАНЕ НА ЗОНИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ТАКСИ, УСТАНОВЯВАНЕ НА ЦЕНОВИ БАЗИ ЗА ТАКСИ И ПРОЗРАЧНОСТ

Член 20

Принципи за финансирането на аеронавигационното обслужване

1. Установените разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане се финансират чрез такси за аеронавигационно обслужване при прелитане, наложени на ползвателите на въздушното пространство, а когато се прилага член 25, параграф 3, от други приходи, посочени в същия член.

2. Установените разходи за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата се финансират чрез такси за обслужване в зоните на летищата, наложени на ползвателите на въздушното пространство, а когато се прилага член 25, параграф 3, от други приходи, посочени в същия член.

3. Приходите, получени от такси за аеронавигационно обслужване при прелитане или такси за обслужване в зоните на летищата, не се използват за финансиране на търговски дейности на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

Член 21

Установяване на зони за събиране на такси

1. Във въздушното пространство под тяхна отговорност, в което се предоставя аеронавигационно обслужване на ползвателите на въздушното пространство, държавите членки установяват една или повече зони за събиране на такси с цел налагане на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане („зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане“) и една или повече зони за събиране на такси с цел налагане на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата („зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата“).

Държавите членки се консултират със засегнатите представители на ползвателите на въздушното пространство, преди да установят или променят тези зони.

Държавите членки уведомяват Комисията и Централната служба на Евроконтрол за маршрутните такси („CRCO“), когато е приложимо, за установяването или промяната на тези зони за събиране на такси най-малко седем месеца преди началото на референтния период.

2. Държавите членки гарантират, че географският обхват на зоните за събиране на такси е ясно определен. Зоните за събиране на такси са съгласувани с предоставянето на аеронавигационно обслужване и могат да включват услуги, предоставяни от доставчик на аеронавигационно обслужване, установен в друга държава членка, във връзка с трансгранично въздушно пространство.

3. Когато услуги по обслужване на въздушното движение, свързани с подхода и отлитането на въздухоплавателни средства, се предоставят съвместно за група летища, държавите членки могат да установят специфична зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответната летищна зона.

4. Когато държавите членки вземат решение да установят зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане или зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, които обхващат въздушното пространство, за което отговаря повече от една държава членка, или когато държавите членки вземат решение да установят обща зона за събиране на такси, съответните държави членки гарантират съгласувано и еднакво прилагане на настоящия регламент за предоставянето на аеронавигационно обслужване в съответното въздушно пространство.

Държавите членки незабавно информират Комисията и CRCO на Евроконтрол за всяко такова решение.

5. Държавите членки могат да променят или да установят нова зона на събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата през даден референтен период, при условие че:

а) се консултират с представителите на ползвателите на въздушното пространство и съответните доставчици на аеронавигационно обслужване преди промяната;

б) уведомяват своевременно Комисията и CRCO на Евроконтрол за промяната;

в) представят на Комисията своевременно всичко от следните:

i) съответните данни за разходите и въздушното движение, които адекватно отразяват ситуацията преди и след промяната;

ii) коментарите на представителите на ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване, с които е проведена консултацията, в съответствие с буква а);

iii) оценка на очакваното въздействие на промяната върху постигането на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП в областта на ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, както и върху наблюдението на ефективността;

iv) актуализация на плана за ефективност със съответните данни.

6. Държавите членки нямат право да променят зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане през даден референтен период.

Член 22

Установяване на ценова база за таксите

1. Ценовата база за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата се състои от установените разходи, свързани с предоставянето на аеронавигационно обслужване в съответната зона за събиране на такси.

Установените разходи, произтичащи от новите системи за УВД и основното обновяване на съществуващите системи за УВД, се включват в ценовата база само когато тези системи са в съответствие с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, и по-специално със съвместните проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

Държавите членки могат да решат да включат в ценовата база следните установени разходи, направени във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване, в съответствие с член 15, параграф 2, буква б), второто изречение от Регламент (ЕО) № 550/2004:

а) установените разходи, направени от компетентните органи;

б) установените разходи, направени от квалифицираните организации, както е посочено в член 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004;

в) установените разходи, произтичащи от Международната конвенция на Евроконтрол за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването от 13 декември 1960 г., както е последно изменена.

2. Без да се засяга член 18, установените разходи, включени в ценовите бази за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, се определят преди началото на всеки референтен период като част от плана за ефективност в реално изражение и се посочват за всяка календарна година от този период в реално и в номинално изражение, с изключение на установените разходи, посочени в параграф 1, трета алинея, и установените разходи, посочени в параграф 4, букви в) и г), които се определят в номинално изражение, когато се прилага методът на историческите цени.

3. Установените разходи, включени в ценовите бази за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, се изчисляват в национална валута. При установяване на обща зона за събиране на такси с единна таксова единица съответните държави членки осигуряват преобразуване на установените разходи в единна валута, която може да бъде евро или друга национална валута на една от съответните държави членки, за да се осигури прозрачно изчисление на единната таксова единица в изпълнение на член 25, параграф 4.

4. Установените разходи, включени в ценовата база за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, се състоят от:

а) разходи за персонала;

б) оперативни разходи, различни от разходите за персонал;

в) амортизационни разходи;

г) цена на капитала;

д) извънредни разходи.

Що се отнася до буква а), разходите за персонал включват брутни възнаграждения, плащания на извънреден труд, вноски на работодателя в схемите за социална сигурност, както и разходите за пенсии и за други допълнителни възнаграждения. Разходите за пенсии се изчисляват въз основа на консервативни предположения съгласно приложимата пенсионна схема или съответното национално законодателство, според случая. Тези предположения са конкретизирани в националния план за ефективност.

Що се отнася до буква б), оперативните разходи, различни от разходите за персонал, включват разходите, направени за покупка на стоки и услуги, използвани за предоставяне на аеронавигационно обслужване, включително услуги, възложени на външни изпълнители, материали, енергия, комунални услуги, наеми на сгради, оборудване и съоръжения, поддръжка, разходи за застраховки и пътни разходи.

Що се отнася до буква в), амортизационните разходи включват разходите, свързани с общите дълготрайни активи в експлоатация с цел предоставяне на аеронавигационно обслужване. Стойността на дълготрайните материални активи се амортизира в съответствие с техния очакван експлоатационен живот, като се използва линейният метод, приложен към стойността на активите, които се амортизират. За изчисляването на амортизацията се прилага счетоводно отчитане на принципа на историческите цени или счетоводно отчитане на принципа на текущите стойности. Методиката, използвана

за изчисляване на амортизационните разходи, не се променя за срока на амортизацията и съответства на цената на капитала, т.е. номиналната стойност на капитала за отчитане по метода на историческите цени и цената на капитала понастоящем за отчитане по метода на текущите стойности. Когато се прилага счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, цената на капитала не включва инфлацията и се предоставя също еквивалентна информация за счетоводното отчитане на принципа на историческите цени с цел сравняване и оценка.

Що се отнася до буква г), цената на капитала се равнява на произведението от следните елементи:

i) сумата на средната нетна балансова стойност на дълготрайните материални активи в експлоатация или в процес на изграждане и евентуалните корекции в общите активи, определени от националния надзорен орган и използвани от доставчик на аеронавигационно обслужване, и на средната стойност на краткотрайните активи, без лихвоносните сметки, които се изискват за предоставянето на аеронавигационно обслужване;

ii) претеглената средна стойност на лихвения процент по дълговите ценни книжа и на възвръщаемостта на собствения капитал. За доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не разполагат със собствен капитал, претеглената средна стойност се изчислява въз основа на възвръщаемостта, приложена към разликата между общите активи, както е посочено в точка i), и дълговите ценни книжа.

За целите на установяването на цената на капитала факторите, чиято тежест трябва да се определи, се основават на дела на финансирането чрез дълг или 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 предвидената в плана за ефективност за референтния период и се основава на финансовия риск, понесен от доставчика на аеронавигационно обслужване.

Когато доставчиците на аеронавигационно обслужване правят разходи при лизинг на дълготрайни активи, тези разходи не се включват в изчисляването на цената на капитала.

Що се отнася до буква д), извънредните разходи се състоят от еднократни разходи във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително всички невъзстановими данъци и мита.

5. Установените разходи се разпределят по прозрачен начин в зоните за събиране на такси, по отношение на които са направени. Установените разходи, които са направени по отношение на няколко зони за събиране на такси, се разпределят пропорционално въз основа на прозрачна методика.

За тази цел националните надзорни органи определят преди началото на всеки референтен период критериите, използвани за разпределяне на установените разходи за зоните за събиране на такси, включително по отношение на букви б) и в) от настоящия параграф, както и критериите за разпределяне на установените разходи между аеронавигационното обслужване при прелитане и аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, и включват тази информация в плана за ефективност в съответствие с точка 3.3, буква г) от приложение II.

Установените разходи, включени в ценовата база за зоните за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане и такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, обхващат разходите за следните услуги:

а) услуги във връзка с контрола на летищното движение или летищното полетно-информационно обслужване, които включват консултативно обслужване на въздушното движение и аварийнооповестително обслужване;

б) услуги по обслужване на въздушното движение, свързани с подхода и отлитането на въздухоплавателни средства в рамките на определено разстояние от летището, които се определят въз основа на експлоатационните изисквания;

в) пропорционалната част на аеронавигационното обслужване, която е обща за обслужването при прелитане и в зоните на летищата.

6. Установените разходи за полети, освободени в съответствие с член 31, параграфи 3—5, се състоят от:

а) установените разходи за освободените полети по правилата за визуални полети (полети по ПВП), изчислени по метода на пределните разходи;

б) установените разходи за освободените полети по ППП, изчислени като произведение от следните елементи:

i) установените разходи, направени за полети по ППП, които се състоят от общите установени разходи, намалени с установените разходи за полети по ПВП;

ii) съотношението между броя на освободените единици обслужване и общия брой единици обслужване, като общият брой единици обслужване е сумата от единиците обслужване за полети по ППП и единиците обслужване за полети по ПВП, когато те не са освободени.

Установените разходи за освободени полети по ПВП се отделят от установените разходи за полети по ППП с цел изчисляване на таксовата единица.

7. Националните надзорни органи проверяват по отношение на всяка зона за събиране на такси дали ценовите бази за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата отговарят на изискванията на член 15, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 550/2004 и на настоящия член. За тази цел националните надзорни органи извършват преглед на съответните счетоводни документи, включително на инвентарните книги и всякакви други материали, отнасящи се до определянето на ценовата база за таксите.

Член 23

Действителни разходи

Разпоредбите на член 22 се прилагат *mutatis mutandis* към установяването на действителните разходи.

Член 24

Прозрачност на разходите

1. Държавите членки установяват по прозрачен начин ценови бази за таксите за всяка зона за събиране на такси.

2. Най-късно четири месеца преди началото на референтния период държавите членки следва да се консултират по координиран начин с доставчиците на аеронавигационно обслужване, с представителите на ползвателите на въздушното пространство и с летищните оператори и летищните координатори, ако е целесъобразно, относно планираните установени разходи, включени в ценовата база за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, новите и съществуващите инвестиции, прогнозите относно единиците обслужване и политиката за събиране на такси за съответния референтен период.

Държавите членки правят това и през даден референтен период, когато възнамеряват да поискат преразглеждане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“ в съответствие с член 18, параграф 1.

Най-малко три седмици преди консултацията държавите членки предоставят отчетните таблици и информацията, изисквани в приложения VII и IX, на организациите, поканени на консултацията.

3. През референтния период държавите членки се консултират по координиран начин, ежегодно и в съответствие с точка 1 от приложение XII, с доставчиците на аеронавигационно обслужване, с представителите на ползвателите на въздушното пространство и с летищните оператори и летищните координатори, ако е целесъобразно, относно действителните разходи, направени през предходната година, и разликата между действителните разходи и установените разходи, съдържащи се в плана за ефективност.

Най-малко три седмици преди консултацията държавите членки предоставят отчетната таблица и информацията, изисквана в приложение VII, на организациите, поканени на консултацията.

4. Държавите членки предоставят на Комисията информацията, посочена в последната алинея на параграфи 2 и 3, на датата, на която тя е предоставена на участниците в консултацията. Държавите членки уведомяват също така Комисията за резултатите от консултациите.

ГЛАВА VI

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТАКСОВИТЕ ЕДИНИЦИ И ТАКСИТЕ

Член 25

Изчисляване на таксовите единици

1. Държавите членки изчисляват таксовите единици за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата преди началото на всяка година от референтния период.

2. Тези единици се изчисляват чрез разделяне на прогнозния общ брой единици аеронавигационно обслужване при прелитане и аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за съответната година, изчислени в съответствие с точки 1 и 2 от приложение VIII, на алгебричната сума от следните елементи:

а) установените разходи в номинално изражение за съответната година, както е определено в плана за ефективност;

б) корекциите за инфлацията в съответствие с член 26;

в) корекциите, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, в съответствие с член 27, параграфи 2—5;

г) корекциите, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с разходите, в съответствие с член 28, параграфи 4—6;

д) корекциите, произтичащи от прилагането на схемите за финансово стимулиране, в съответствие с член 11, параграфи 3—4;

е) корекциите, произтичащи от модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване, в съответствие с член 32;

ж) корекциите, произтичащи от колебанията във въздушното движение, в съответствие с член 27, параграф 8;

з) корекциите, произтичащи от колебанията във въздушното движение, в съответствие с член 27, параграф 9;

и) приспадане на други приходи в съответствие с параграф 3 от настоящия член;

й) кръстосано финансиране между зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане или между зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с член 15, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

к) корекции за разликите в приходите, произтичащи от временното прилагане на таксовата единица в съответствие с член 29, параграф 5;

л) корекции, свързани с предишни референтни периоди.

3. За целите на параграф 2, буква и) следните приходи на доставчици на аеронавигационно обслужване, получени през година „n“, се приспадат от установените разходи като „други приходи“:

а) публични средства, получени от публични органи, включително финансова подкрепа по програми на Съюза за подпомагане;

б) приходи, получени от търговски дейности, когато съответната държава членка или държави членки са решили тези приходи да бъдат приспаднати;

в) по отношение на аеронавигационното обслужване в зоните на летищата приходите от договори или споразумения, сключени между доставчиците на аеронавигационно обслужване и летищните оператори, когато съответната държава членка или държави членки са решили тези приходи да бъдат приспаднати.

По отношение на буква а) публичните средства, които покриват разходите за персонал и други оперативни разходи, се приспадат от установените разходи не по-късно от година „n + 2“. Публичните средства, които покриват амортизационните разходи, се приспадат от установените разходи в съответствие с графика за амортизация на финансирания актив (продължителност и анюитет). Държава членка може да реши да не приспада от установените разходи сума, свързана с административните разходи, направени за отчитането по споразумението за финансиране, ако тези административни разходи не са включени в ценовата база за таксите. Също така държава членка може да реши да не приспада от установените разходи публичните средства, получени за покриване на разходи, които не са известни към момента на изготвяне на плана за ефективност и следователно не са включени в ценовата база за таксите. Ползвателите на въздушното пространство не се таксуват за разходите, които се покриват от публични средства.

По отношение на букви б) и в) приходите, посочени в тези букви, се приспадат от установените разходи не по-късно от година „n+2“.

4. Таксовите единици се изчисляват в национална валута.

Когато държава членка вземе решение да установи обща зона за събиране на такси в съответствие с член 21, параграф 4, таксовата единица се изчислява в единна валута, която може да бъде евро или друга национална валута на една от съответните държави членки. Съответните държави членки уведомяват Комисията и CRCO на Евроконтрол за приложимата валута.

Член 26

Корекция за инфлация

За всяка година от референтния период установените разходи, включени в ценовите бази за таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане и таксите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за година „n“, изразени в номинално изражение, се коригират въз основа на разликата в проценти между действителния индекс на инфлацията и индекса на прогнозната инфлация за тази година „n“ и се включват като корекция за изчисляването на таксовата единица за година „n+2“.

Установените разходи, посочени в член 22, параграф 1, трета алинея, и установените разходи, посочени в член 22, параграф 4, букви в) и г), не подлежат на корекция за инфлация, когато се прилага счетоводно отчитане на принципа на историческите цени.

Член 27

Механизъм за поделяне на риска, свързан с въздушното движение

1. По отношение на схемите за стимулиране, посочени в член 11, параграф 2, се прилага механизъм за поделяне на риска, свързан с въздушното движение. Съгласно този механизъм рискът от промени в приходите, дължащи се на отклонения от прогнозата за единиците обслужване, заложена в плана за ефективност, се поделя между доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство в съответствие с разпоредбите на настоящия член.

2. Когато през дадена година „n“ действителният брой на единиците обслужване се отклонява от прогнозата, заложена в плана за ефективност за тази година „n“ с не повече от 2 %, получените допълнителни приходи или произтичащата загуба на приходи се поема изцяло от съответния доставчик или доставчици на аеронавигационно обслужване.

3. Когато през дадена година „n“ действителният брой на единиците обслужване превишава с повече от 2 % прогнозната стойност за единиците обслужване, заложена в плана за ефективност за тази година „n“, 70 % от произтичащите допълнителни приходи, получени от доставчика или доставчиците на аеронавигационно обслужване, надхвърлящи разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност, се прехвърлят върху ползвателите на въздушното пространство чрез корекции на таксовите единици за година „n+2“.

Когато през дадена година „n“ действителният брой на единиците обслужване спадне с повече от 2 % под прогнозната стойност за единиците обслужване, заложена в плана за ефективност за тази година „n“, 70 % от произтичащата загуба на приходи, понесена от доставчика или доставчиците на аеронавигационно обслужване, надхвърляща разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност, се възстановява от ползвателите на въздушното пространство чрез корекции на таксовите единици за година „n+2“.

4. Когато през дадена година „n“ действителният брой на единиците обслужване е под 90 % от прогнозната стойност за единиците обслужване, заложена в плана за ефективност за същата година „n“, размерът на загубата на приходи, понесена от доставчика или доставчиците на аеронавигационно обслужване, надхвърляща разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност, се възстановява изцяло от ползвателите на въздушното пространство чрез корекции на таксовите единици за година „n+2“.

Когато през дадена година „n“ действителният брой на единиците обслужване надвишава 110 % прогнозната стойност за единица обслужване, заложена в плана за ефективност за тази година „n“, допълнителните приходи, получени от доставчика или доставчиците на аеронавигационно обслужване, надхвърлящи разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност, се прехвърлят изцяло на ползвателите на въздушното пространство чрез корекции на таксовите единици за година „n+2“.

5. Националните надзорни органи могат да адаптират стойностите на параметрите на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, посочен в параграфи 2 и 3. При адаптирането на тези стойности националните надзорни органи:

а) се консултират относно планираните стойности с представителите на ползвателите на въздушното пространство и съответните доставчици на аеронавигационно обслужване;

б) гарантират, че произтичащата от това експозиция на риск на доставчиците на аеронавигационно обслужване не е по-ниска от максималния приход, изложен на риск в рамките на механизма, предвиден в параграфи 2 и 3;

в) разглеждат изменението на разходите за предоставяне на капацитет от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване поради колебания във въздушното движение.

6. Следните установени разходи не подлежат на разпоредбите на параграфи 2—5:

а) установените разходи, определени в съответствие с член 22, параграф 1, трета алинея;

б) установените разходи за метеорологично обслужване.

7. Държавите членки могат да освободят от прилагането на параграфи 2—5 установените разходи на доставчиците 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.

8. По отношение на установените разходи, посочени в параграф 6, и ако е приложимо, в параграф 7, всички допълнителни приходи през година „n“, произтичащи от разликата между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност за единиците обслужване, заложени в плана за ефективност за тази година, се прехвърлят на ползвателите на въздушното пространство, а всяка загуба на приходи се възстановява от ползвателите на въздушното пространство чрез коригиране на таксовата единица за година „n+2“.

9. Корекциите на таксовите единици, посочени в член 25, параграф 2, букви б), в), г), д), е), ж), з), и), й), к) и л), не подлежат на разпоредбите на параграфи 2—5. По отношение на корекциите, посочени в член 25, параграф 2, букви б), в), г), д), е), ж), и), й) и к), всички допълнителни приходи през година „n“, произтичащи от разликата между действителния брой единици обслужване и прогнозната стойност за единиците обслужване, заложени в плана за ефективност за тази година, се прехвърлят на ползвателите на въздушното пространство, а всяка загуба на приходи се възстановява от ползвателите на въздушното пространство чрез коригиране на таксовата единица за година „n+2“.

Член 28

Механизъм за поделяне на риска, свързан с разходите

1. По отношение на схемите за стимулиране, посочени в член 11, параграф 2, се прилага механизъм за поделяне на риска, свързан с разходите. Съгласно този механизъм разликите между установените разходи, заложени в плана за ефективност, и действителните разходи, се поделят между доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство в съответствие с разпоредбите на настоящия член.

2. Разликите, посочени в параграф 1, се поделят, както следва:

а) когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, съответният доставчик на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка задържа изцяло получената разлика;

б) когато през целия референтен период действителните разходи надвишават установените разходи, доставчикът на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка покрива изцяло получената разлика.

3. Параграф 2 не се прилага, ако разликите между установените разходи и действителните разходи произтичат от поне една от следните промени:

а) непредвидени промени в разходите за нови и съществуващи инвестиции;

б) непредвидени промени в разходите, посочени в член 22, параграф 1, трета алинея;

в) непредвидени и значителни промени в пенсионните разходи, установени в съответствие с член 22, параграф 4, в резултат на непредвидими промени в националното пенсионно законодателство, законодателството за пенсионното счетоводство или непредвидими промени в условията на финансовия пазар, при условие че такива промени в пенсионните разходи са извън контрола на доставчика на аеронавигационно обслужване и в случай на увеличаване на разходите доставчикът на аеронавигационно обслужване е предприел разумни мерки за управление на увеличението на разходите през референтния период;

г) непредвидени и значителни промени в разходите, произтичащи от непредвидими промени в лихвените проценти по заемите, с които се финансират разходите, произтичащи от предоставянето на аеронавигационно обслужване, при условие че такива промени са извън контрола на доставчика на аеронавигационно обслужване и в случай на увеличаване на разходите доставчикът на аеронавигационно обслужване е предприел разумни мерки за управление на увеличението на разходите през референтния период;

д) непредвидени и значителни промени в разходите, произтичащи от непредвидими промени в националното данъчно законодателство или други непредвидими нови елементи на разходите, невключени в плана за ефективност, но изисквани по силата на законови задължения.

Установените разходи, свързани с посочените в настоящия параграф разходи, се определят и категоризират в плана за ефективност в съответствие с точка 3.3, буква з) от приложение II.

Разликата между установените и действителните разходи, посочена в настоящия параграф, се идентифицира и обяснява ежегодно в съответствие с приложение VII и приложение IX.

4. По отношение на непредвидените промени в разходите, посочени в параграф 3, буква а), разликата между установените и действителните разходи се поделя, както следва:

а) когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, доставчикът на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка възстановява получената разлика на ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на таксовата единица през година „n +2“ или през следващия референтен период, освен ако въз основа на подробна обосновка на доставчика на аеронавигационно обслужване националният надзорен орган реши, след като се консултира с представители на ползвателите на въздушното пространство, че доставчикът на аеронавигационно обслужване не трябва да възстанови част от получената разлика;

б) когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи надвишават установените разходи с не повече от 5 %, държавите членки могат да решат, че получената разлика се възстановява от ползвателите на въздушното пространство на доставчика на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“ или през следващия референтен период, при условие че националният надзорен орган одобри подробна обосновка, предоставена от доставчика на аеронавигационно обслужване, по-специално по отношение на необходимостта от увеличаване на капацитета и след като се консултира с представители на ползвателите на въздушното пространство.

Когато по време на референтния период доставчиците на аеронавигационно обслужване възнамеряват да добавят, отменят или заменят големи инвестиции по отношение на информацията за големите инвестиции, посочена в плана за ефективност в съответствие с точка 2.2, буква б) от приложение II, тези промени се одобряват от националния надзорен орган след консултация с представители на ползвателите на въздушното пространство.

5. По отношение на непредвидените промени в разходите, посочени в параграф 3, буква б), разликата между установените и действителните разходи се поделя, както следва:

а) когато за дадена календарна година действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени за тази календарна година, държавите членки възстановяват получената разлика на ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на таксовата единица през година „n+2“;

б) когато за дадена календарна година действителните разходи надвишават установените разходи, определени за тази календарна година, държавите членки възстановяват получената разлика от ползвателите на въздушното пространство чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“.

6. По отношение на непредвидените промени в разходите, посочени в параграф 3, букви в), г) и д), разликата между установените и действителните разходи се поделя, както следва:

а) когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, доставчикът на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка възстановява получената разлика на ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на таксовата единица през година „n +2“, през следващия референтен период или през следващите два референтни периода, ако сумите за възстановяване оказват влияние върху таксовата единица по непропорционален начин;

б) когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи надвишават установените разходи, държавите членки могат да решат, че получената разлика се възстановява на доставчика на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка от ползвателите на въздушното пространство чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“, през следващия референтен период или през следващите два референтни периода, ако сумите за възстановяване оказват влияние върху таксовата единица по непропорционален начин.

7. Националните надзорни органи проверяват ежегодно дали доставчиците на аеронавигационно обслужване прилагат правилно разпоредбите на настоящия член. Националните надзорни органи изготвят доклад до 1 септември на година „n +1“ относно промените в разходите, посочени в параграф 3, които са настъпили през година „n“. По отношение на доклада трябва да се осъществи консултация с представители на ползвателите на въздушното пространство.

Националните надзорни органи включват в доклада, който се изготвя до 1 септември на годината след последната година на референтния период, баланса за целия референтен период по отношение на непредвидените промени в разходите, посочени в параграф 3, букви а), в), г) и д).

Член 29

Определяне на таксови единици за зоните за събиране на такси

1. Държавите членки определят таксова единица за всяка зона за събиране на такси на годишна база и в съответствие с член 25. Без да се засяга параграф 3, таксовите единици не се променят в хода на годината.

2. Държавите членки определят таксова единица за година „n“ за всяка зона за събиране на такси в съответствие със следните изисквания:

а) до 1 юни на година „n-1“ националните надзорни органи представят — от името на съответна своя държава членка — изчислената таксова единица на Комисията и на CRCO на Евроконтрол. Това представяне включва отчетните таблици и допълнителната информация, определени в приложение VII и приложение IX;

б) преди 1 ноември на година „n-1“, ако е необходимо, националните надзорни органи актуализират изчислената таксова единица, посочена в буква а), след като се консултират с ползвателите на въздушното пространство. Те представят тази изчислена актуализирана таксова единица от името на съответната своя държава членка пред Комисията и пред CRCO на Евроконтрол най-късно до 1 ноември на година „n-1“;

в) държавите членки определят таксовата единица за година „n“ най-късно до 20 декември на година „n-1“ и информират Комисията и CRCO на Евроконтрол за тази таксова единица.

3. Комисията проверява дали таксовите единици, посочени в параграф 2, са изчислени в съответствие с изискванията, определени в член 25, параграф 2.

Когато Комисията установи, че дадена таксова единица не отговаря на изискванията, определени в член 25, параграф 2, тя уведомява съответната държава членка и я приканва да представи преразгледана таксова единица.

Когато Комисията установи, че преразгледаната таксова единица се изчислява в съответствие с изискванията, определени в член 25, параграф 2, тя уведомява съответната държава членка за това.

4. Когато като следствие от срока, необходим за завършване на процедурата, посочена в параграф 3, таксовата единица за година „n“ е преразгледана след началото на годината, за която се отнася, и такова преразглеждане води до разлика в приходите, таксовата единица се коригира, както следва:

а) първа корекция на таксовата единица през годината, следваща преразглеждането на таксовата единица; и

б) окончателна корекция на таксовата единица две години след тази година.

5. Ако държавите членки не са приели план за ефективност преди началото на референтния период или когато планът за ефективност е преразгледан в съответствие с член 18 през референтния период, таксовите единици се преизчисляват и прилагат, при необходимост, възможно най-скоро въз основа на приетия план за ефективност или приетия преразгледан план за ефективност.

Когато планът за ефективност се приема след началото на референтния период, всяка разлика в приходите, дължаща се на прилагането на таксовата единица или таксовите единици, изчислени въз основа на проектоплана за ефективност, вместо таксовата единица или таксовите единици, изчислени на базата на приетия план за ефективност, води до първа корекция на таксовата единица през годината след приемането на плана за ефективност и окончателна корекция на таксовата единица две години след тази година. Разпоредбите на членове 27 и 28 се прилагат въз основа на приетия план за ефективност и се прилагат с обратна сила от първия ден на референтния период.

Когато планът за ефективност се преразглежда през референтния период в съответствие с член 18, всяка разлика в приходите, дължаща се на прилагането на таксовата единица или таксовите единици, изчислени въз основа на приетия план за ефективност, вместо таксовата единица или таксовите единици, изчислени на базата на приетия преразгледан план за ефективност, води до първа корекция на таксовата единица през годината след приемането на преразгледания план за ефективност и окончателна корекция на таксовата единица две години след тази година. Разпоредбите на членове 27 и 28 се прилагат въз основа на приетия преразгледан план за ефективност и се прилагат с обратна сила от първия ден на годината, за която се прилага преразгледаният план за ефективност.

6. Чрез дерогация от член 25, параграф 2 държавите членки могат да решат да определят таксовата единица, посочена в параграф 1, в размер, по-нисък от този на таксовата единица, изчислена в съответствие с член 25, параграф 2. В този случай те включват тази по-ниска таксова единица в отчетните таблици на изчислените таксови единици в съответствие с модела от таблица 2 от приложение IX. Получената разлика в приходите не се възстановява от ползвателите на въздушното пространство.

Член 30

Прозрачност на таксовите единици

1. До 1 август всяка година държавите членки се консултират по координиран начин с доставчиците на аеронавигационно обслужване, с представителите на ползвателите на въздушното пространство и, ако е целесъобразно, с летищните оператори и летищните координатори относно основните елементи, свързани с прилагането на настоящия регламент, както е определено в точка 2 от приложение XII. Тези консултации могат да се провеждат заедно с консултациите, посочени в член 24, параграф 3.

Държавите членки предоставят отчетните таблици и информацията, изисквана в приложение IX, на участниците в консултацията най-малко три седмици преди консултацията.

2. Държавите членки предоставят на Комисията информацията, посочена в параграф 1, втора алинея, на датата, на която тя е предоставена на участниците в консултацията. Държавите членки уведомяват Комисията за резултатите от консултациите.

Член 31

Изчисляване на таксите

1. Таксата за аеронавигационно обслужване при прелитане за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане е равна на произведението от таксовата единица, установена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване при прелитане, и броя на единиците обслужване при прелитане за този полет.

2. Таксата за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата за даден полет в дадена зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата е равна на произведението на таксовата единица, установена за тази зона за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, и броя на единиците обслужване в зоните на летищата за този полет.

За целите на изчисляването на таксата за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, подходът и отлитането на едно въздухоплавателно средство се считат за един полет. Единицата, която се отброява, е или долитането, или отлитането.

3. Държавите членки освобождават следните полети от такси за аеронавигационно обслужване при прелитане:

а) полети, извършвани от въздухоплавателни средства с максимално разрешено излетно тегло, по-малко от два тона;

б) смесени полети по ПВП/ППП в зоните за събиране на такси, когато те се извършват изключително по ПВП и ако не се налагат такси за аеронавигационно обслужване при прелитане на полети по ПВП;

в) полети, извършвани изключително за превоз в рамките на официална мисия на управляващи монарси и най-близките членове на техните семейства, държавни глави, правителствени ръководители и министри, когато това е отбелязано с подходящо указание или забележка за характера на полета в полетния план, че полетът се извършва изключително за тази цел;

г) полети за търсене и спасяване, разрешени от съответния компетентен орган.

4. Държавите членки могат да освободят следните полети от такси за аеронавигационно обслужване при прелитане:

а) военни полети, извършвани от въздухоплавателни средства на държава членка или която и да било трета държава;

б) тренировъчни полети, извършвани единствено в рамките на въздушното пространство на съответната държава членка и изключително с цел получаване на свидетелство за летателна правоспособност или квалификационен клас, в случай на пилоти, когато това е обосновано чрез подходяща забележка в полетния план, че полетът се извършва изключително за тази цел;

в) полети, извършвани единствено с цел проверка или изпитване на оборудването, използвано или предназначено за използване като наземни аеронавигационни средства, но не и полети за пребазиране на съответните въздухоплавателни средства;

г) полети, приключващи на летището, от което е излетяло въздухоплавателното средство, по време на които не е предприемано междинно кацане;

д) полети по ПВП;

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

ж) полети на митническите и полицейските служби.

5. Държавите членки могат да освобождават от такси за обслужване в зоните на летищата полетите, посочени в параграфи 3 и 4.

6. Държавите членки покриват разходите за обслужване, което доставчиците на аеронавигационно обслужване са предоставили на полети, освободени от такси за аеронавигационно обслужване при прелитане или такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с параграфи 3, 4 или 5.

Член 32

Модулиране на таксите за аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки могат, на недискриминационна и прозрачна основа, да модулират таксите за аеронавигационно обслужване за ползвателите на въздушното пространство с цел:

а) оптимизиране използването на аеронавигационното обслужване;

б) намаляване въздействието на полетите върху околната среда;

в) намаляване на степента на натоварване на мрежата в конкретна зона или по даден маршрут в определен момент;

г) ускоряване на внедряването на функциите за УВД на SESAR в очакване на срока, определен в съвместните проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004, по-специално с цел да се предоставят стимули за оборудване на въздухоплавателните средства със системи, включени в тези съвместни проекти.

Държавите членки гарантират, че модулирането на таксите по отношение на букви а)—в) от настоящия параграф не води до промяна като цяло в годишните приходи за доставчика на аеронавигационно обслужване в сравнение със ситуацията, при която таксите не биха били модулирани. Прекомерните или недостатъчните възстановявания ще доведат до корекция на таксовата единица през година „n + 2“.

2. Модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване се прилага по отношение на таксата за аеронавигационно обслужване по маршрута или таксата за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, или по отношение и на двете.

Преди да приложат модулиране на таксите, държавите членки се консултират с представители на ползвателите на въздушното пространство и със съответните доставчици на аеронавигационно обслужване относно планираното модулиране.

3. Националните надзорни органи наблюдават правилното прилагане на модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване от доставчиците на аеронавигационно обслужване и докладват в съответствие с член 37, параграф 1.

Член 33

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.

2. Държавите членки гарантират, че сумите, събрани от тяхно име, се използват за финансиране на разходите, определени в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

3. Ползвателите на въздушното пространство плащат незабавно и изцяло всички такси за аеронавигационно обслужване, направени в съответствие с настоящия регламент.

4. Държавите членки гарантират, че при необходимост се прилагат ефективни и пропорционални принудителни мерки за събиране на таксите за аеронавигационно обслужване. Тези мерки могат да включват отказ от предоставяне на обслужване, задържане на въздухоплавателни средства или други принудителни мерки в съответствие със законодателството на съответната държава членка.

ГЛАВА VII

СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 34

Опростена схема за таксуване

1. При спазване на условията, определени в параграф 2, държавите членки могат да решат да установят и прилагат опростена схема за таксуване по време на целия референтен период по отношение на:

а) една или повече зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване по маршрута и една или повече зони за събиране на такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата;

б) един или повече доставчици на аеронавигационно обслужване, предоставящи обслужване в зоната или зоните за събиране на такси, посочени в буква а).

2. Държавите членки могат да решат да установят и прилагат опростената схема за таксуване, посочена в параграф 1, само ако е изпълнено всяко от следните условия:

а) решение на Комисията, прието съгласно член 14, параграф 2, член 15, параграф 2 или член 15, параграф 4, с което се потвърждава, че целите за ефективност, определени от държавата членка в проектоплана за ефективност, посочен в член 12, са в съответствие с целите за ефективността, валидни за целия Европейски съюз;

б) целите за ефективност в ключовите за ефективността области „безопасност“, „капацитет“ и „околна среда“ са изпълнени през трите години, предхождащи приемането на проектоплана за ефективност, посочен в член 12;

в) планът за ефективност включва схема за стимулиране на постигането на целите за капацитет, както се изисква в член 11;

г) проведена е консултация със съответните доставчици на аеронавигационно обслужване и ползватели на въздушното пространство относно планираното решение и ползвателите на въздушното пространство, представляващи най-малко 65 % от полетите по ППП, извършвани във въздушното пространство, в рамките на което съответната държава членка или държави членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване, са съгласни с планираното решение.

3. Ако държавите членки решат да установят и прилагат опростена схема за таксуване съгласно параграф 2, те не прилагат:

а) механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, посочен в член 11, параграф 2 и член 27. Когато не се прилага механизмът за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, рискът, свързан с въздушното движение, се носи изцяло от доставчика на аеронавигационно обслужване;

б) разпоредбите на член 28, параграфи 4—6, свързани с механизма за поделяне на риска, свързан с разходите;

в) прекомерните или недостатъчните възстановявания, възникнали в резултат на модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване съгласно член 32.

Всеки пренос от годините, предхождащи референтния период, за който се прилага опростената схема за таксуване, продължава да се взема предвид при изчисляването на таксовите единици.

4. Ако държавите членки решат да установят и прилагат опростена схема за таксуване съгласно параграф 2, те уточняват и обосновават своето решение в плана за ефективност в съответствие с точка 1.7 от приложение II.

Член 35

Аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, КНО, МЕТ, АИО обслужване и обслужване по предаване на данни за УВД, осъществявани при пазарни условия

1. При спазване на разпоредбите на настоящия член държавите членки могат преди или по време на референтен период да вземат решение предоставянето на част или на цялото тяхно аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, КНО, МЕТ, АИО обслужване или обслужване по предаване на данни за управление на въздушното движение („УВД“), предвидено в техните зони за събиране на такси, установени в съответствие с член 21, да се осъществява при пазарни условия.

2. Когато държава членка или държави членки решат да прилагат параграф 1 за предстоящия референтен период или, в зависимост от случая, за оставащия срок на референтния период и по отношение на съответното обслужване, те:

а) не прилагат цели за ефективност на разходите, включително определяне на установени разходи за ключовите показатели за ефективност, посочени в точка 4.1 от раздел 2 от приложение I;

б) не прилагат механизмите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение и с разходите, в съответствие с членове 27 и 28;

в) не определят финансови стимули в ключовите за ефективността области „капацитет“ и „околна среда“ в съответствие с член 11;

г) не изчисляват такси за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с член 31, параграф 2;

д) не определят таксови единици за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата в съответствие с член 29;

е) не подлежат на изискванията за провеждане на консултация, посочени в член 24, параграф 3.

Букви г)—е) се прилагат само за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата.

Когато по време на референтния период дадена държава членка реши да приложи параграф 1, тя също така преразглежда своя план за ефективност в съответствие с член 18, параграф 1 по отношение на съответните услуги.

3. Дадена държава членка решава да приложи параграф 1 само след като е изпълнила следните стъпки:

а) нейният национален надзорен орган е установил въз основа на подробна оценка в съответствие с условията, посочени в приложение X, че предоставянето на съответното обслужване се осъществява при пазарни условия;

б) тя се е консултирала със съответните представители на ползвателите на въздушното пространство относно планираното решение и относно тази оценка и е взела предвид техните коментари при необходимост;

в) тя е направила обществено достояние планираното си решение и тази оценка;

г) тя е представила своето планирано решение и тази оценка на Комисията и е получила съгласието на Комисията.

Що се отнася до буква г), държавата членка представя оценката не по-късно от 12 месеца преди началото на референтния период или — в случай на оценка по време на референтния период — своевременно, след приключване на оценката. Комисията уведомява съответната държава членка дали е съгласна, че оценката е извършена в съответствие с условията, определени в приложение X. Комисията прави това своевременно. Когато е необходимо, Комисията изисква допълнителна информация от съответната държава членка, която тази държава членка предоставя своевременно.

4. Ако дадена държава членка реши да приложи параграф 1, нейният национален надзорен орган преценява редовно дали условията, определени в приложение X, продължават да бъдат изпълнени.

Ако националният надзорен орган установи, че тези условия вече не са изпълнени, държавата членка отменя своевременно решението си, след като е изпълнила стъпките, определени в параграф 3, букви б) —г).

При тази отмяна държавата членка не прилага за следващия референтен период или в зависимост от случая — за оставащия срок на референтния период, освобождаванията, изброени в параграф 2, първа алинея, по отношение на съответното обслужване. Ако отмяната настъпи по време на референтния период, съответната държава членка също преразглежда своя план за ефективност в съответствие с член 18, параграф 1.

5. Ако услугите, предмет на прилагането на параграф 1, се предоставят в обща зона за събиране на такси, определена в съответствие с член 21, параграф 4, заинтересованите държави членки могат да решат да установят, че предоставянето на част от или на цялото това обслужване се осъществява при пазарни условия единствено съвместно. В този случай те гарантират съвместно спазването на изискванията на настоящия член.

6. Ако държава членка реши да приложи параграф 1, тя представя на Комисията информацията, посочена в приложение XI, през първата година на всеки референтен период. Комисията не прави тази информация обществено достояние.

ГЛАВА VIII

ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ, НАБЛЮДЕНИЕ И ПУБЛИКУВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 36

Предоставяне на информация

1. За целите на наблюдението в съответствие с член 37 националните надзорни органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори, летищните координатори, ползвателите на въздушното пространство и управителният орган на мрежата предоставят на Комисията данните, посочени в приложение VI, в съответствие със специфичните изисквания, приложими за всяка страна, определени в посоченото приложение. Данните се предоставят безплатно в електронен формат.

Що се отнася до ползвателите на въздушното пространство, настоящият член се прилага само за ползватели, които извършват повече от 35 000 полета годишно в рамките на европейското въздушно пространство, изчислени като средна стойност за последните три години.

2. Когато страните, посочени в параграф 1, вече са предоставили някои или всички от тези данни на Евроконтрол или на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз, от тях не се изисква да предоставят съответните данни на Комисията, при условие че информират Комисията за данните, които вече са предоставили, кога са ги предоставили и дали са ги предоставили на Евроконтрол или на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз.

3. Всяка от страните, посочени в параграф 1, предприема необходимите мерки, за да гарантира качеството, проверката и своевременното предаване на данните, които те трябва да предоставят в съответствие с параграф 1. При поискване от Комисията те предоставят информация относно своите проверки на качеството и процесите на проверка по отношение на тези данни.

Член 37

Наблюдение и докладване

1. Националните надзорни органи наблюдават изпълнението на аеронавигационното обслужване, предоставяно във въздушното пространство под тяхна отговорност, с цел да се прецени дали целите за ефективност, съдържащи се в плановете за ефективност, са изпълнени.

Ако национален надзорен орган установи, че тези цели не са изпълнени или има риск да не бъдат изпълнени, той незабавно информира Комисията за това. Държавата членка или съответният национален надзорен орган — с цел коригиране на ситуацията и постигане на целите, определени в плана за ефективност, своевременно прилагат подходящите мерки, които са определили, като вземат предвид коригиращите мерки, посочени в член 10, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123. Те уведомяват своевременно Комисията за тези подходящи мерки.

Не по-късно от 1 юни всяка година националните надзорни органи докладват на Комисията за резултатите от посоченото в първа алинея наблюдение през предходната година.

2. Комисията наблюдава ефективността на функциите на мрежата и оценява дали целите за ефективност, съдържащи се в плана за ефективност на мрежата, са изпълнени.

Ако Комисията установи, че целите за ефективност, съдържащи се в плана за ефективност на мрежата, не са изпълнени или има риск да не бъдат изпълнени, тя изисква от управителния орган на мрежата да определи подходящи мерки, за да бъде коригирана ситуацията и да бъдат постигнати тези цели. Управителният орган на мрежата уведомява своевременно Комисията за тези мерки.

3. Въз основа на докладите, посочени в параграф 1, последната алинея, собственото наблюдение, посочено в параграф 2, и анализа на данните, получени в съответствие с член 36, параграф 1, Комисията наблюдава ефективността на предоставянето на аеронавигационно обслужване и мрежови функции и извършва редовни оценки на постигането на целите за ефективност. Комисията информира поне веднъж годишно държавите членки за своите дейности по наблюдение.

Член 38

Публикуване

1. Държавите членки оповестяват публично, по-специално по електронен път, следната информация:

а) всички решения, които са взели съгласно член 1, параграфи 4 и 5;

б) всички решения, които са взели съгласно член 35, параграф 3, буква в);

в) своите проектопланове за ефективност, посочени в член 12;

г) приетите от тях планове за ефективност, посочени в член 16;

д) своите отчетни таблици, посочени в членове 24, 29 и 30.

2. Управителният орган на мрежата оповестява публично, по-специално по електронен път, следната информация:

а) проектоплана за ефективност на мрежата, посочен в член 19, параграф 1;

б) приетия план за ефективност на мрежата, посочен в член 19, параграф 3.

3. Комисията оповестява публично, по-специално по електронен път, докладите и съпътстващите материали, изготвени от органа за преглед на ефективността относно помощта, предоставена от този орган в съответствие с член 3.

ГЛАВА IX

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 39

Обосновка и обжалване на националните решения

Държавите членки гарантират, че решенията, взети от техните компетентни национални органи съгласно настоящия регламент, са надлежно обосновани и могат да бъдат ефективно обжалвани по съдебен ред в съответствие с националното право.

Член 40

Отмяна

Регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 се отменят, считано от 1 януари 2020 г. Тези регламенти обаче продължават да се прилагат за целите на прилагането на схемите за ефективност и за таксуване, отнасящи се до втория референтен период.

Член 41

Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на 11 февруари 2019 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ (КПЕ) ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1

КПЕ за определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз, и показатели за наблюдение на равнището на Съюза

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. **Ключови показатели за ефективност**

Минималното равнище на ефективност на управлението на безопасността, което доставчиците на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване на въздушното движение, трябва да постигат. С този КПЕ се измерва равнището на изпълнение на следните цели за управление на безопасността:

а) политика и цели за безопасност;

б) управление на риска за безопасността;

в) осигуряване на безопасност;

г) насърчаване на безопасността;

д) култура на безопасност.

1.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на равнището на Съюза с въздействие върху безопасността се изчислява съгласно точка 1.2, буква а) от раздел 2;

б) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация на равнището на Съюза с въздействие върху безопасността се изчислява съгласно точка 1.2, буква б) от раздел 2.

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. **Ключови показатели за ефективност**

С този КПЕ се измерва средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, изчислена, както следва:

а) показателят представлява съотношението между дължината на частта *по маршрута* по действителната траектория, установена въз основа на данни от наблюдения, и изминатото разстояние, сумирано за полети по правилата за полети по прибори (ППП) във или пресичащи въздушното пространство, както е определено в член 1, наричано по-нататък „европейското въздушно пространство“;

б) „част *по маршрута*“ се отнася до разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

в) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

г) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство;

д) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза във всяка част на въздушното пространство и го напуска за всички части от траекторията. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

е) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

2.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за траекторията по последния попълнен полетен план, изчислена, както следва:

i) разликата между дължината на частта *по маршрута* за траекторията по последния попълнен полетен план и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП във или пресичащи европейското въздушно пространство;

ii) „част *по маршрута*“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iii) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

iv) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство.

v) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

б) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за най-кратката ограничена траектория, определена, както следва:

i) показателят представлява разликата между дължината на частта по маршрута на най-краткия ограничен маршрут, представен за планиране на полета, изчислен чрез алгоритми за определяне на маршрута и системи за валидиране на полетния план на управителния орган на мрежата, измерена между местоположението на точките на навлизане и напускане на две зони за маневриране на терминали и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирано за всички полети по ППП във или пресичащи европейското въздушно пространство;

ii) с този показател се вземат под внимание ограниченията на въздушното пространство в дни със и без военни дейности, публикувани в документа за наличност на маршрута, изготвен от управителния орган на мрежата, и актуалният статус на условните маршрути към момента на последния попълнен полетен план;

iii) „част *по маршрута*“ се отнася за частта извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iv) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

v) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство;

vi) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

в) Ефективното използване на резервираното или отделеното въздушно пространство, изчислено като съотношение между първоначално поисканото разпределено време за резервиране или отделяне от общото въздушно движение и окончателното разпределено време, използвано за дейността, за която е необходимо това отделяне или резервиране. Показателят се изчислява за всички разпределения на въздушно пространство, съобщени на управителния орган на мрежата.

г) Процентът на планиране посредством наличните структури на въздушното пространство, включително резервирано или отделено въздушно пространство и условни маршрути, за общото въздушно движение, изчислен като съотношение между броя на въздухоплавателните средства, за които се попълват полетни планове посредством такива структури на въздушното пространство, и броя на въздухоплавателните средства, за които би могло да се извърши планиране посредством тези структури.

д) Процентът на използване на наличните структури на въздушното пространство, включително резервирано или отделено въздушно пространство, условни маршрути, от общото въздушно движение, изчислен като съотношението между броя на въздухоплавателните средства, които летят чрез използване на такива структури на въздушното пространство, и броя на въздухоплавателните средства, за които би могло да се извърши планиране чрез тези структури на въздушното пространство.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. **Ключов показател за ефективност**

Средното закъснение в минути в УПВД *по маршрута* на полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, изчислено, както следва:

а) закъснението в УПВД *по маршрута* е закъснението, изчислено от управителния орган на мрежата, изразено като разликата между разчетното време за излитане и изчисленото време за излитане, разпределено от управителния орган на мрежата;

б) за целите на този показател:

„разчетно време за излитане“ е прогнозният час, в който въздухоплавателното средство ще отлети, изчислен от управителния орган на мрежата и основан на последното разчетно време за начало на движението или целевото време за начало на движението за летищата, обхванати от процедури за съвместно взимане на решение, плюс разчетното време за рулиране преди излитане, изчислено от управителния орган на мрежата;

„изчислено време за излитане“ е времето, разпределено от управителния орган на мрежата в деня на експлоатация, в резултат на тактическо разпределяне на слотове, в което се очаква полетът да излети;

„разчетно време за рулиране преди излитане“ означава разчетното време между началото на движението и излитането. Тази оценка включва запаса от време за закъснение при предварителния старт или противообледенителна обработка на отдалечена стоянка преди излитане;

в) този показател обхваща всички полети по ППП и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

г) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

3.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средното време, изразено в минути, на закъснение в УПВД за полет при долитане, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване в зоните на летищата и е причинено от ограничения за кацане на летището на местоназначение, изчислено по следния начин:

i) този показател представлява средното, породено от УПВД закъснение в долитането на долитащ полет по ППП;

ii) този показател включва всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и обхваща всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) Процентът полети със закъснение в УПВД за полети *по маршрута*, по-голямо от 15 минути, изчислено, както следва:

i) закъснението в УПВД *по маршрута*, изчислено в съответствие с точка 3.1, буква а);

ii) този показател обхваща всички полети по ППП и всички причини за закъснения в УПВД, с изключение на извънредни събития;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

в) Средната продължителност, изразена в минути, на всяко закъснение на полета, свързано с отлитането, изчислена, както следва:

i) този показател е средното закъснение, дължащо се на:

— закъснения поради дейности на авиокомпанията,

— УПВД закъснение по маршрута, отчетено от ползватели на въздушното пространство,

— реакционно (верижно) закъснение,

— закъснение на летищните операции, включително УПВД закъснения на летищата, отчетени от ползватели на въздушното пространство, причинени от регулиране въз основа на обема на въздушното движение, чието референтно местоположение е класифицирано като зона на летището или летище;

ii) показателят обхваща всички полети по ППП и се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

Годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане, изчислени, както следва:

а) този показател е изразен като процент, който отразява годишните колебания на средната стойност на УЕР за целия Съюз за аеронавигационното обслужване при прелитане, като започва от базовата стойност, посочена в член 9, параграф 4, буква а);

б) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

в) средната стойност за целия Съюз на УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане е съотношението между установените разходи при прелитане и прогнозираното въздушно движение при прелитане, изразено в брой единици обслужване при прелитане, което се очаква за всяка година през референтния период на равнището на Съюза съгласно предположенията на Комисията за определяне на цели за ефективност, валидни за целия Съюз, в съответствие с член 9, параграф 3;

г) средната стойност за целия Съюз на УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане се изчислява в евро и в реално изражение.

4.2. **Показатели за наблюдение**

Реалните единични разходи, направени от ползвателите отделно за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на равнището на Съюза, изчислени, както следва:

а) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период като средно-претеглената сума на УЕР за всяка държава членка за аеронавигационно обслужване и среднопретеглената стойност на корекциите в съответствие с член 25, параграф 2, произтичащи от същата година;

б) този показател се посочва в евро в номинално изражение.

РАЗДЕЛ 2

КПЕ за определяне на цели на местно равнище и показатели за наблюдение на местно равнище

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. **Ключов показател за ефективност**

Равнището на ефективност на управлението на безопасността в съответствие с точка 1.1 от раздел 1.

За целите на този показател „местен“ означава на равнището на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

1.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на летища, намиращи се в държава членка, изчислен като общият брой неразрешени навлизания на пистата с въздействие върху безопасността, възникнали на тези летища, е разделен на общия брой ППП и ПВП движения на същите летища.

б) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация в рамките на въздушното пространство на всички органи за обслужване на въздушното движение в държава членка, изчислен като общият брой нарушения на минимумите за сепарация с въздействие върху безопасността, възникнали в това въздушно пространство, е разделен на общия брой пролетяни часове под контрол в същото въздушно пространство.

в) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на летище, изчислен като общият брой неразрешени навлизания на пистата с какъвто и да е принос от обслужването на въздушното движение или КНО обслужване с въздействие върху безопасността, възникнали на това летище, е разделен на общия брой ППП и ПВП движения на същото летище.

г) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация във въздушното пространство, в което доставчикът на аеронавигационно обслужване предоставя обслужване на въздушното движение, изчислен като общият брой нарушения на минимумите за сепарация с какъвто и да е принос от обслужването на въздушното движение или КНО обслужване с въздействие върху безопасността е разделен на общия брой пролетяни часове под контрол в това въздушно пространство.

д) Когато се прилагат автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, доставчиците на аеронавигационно обслужване ги използват като компонент от тяхната рамка за управление на риска за безопасността, за целите на събирането, съхранението и анализите в почти реално време на данните, свързани като минимум с нарушенията на минимумите за сепарация и неразрешените навлизания на пистата.

Показателите за наблюдение, посочени в тази точка, се изчисляват за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на показателите, определени в букви а) и в), „местен“ означава на равнището на летището. За целите на показателя, определен в буква б), „местен“ означава на национално равнище. За целите на показателя, определен в буква г), „местен“ означава на равнището на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. **Ключов показател за ефективност**

Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, изчислена, както следва:

а) този показател представлява съотношението между дължината на частта от маршрута по действителната траектория, установена въз основа на данни от наблюдения, и изминатото разстояние, сумирано за полетите по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

б) „част *по маршрута*“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около отправното летище и летището на местоназначение;

в) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

г) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

д) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство и го напуска. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

е) за целите на този показател „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“, в зависимост от равнището, на което е установен планът за ефективност;

ж) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

2.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за траекторията по последния попълнен полетен план, изчислена на местно равнище, както следва:

i) разликата между дължината на частта *по маршрута* за траекторията по последния попълнен полетен план и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

ii) „част *по маршрута*“ се отнася до разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iii) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

iv) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

v) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

б) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за най-кратката ограничена траектория, изчислена на местно равнище, както следва:

i) показателят представлява разликата между дължината на частта по маршрута на най-краткия ограничен маршрут, представен за планиране на полета, изчислен чрез алгоритми за определяне на маршрута и системи за валидиране на полетния план на управителния орган на мрежата и изминатото разстояние, сумирано за всички полети по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

ii) с този показател се вземат под внимание ограниченията на въздушното пространство, публикувани в документа за наличност на маршрута, изготвен от управителния орган на мрежата, и актуалният статус на условните маршрути към момента на последния попълнен полетен план;

iii) „част *по маршрута*“ се отнася за частта извън кръг от 40 морски мили около отправното летище и летището на местоназначение;

iv) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

v) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

vi) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство и го напуска. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

vii) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

в) Допълнителното време във фазата на рулирането преди излитане, изчислено на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява разликата между действителното време за рулиране преди излитане и времето за рулиране преди излитане в периоди на слабо движение;

ii) времето за рулиране в периоди на слабо движение е времето за рулиране в ненатоварени периоди на слабо движение на летището;

iii) този показател се изразява в минути за едно отлитане, изчислява се за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

г) Допълнителното време във въздушното пространство на летищните райони, изчислено на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява разликата между времето за преминаване през зоната за подреждане в последователността за долитане и за измерване (ASMA) и времето в периоди на слабо движение въз основа на времето за преминаване през ASMA;

ii) периодът на слабо движение въз основа на времето за преминаване през ASMA се определя за всяка група полети с едни и същи параметри, които са: класът на въздухоплавателното средство, секторът на влизане в ASMA и пистата за долитане, и представлява времето за преминаване в ненатоварени периоди на слабо движение;

iii) този показател се изразява в минути на долитане, изчислява се за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) ASMA се определя като цилиндър с радиус 40 морски мили около летището на долитане.

д) Делът долитания, при които се прилага опериране с непрекъснато снижение (CDO), изчислен на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява съотношението между общия брой долитания, при които се извършва CDO от референтна точка на височина над земята, определена от националния надзорен орган, и общия брой операции по долитане;

ii) показателят се изразява като процент и се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

е) Ефективното използване на резервирано или отделено въздушно пространство, изчислено в съответствие с точка 2.2, буква в) от раздел 1.

ж) Процентът на планиране посредством наличните местни структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква г) от раздел 1.

з) Процентът на използване на наличните местни структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква д) от раздел 1.

и) За целите на показателите, определени в букви а) и б), „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“ в зависимост от нивото, на което е установен планът за ефективност, включително случаи на делегиране на отговорността за предоставяне на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености. За целите на показателите, определени в букви в) и г), „местен“ означава на равнището на летището с минимум 80 000 ППП движения на търговския въздушен транспорт за година. За целите на показателя, определен в буква д), „местен“ означава на равнището на летището. За целите на показателите, определени в букви е)—з), „местен“ означава на национално равнище, с разбивка на равнището на района на отговорност на районните контролни центрове, включително случаи на делегиране на отговорността за предоставяне на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) Средното закъснение в минути в УПВД *по маршрута* за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, изчислено, както следва:

i) закъснението в УПВД *по маршрута*, изчислено в съответствие с точка 3.1, буква а) от раздел 1;

ii) този показател обхваща всички полети по ППП, пресичащи местното въздушно пространство, и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития; той обхваща също полети по ППП, пресичащи други въздушни пространства, когато се прилагат корекции за закъснение в резултат на процес на следоперативно коригиране на закъснения, координиран от управителния орган на мрежата, чрез който оперативните заинтересовани страни уведомяват управителния орган на мрежата за въпроси, свързани с измерването, класифицирането и определянето на закъсненията в УПВД;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) за целите на този показател „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“ в зависимост от нивото, на което е установен планът за ефективност;

v) за целите на наблюдението изчислените за този показател стойности се разбиват на национално равнище, в случай че планът за ефективност е установен на равнище функционални блокове въздушно пространство, включително в случаи на делегиране на отговорността за предоставянето на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености.

б) Изразено в минути средно време на закъснение в УПВД за полет при долитане, което може да се дължи на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислено на местно равнище по следния начин:

i) този показател представлява средното закъснение при долитане в летището на местоназначение, причинено от регулиране на УПВД, за долитащ полет по ППП;

ii) този показател обхваща всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) за целите на този показател „местен“ означава на национално равнище;

v) за целите на наблюдението стойностите, изчислени за този показател, се разбиват на равнище летище.

3.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът полети по ППП, които спазват своите слотове на УПВД за отлитане на местно равнище, изчислени за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) Средното закъснение в минути в контрола на въздушното движение за полет преди отлитане, причинено от ограничения за излитането на летището на заминаване, изчислено на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява средното закъснение в контрола на въздушното движение за отлитащ полет по ППП преди отлитане;

ii) този показател включва всички полети по ППП, излитащи от летището на заминаване, и обхваща закъсненията в запуска, предизвикани от ограничения на контрола на въздушното движение, когато въздухоплавателното средство е готово да напусне стоянката за заминаване;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

в) Средното време, изразено в минути, на закъснението на полет при отлитане по всички причини, изчислено на местно равнище в съответствие с точка 3.2, буква в) от раздел 1.

г) За целите на показателя, определен в буква а), „местен“ означава на национално равнище, с разбивка на равнище летище. За целите на показателя, определен в точки б) и в), „местен“ означава на равнището на летището за летища с 80 000 или повече ППП движения на търговския въздушен транспорт на година.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане, изчислени, както следва:

i) този показател представлява съотношението между установените разходи при прелитане и прогнозираното въздушно движение в зоната за събиране на такси, изразено в единици обслужване при прелитане, което се очаква за всяка година от референтния период на местно равнище и е посочено в плановете за ефективност;

ii) този показател се посочва в реално изражение в национална валута;

iii) показателят се предоставя, като се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) УЕР за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислени, както следва:

i) този показател е съотношението между установените разходи и прогнозираното движение, изразено в единици обслужване в зоните на летищата, което се очаква за всяка година от референтния период на местно равнище и е посочено в плановете за ефективност;

ii) този показател се посочва в реално изражение в национална валута;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

в) За целите на показателите, определени в букви а) и б), „местен“ означава в зоната за събиране на такси.

4.2. **Показател за наблюдение**

Реалните единични разходи, направени от ползвателите отделно за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислени, както следва:

а) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период като сумата на УЕР за аеронавигационно обслужване и стойността на корекциите в съответствие с член 25, параграф 2, произтичащи от същата година;

б) този показател се посочва в номинално изражение в национална валута.

РАЗДЕЛ 3

КПЕ за определяне на цели и показатели за наблюдение на мрежовите функции

1. Всички показатели, определени в настоящия раздел, са приложими за географската област, попадаща в приложното поле на настоящия регламент.

2. БЕЗОПАСНОСТ

2.1. **Ключови показатели за ефективност**

Равнището на ефективност на управлението на безопасността от управителния орган на мрежата в съответствие с точка 1.1 от раздел 1.

2.2. **Показатели за наблюдение**

Натоварвания по УПВД, надвишаващи пределния капацитет на сектор, деклариран от доставчика на аеронавигационно обслужване, при наложено регулиране на УПВД, изчислен, както следва:

а) съотношението между времето, за което броят полети надвишава с повече от 10 % пределния капацитет на сектора, деклариран от доставчика на аеронавигационно обслужване, при наложено регулиране на УПВД, и общото време, през което е наложено регулиране на УПВД, изчислено за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

б) за целите на този показател регулираното време се разделя на припокриващи се почасови сегменти на всеки 20-минутен интервал.

3. ОКОЛНА СРЕДА

3.1. **Ключови показатели за ефективност**

Подобрението в ефективността на полета *по маршрута*, постигнато чрез функцията за проектиране на европейска трасова мрежа, свързана с траекторията по последния попълнен полетен план, изразена като процентен пункт от годишните колебания в ефективността на полета по маршрута на траекторията по последния попълнен полетен план, и изчислена в съответствие с точка 2.2, буква а) от раздел 1.

4. КАПАЦИТЕТ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) Процентът на компенсирани закъснения в УПВД *по маршрута* от процедури в мрежата по съвместно вземане на решения и от действията на оперативния център на управителния орган на мрежата за общите компенсирани закъснения в УПВД *по маршрута*, където закъснението в УПВД *по маршрута* се изчислява в съответствие с точка 3.1 от раздел 1.

б) Процентът компенсирани закъснения в УПВД при долитане от процедурите в мрежата по съвместно вземане на решения и от действията на оперативния център на управителния орган на мрежата за общите компенсирани закъснения в УПВД при долитане, където закъснението в УПВД при долитане се изчислява в съответствие с точка 3.2, буква а) от раздел 1.

4.2. **Показатели за наблюдение**

а) Годишният процент полети по ППП със закъснение в УПВД над 15 минути.

б) Средният за календарна година дневен брой регулирания на УПВД, всяко от които води до по-малко от 200 минути закъснение.

в) Средното за календарна година закъснение през почивните дни в УПВД по маршрута, изразено в минути закъснение на полет.

г) Годишният процент закъснения на първата полетна ротация, свързани с капацитет и персонал, за предварително избрани районни контролни центрове/летища с най-значително потенциално намаление на закъснението, определяно на годишна основа от управителния орган на мрежата.

д) Ефективното използване на резервираното или отделеното въздушно пространство, изчислено в съответствие с точка 2.2, буква в) от раздел 1.

е) Процентът на планиране посредством наличните структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква г) от раздел 1.

ж) Процентът на използване на наличните структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква д) от раздел 1.

5. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

5.1. **Показатели за наблюдение**

Единичните разходи за изпълнение на задачите на управителния орган на мрежата, изчислени, както следва:

а) този показател представлява съотношението между реалните разходи за изпълнение на задачите на управителния орган на мрежата и движението при прелитане, изразено в единици обслужване при прелитане по време на референтния период на нивото на географската област, в която управителният орган на мрежата изпълнява своите задачи, необходими за изпълнение на мрежовите функции;

б) този показател се посочва в евро и в реално изражение;

в) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МОДЕЛ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА НАЦИОНАЛНО РАВНИЩЕ ИЛИ НА РАВНИЩЕ ФУНКЦИОНАЛНИ БЛОКОВЕ ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 10, ПАРАГРАФ 1

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Описание на ситуацията, включително обхвата на плана от гледна точка на географското покритие и обслужването, списък с обхванатите доставчици на аеронавигационно обслужване и друга обща информация от значение за плана за ефективност.

1.2. Прогнозирано въздушно движение, посочено в член 10, параграф 2, букви е) и ж), изразено в движения по ППП и в единици обслужване, залегнали в плана за ефективност, основаващ се на базови прогнозни данни на Службата за статистически данни и прогнозиране (STATFOR) на Евроконтрол. Когато прогнозите се различават от прогнозните данни на STATFOR, се документират причините, които обосновават използването на различна прогноза, посочена в член 10, параграф 2, букви е) и ж), и обосновка за използването на тези прогнози.

1.3. Описание на резултата от консултацията със заинтересованите страни относно проектоплана за ефективност, включително въпросите, по които е постигнато съгласие, и тези, по които съществува несъгласие, както и причините за несъгласието.

1.4. Списък с летищата, спрямо които се прилагат схемите за ефективност и за таксуване, със средния за тях брой движения по ППП на търговския въздушен транспорт на година.

1.5. Ако е приложимо, списък с обслужването, за чието предоставяне е установено, че се осъществява при пазарни условия, съгласно член 35.

1.6. Що се отнася до плановете за ефективност, приети на ниво функционални блокове въздушно пространство, описание на следвания процес за разработване и приемане на плана за ефективност.

1.7. Указание дали е приложима опростената схема за таксуване, посочена в член 34, и ако това е така — доказателство, че определените в посочения член условия са изпълнени, както и описание на прилагането на опростената схема за таксуване и на нейния обхват от гледна точка на обхванатите зони за таксуване.

2. ИНВЕСТИЦИИ

2.1. Описание и обосновка на разходите, естеството и ползите от нови и съществуващи инвестиции в дълготрайни активи, планирани през референтния период.

2.2. Информацията, посочена в точка 2.1, по-специално включва:

а) установените разходи за нови и съществуващи инвестиции по отношение на амортизацията, цената на капитала, и разходите, свързани с лизинг, през целия референтен период и по отношение на всяка календарна година от него, както се изисква в приложение VII;

б) описание и обосновка на основните инвестиции, включително във връзка със следните елементи:

i) обща стойност на всяка голяма инвестиция;

ii) придобития или разработения актив или активи;

iii) информация относно ползата от инвестицията за ползвателите на въздушното пространство и относно резултатите от консултацията с представители на ползвателите на въздушното пространство;

iv) що се отнася до големите инвестиции в системи за УВД:

— разграничаване между инвестициите в нови системи, обновяването на съществуващи системи и инвестициите за подмяна,

— обосновка на значението на всяка инвестиция във връзка с Европейския генерален план за УВД и съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004;

в) подробно описание на постигнатите полезни взаимодействия на равнище функционален блок въздушно пространство или, ако е целесъобразно, чрез други инициативи за трансгранично сътрудничество, по-специално по отношение на обща инфраструктура и общи обществени поръчки.

3. НАЦИОНАЛНИ ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ ИЛИ ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ФБВП И МЕРКИ ЗА ПОСТИГАНЕТО ИМ

3.1. Национални цели за ефективност или цели за ефективност на ФБВП във всяка ключова за ефективността област, определени по отношение на всеки ключов показател за ефективност, определен в приложение I, раздел 2, и обхващащи всяка календарна година от референтния период.

3.2. Що се отнася до всички ключови за ефективността области, описание на основните мерки, предприети на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство за постигане на целите за ефективност.

3.3. Допълнителна информация за обосновка на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“:

а) установените разходи за аеронавигационното обслужване при прелитане и за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени в съответствие с член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и с настоящия регламент, за всяка година от референтния период;

б) прогнозата за единици обслужване при прелитане и в зоните на летищата за всяка година от референтния период;

в) базовите стойности за целите за ефективност на разходите при прелитане и в зоните на летищата, посочени в член 10, параграф 2, буква а), и описание и обосновка на използваната методика за изчисляване на тези стойности за всяка зона за събиране на такси;

г) описание и обосновка на използваните критерии и методика за разпределяне на разходите по зони за събиране на такси и разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата в съответствие с член 22, параграф 5;

д) описание и обосновка на възвръщаемостта на собствения капитал на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, както и на коефициента на ливъридж, и на равнището и състава на базата на активите, използвани за изчисляване на цената на капитала, включени в установените разходи;

е) описание и обосновка на икономическите предположения, включително:

— предположенията, които са в основата на изчисляването на разходите за пенсии, включени в установените разходи, включително описание на съответните национални разпоредби и счетоводна нормативна уредба в пенсионната област, на които се основават тези предположения, както и информация дали се очакват изменения на тези разпоредби и уредба,

— предположения за лихвените проценти за заеми за финансиране на предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително суми, продължителност и друга свързана информация относно заемите, както и обяснение за претеглената средна лихва по дълга, използвана за изчисляване на цената на капитала преди данъчното облагане и на цената на капитала, включена в установените разходи,

— само за информация — прогноза за инфлацията въз основа на индекса на потребителските цени на Международния валутен фонд,

— корекции извън разпоредбите на Международните стандарти за финансово отчитане, приети от Съюза съгласно Регламент (ЕО) № 1126/2008 на Комисията ([1]);

ж) описание и обяснение на корекциите, произтичащи от годините преди референтния период;

з) определяне и категоризиране на установените разходи, свързани с елементите на разходите, посочени в член 28, параграф 3;

и) ако е приложимо, описание на всяко значително преструктуриране, планирано по време на референтния период;

й) ако е приложимо, одобрените разходи за преструктуриране от предишни референтни периоди, които трябва да бъдат възстановени;

к) отчетните таблици и допълнителна информация, изисквани съгласно приложения VII, IX и XI, които трябва да бъдат приложени към плана за ефективност.

3.4. Разбивка на целите за ефективност, определени в съответствие с приложение I, раздел 2, точки 2.1 и 3.1, буква а) на равнището на всеки отделен доставчик на аеронавигационно обслужване, обхванати от плана за ефективност, и във връзка с плановете за ефективност, установени на равнище функционални блокове въздушно пространство, с описание на приноса на всеки съответен доставчик за целите за изпълнение на равнище функционални блокове въздушно пространство.

3.5. Когато няма валидна за целия Европейски съюз цел за ефективност, описание и обяснение на начина, по който националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП допринасят за подобряване на функционирането на европейската мрежа за УВД.

3.6. Описание и обяснение на взаимозависимостите и компромисите между ключовите за ефективността области, включително предположенията, използвани за оценка на тези компромиси.

4. ТРАНСГРАНИЧНИ ИНИЦИАТИВИ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА SESAR

4.1. Описание на трансграничните инициативи за сътрудничество, които се изпълняват или се планира да се изпълняват, на нивото на доставчиците на аеронавигационно обслужване с цел подобряване предоставянето на аеронавигационно обслужване. Определяне на подобряването на ефективността в различните ключови за ефективността области вследствие на тези инициативи.

([1]) Регламент (ЕО) № 1126/2008 на Комисията от 3 ноември 2008 г. за приемане на някои международни счетоводни стандарти в съответствие с Регламент (ЕО) № 1606/2002 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 320, 29.11.2008 г., стр. 1).

4.2. Описание на наскоро постигнатия и очаквания напредък в изпълнението на съвместните проекти по SESAR, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004, както и на практиките за управление на промените във връзка с плановете за преход, за да се сведе до минимум евентуалното отрицателно въздействие върху отрицателно въздействие на промените върху ефективността на мрежата.

5. ДОГОВОРЕНОСТИ ЗА ПОДЕЛЯНЕ НА РИСКА, СВЪРЗАН С ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ, И СХЕМИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ

5.1. Що се отнася до всяка съответна зона за събиране на такси, описание на определените стойности на параметрите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, приложими в съответствие с член 27:

а) определяне на приложимия обхват, посочен в член 27, параграф 2, и на инструментите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, посочен в член 27, параграф 3;

б) в случай че националният надзорен орган коригира посочените в член 27, параграф 5, буква а) стойности на параметрите на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение:

i) обосновка на установените стойности на параметрите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение;

ii) описание на процеса на консултация с ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване относно определянето на стойностите на параметрите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, и резултата от консултацията.

5.2. По отношение на схемите за стимулиране, приложими по време на референтния период, в съответствие с член 11:

а) описание и обосновка на параметрите на схемата за стимулиране, определена в съответствие с член 11, параграф 3, включително опорните стойности и механизма на модулиране на опорните стойности, ако е приложимо;

б) определяне на доставчиците на аеронавигационно обслужване и зоните за събиране на такси, спрямо които се прилагат схемите за стимулиране;

в) ако е приложимо, описание на допълнителните схеми за стимулиране, посочени в член 11, параграф 4.

6. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Описание на процесите, които националните надзорни органи ще въведат с цел:

а) наблюдение на изпълнението на плана за ефективност;

б) справяне със ситуация, в която целите не са постигнати през референтния период.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОДЕЛ ЗА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА, ПОСОЧЕН В ЧЛЕН 10, ПАРАГРАФ 5

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Описание на ситуацията, включително обхвата на плана за ефективност на мрежата, обхванатите мрежови функции, ролите и отговорностите, както и друга обща информация, свързана с плана.

1.2. Описание на прогнозираното въздушно движение и макроикономическия сценарий, залегнал в основата на плана за ефективност на мрежата.

1.3. Описание на съгласуваността на плана за ефективност на мрежата със стратегическия план за мрежата.

1.4. Описание на резултата от консултацията със заинтересовани страни относно проектоплана за ефективност на мрежата, включително въпросите, по които е постигнато съгласие, и тези, по които съществува несъгласие, и причините за несъгласието, както и описание на резултатите от консултацията на управителния съвет на мрежата.

2. ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ НА УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА МРЕЖАТА

Области на сътрудничество в подкрепа на задачите и дейностите на държавите членки, функционалните блокове въздушно пространство, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищата, цивилните и военните ползватели на въздушното пространство.

Описание на работата на мрежовия управител по:

а) изготвянето и хармонизирането на мрежовите и регионалните оперативни концепции;

б) разработването и хармонизирането на проекти относно въздушното пространство въз основа на мрежови приоритети, включително трансгранични инициативи за организация на въздушното пространство;

в) намаляване на неефективното използване на трасовата мрежа и наличното въздушно пространство;

г) разработването на подобрено управление на въздушното пространство и потоците въздушно движение, както и процеси за управление на капацитета;

д) хармонизираното планиране на капацитета и измерването на оперативната ефективност;

е) подпомагане разрешаването на недостига на ръководители на полети в мрежата;

ж) укрепване на координирането на техническата област, включително на равнището на ФБВП, и постигане на техническа оперативна съвместимост между системите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, и по-специално със системите на управителния орган на мрежата;

з) подкрепата за безопасност на мрежата и изпълнението, наблюдението и подобряването на ефективността на безопасността на местно равнище.

3. ЦЕЛИ И МЕРКИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

3.1. Ефективност на безопасността на управителния орган на мрежата

а) цел за ефективност за управителния орган на мрежата относно ефективността на управлението на безопасността;

б) описание на мерките, които управителният орган на мрежата прилага, за да постигне тази цел;

в) описание на мерките, които управителният орган на мрежата прилага, за да преодолява натоварванията по УПВД.

3.2. Ефективност, свързана с ефективността на разходите на управителния орган на мрежата

а) описание на мерките, които управителният орган на мрежата прилага, за да подобрява своята ефективност на разходите.

3.3. Цели за ефективност, специфични за всяка мрежова функция

а) Функция за проектиране на европейска трасова мрежа (ERND):

i) цели за ефективност за ключовия показател за ефективността, определен в приложение I, раздел 3, точка 3.1;

ii) описание и обяснение на мерките, насочени към постигане на целите за ефективност за функцията за ERND:

— мерки, свързани с проектирането на ефективна структура на въздушното пространство,

— мерки, свързани с по-добро използване на въздушното пространство от оперативните заинтересовани страни,

— мерки, свързани с оптимизацията на полетите.

iii) други инициативи за ефективност на полетите.

б) Функция за управление на потоците въздушно движение (УПВД);

i) цели за ефективност за съответния ключов показател за ефективността, определен в приложение I, раздел 3, точка 4.1;

ii) описание и обяснение на мерките, насочени към постигане на целите за ефективност за функцията за УПВД:

— инициативи и действия за намаляване на закъсненията в УПВД, включително закъсненията през почивните дни, на предизвиканите от метеорологични условия закъснения, свеждане до минимум на санкциите за отделните полети, ефективност на УПВД, намаляване на закъсненията поради забавяне на предишен полет, натоварванията,

— военно измерение на плана.

iii) други инициативи по отношение на капацитета.

в) Координиране на функциите при оскъдни ресурси:

i) координиране на функцията за радиочестотите:

— описание на подпомагането на мрежовия капацитет,

— описание на специфичните цели.

ii) координиране на функцията, свързана с радарните кодове на транспондера:

— описание на подкрепата за безопасност на мрежата,

— описание на специфичните цели.

4. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА

Описание на мерките, които управителният орган на мрежата прилага с цел:

а) съдействие за наблюдението и отчитането на изпълнението на плана за ефективност на мрежата;

б) справяне със ситуация, в която целите не са постигнати през референтния период;

в) комуникация с националните надзорни органи.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНКАТА НА ПЛАНОВЕТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ И ЦЕЛИТЕ НА НАЦИОНАЛНО РАВНИЩЕ ИЛИ НА РАВНИЩЕ ФУНКЦИОНАЛНИ БЛОКОВЕ ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО

1. ОЦЕНКА НА СЪГЛАСУВАНОСТТА НА НАЦИОНАЛНИТЕ ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ ИЛИ ЦЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА ФБВП

1.1. *БЕЗОПАСНОСТ*

Ефективност на управлението на безопасността

Съгласуваността на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП на равнище ефективност на управлението на безопасността с целите за ефективност, валидни за целия Съюз, според които за всяка календарна година от референтния период равнището на ефективност на управлението на ефективността е равно на съответните цели за ефективност, валидни за целия Съюз, или е по-високо от тях.

1.2. *ОКОЛНА СРЕДА*

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория

Съгласуваност на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП с целите за ефективност, валидни за целия Съюз, за всяка календарна година от референтния период, чрез сравняване на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП с референтните стойности на ефективност на хоризонтален полет *по маршрута*, определени в последната версия на плана за подобряване на европейската трасова мрежа, наличен в момента на приемане на целите за ефективност, валидни за целия Съюз.

За целта на настоящия параграф „референтна стойност на ефективността на хоризонтален полет по маршрут“ означава оценената от управителния орган на мрежата стойност на ефективността на полета за действителната траектория на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство, за да се гарантира, че ще бъде постигната целта ефективност на хоризонтален полет *по маршрута*, валидна за целия Съюз, за действителната траектория.

1.3. *КАПАЦИТЕТ*

Средно закъснение в УПВД за полет *по маршрута*

Съгласуваност на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП с целите за ефективност, валидни за целия Съюз, за всяка календарна година от референтния период, чрез сравняване на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП с референтните стойности, определени в последната версия на Плана за мрежови операции, наличен в момента на приемане на целите за ефективност, валидни за целия Съюз.

1.4. *ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ*

Установени единични разходи *по маршрута*

а) Съгласуваност на тенденцията на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси през референтния период с тенденцията на установените единични разходи, валидни за целия Съюз, през същия период, като тези тенденции са изразени като процент.

За целите на изчисляването на тези тенденции се използват приложимите стойности на целите за ефективност, валидни за целия Съюз, и на местно равнище, както и базовите стойности за определените единични разходи, посочени в член 9, параграф 4, буква а) и член 10, параграф 2, буква а).

б) Съгласуваност на тенденцията на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси в период, обхващащ както референтния период, обхванат от плана за ефективност, така и предшестващия го референтен период („дългосрочна тенденция на установени единични разходи“), с тенденцията на установените единични разходи, валидни за целия Съюз, през същия период, като тези тенденции са изразени като процент.

Дългосрочната тенденция на установените единични разходи на равнище зона за събиране на такси се изчислява посредством реалните единични разходи на равнище зона за събиране на такси за годината преди началото на съответния предшестващ референтен период.

в) Съгласуваност на равнището на установените единични разходи: сравнение на базовата стойност за установените единични разходи, посочени в член 10, параграф 2, буква а), на равнището на съответната зона за събиране на такси, със съответната средна стойност на зоните за събиране на такси, където доставчиците на аеронавигационно обслужване имат сходна оперативна или икономическа среда, съгласно член 9, параграф 4, буква в).

г) Отклонението от критериите, посочени в букви а)— в), може да се счита за необходимо и пропорционално с цел:

i) да се даде възможност за постигане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, определена на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство, при условие че отклонението от тенденцията на установените единични разходи, валидна за целия Съюз, в изключителна степен се дължи на допълнителните установени разходи, свързани с мерки, необходими за постигане на целите за ефективност, в ключовата за ефективността област „капацитет“; или

ii) да се приложат мерки за преструктуриране, които водят до разходите за преструктуриране, посочени в член 2, параграф 18, при условие че отклонението се дължи изключително на тези разходи за преструктуриране и че бъде дадено доказателство в плана за ефективност за това, че съответните мерки за преструктуриране ще допринесат за нетна финансова полза на ползвателите на въздушното пространство най-късно през следващия референтен период.

2. ПРЕГЛЕД НА ПРОЕКТОПЛАНОВЕТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

2.1. Елементи, подлежащи на преразглеждане:

а) мерки за постигане на национални цели за ефективност или цели за ефективност на ФБВП във всяка ключова за ефективността област, посочена в приложение II, точка 3.2;

б) национални цели за ефективност или цели за ефективност на ФБВП относно средно закъснение в УПВД при долитане на полет:

i) сравнение с равнището и тенденцията на действителната ефективност през референтния период, който предхожда референтния период, обхванат от плана за ефективност;

ii) на равнище летище, сравнение с ефективността на сходни летища;

в) национални цели за ефективност или цели за ефективност на ФБВП относно УЕР в зоните на летищата:

i) сравнение с тенденцията на установените единични разходи при прелитане на местно равнище;

ii) сравнение с равнището и тенденцията на действителна ефективност през референтния период, който предхожда референтния период, обхванат от плана за ефективност;

iii) на равнище летище, сравнение с ефективността на сходни летища;

г) ключови фактори и параметри, залегнали в основата на националните цели за ефективност или целите за ефективност на ФБВП или ефективност в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“:

i) базовите стойности и предположения, залегнали в основата на определянето на установени разходи за първата година от референтния период в сравнение с последните налични действителни разходи;

ii) прогнозираното въздушно движение, използвано в плана за ефективност, а в случай че прогнозите се различават от прогнозните данни на STATFOR — предоставените обосновки;

iii) планираната цена на капитала във връзка с равнището и състава на регулаторната база на активите, както и планираната цена на капитала преди данъчните отчисления, включително лихвения процент по дълговите ценни книжа и възвръщаемостта на собствения капитал;

iv) установените разходи за нови и съществуващи инвестиции и обосновки, предоставени за големи инвестиции;

v) установените пенсионни разходи и предположенията в основата на изчисляването им;

vi) предположенията за лихвените проценти за заеми за финансиране на предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително суми, продължителност и друга свързана информация относно заемите, и равняването с претеглената средна лихва по дълга, използвана за изчисляване на цената на капитала преди данъчното облагане, и на цената на капитала, включена в установените разходи;

vii) използваната методика за разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата и обосновки за всяка промяна в методиката в сравнение с предходния референтен период.

д) стойностите на параметрите за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, посочени в член 27, параграфи 2 и 3, а в случай че националният надзорен орган е коригирал стойностите за тези параметри в съответствие с член 27, параграф 5 — предоставените обосновки за тези стойности;

е) схемата или схемите за стимулиране, посочени в член 11;

ж) ползите за ефективността и полезните взаимодействия, постигнати чрез инициативи за трансгранично сътрудничество, включително сътрудничество на равнище функционални блокове въздушно пространство или чрез стопански обединения;

з) по отношение на прилагането на посочената в член 34 опростена схема за таксуване, проверка дали са изпълнени посочените в член 34, параграф 2 критерии.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТОПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА

а) Изчерпателност на проектоплана за ефективност на мрежата от гледна точка на елементите, необходими за оценка на спазването на изискванията, изброени в член 10, параграф 5 и приложение III;

б) всеобхватност на действията, предприемани от управителния орган на мрежата, за да се допринесе за оптимизация на мрежата, обхващащи действията, изброени в точка 2 от приложение III;

в) съгласуваност на целта на равнище ефективност на управлението на безопасността на управителния орган на мрежата с целите за ефективност, валидни за целия Съюз, според които за всяка календарна година от референтния период равнището на ефективност на управлението на ефективността е равно на съответните цели за ефективност, валидни за целия Съюз, или е по-високо от тях;

г) мерки за подобрение на ефективността на полетите, постигнато чрез функцията за проектиране на европейска трасова мрежа;

д) компенсирани закъснения в УПВД *по маршрута* чрез процедурите в мрежата по съвместно вземане на решения и действията на оперативния център на управителния орган на мрежата;

е) компенсирани закъснения в УПВД при долитане чрез процедурите в мрежата по съвместно вземане на решения и действията на оперативния център на управителния орган на мрежата;

ж) адекватност на мерките, предназначени за постигане на целите за ефективност за мрежовите функции, включително значението на инвестициите и капиталовите разходи по отношение на Европейския генерален план за УВД, съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004 и Регламент (ЕС) № 409/2013, както и стратегическия план за мрежата, ако е приложимо.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

СПИСЪК С ДАННИ ВЪВ ВРЪЗКА С ЕФЕКТИВНОСТТА, КОЙТО ТРЯБВА ДА БЪДЕ ПРЕДОСТАВЕН НА КОМИСИЯТА, ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 36, ПАРАГРАФ 1 И ЧЛЕН 37

1. ДАННИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ОТ НАЦИОНАЛНИТЕ НАДЗОРНИ ОРГАНИ

1.1. Националните надзорни органи гарантират, че ежемесечно се предоставят следните данни:

а) данни, използвани и изчислени от управителния орган на мрежата, посочен в приложения I и II от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123, включително полетни планове за общото въздушно движение по правилата за полети по прибори, действителен маршрут, данни от наблюдения с отчитане през интервал от 30 секунди, закъснения в УПВД по маршрута и при долитане, освобождаване от регулиране на УПВД, спазване на слотове на УПВД и често на използване на условни маршрути;

1.2. Националните надзорни органи гарантират, че ежегодно се предоставят следните данни:

а) събития, свързани с безопасността при УВД;

б) информация за препоръки по безопасността и корективни действия, предприети въз основа на анализ или разследване на свързан с УВД инцидент в съответствие с Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и Регламент ЕС № 376/2014/ на Европейския парламент и на Съвета ([2]);

в) информация, събирана от доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и въздушните превозвачи чрез автоматизирани системи за записване на данни, когато има такива, като минимум относно нарушения, изразяващи се в неразрешени навлизания на пистата и нарушаване на минимумите за сепарация;

г) тенденции в нарушенията, изразяващи се в нарушения на минимумите за сепарация и неразрешени навлизания на пистата, като минимум за всички органи за обслужване на въздушното движение.

2. ДАННИ, КОИТО СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ОТ ДОСТАВЧИЦИТЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

2.1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят ежегодно следното:

а) данните, посочени в спецификацията на Евроконтрол, озаглавена EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure („Спецификация на Евроконтрол за разкриване на икономическа информация“), издание 2.6 от 31 декември 2008 г. с референтен номер EUROCONTROL-SPEC-0117, за предоставяне на данни до 2013 г. включително и издание 3.0 от 4 декември 2012 г., от 2014 г. нататък.

Тези данни се предоставят преди 15 юли за година „n+1“, с изключение на прогнозните данни, които се предоставят до 1 ноември на година „n+1“;

б) информацията, изисквана за целите на наблюдението на ключовите показатели за ефективността и показателите за наблюдение, посочени в приложение I, раздел 2, точки 1.1 и 1.2.

Тази информация се предоставя преди 1 февруари всяка година.

в) информацията относно събития, свързани с безопасността, събрана посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;

г) тенденции като минимум в нарушенията, изразяващи се в нарушения на минимумите за сепарация и неразрешени навлизания на пистата, за всички органи за обслужване на въздушното движение както от доброволно предоставени сведения, така и от автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива.

2.2. При поискване доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят данните, посочени в член 4.

([1]) Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56//ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).

([2]) Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18).

3. ДАННИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПРЕДОСТАВЯНИ ОТ ЛЕТИЩНИ ОПЕРАТОРИ, ЗА ЛЕТИЩА С 80 000 ИЛИ ПОВЕЧЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ППП НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ НА ГОДИНА

Летищните оператори предоставят следното:

а) данните, посочени в документа със спецификацията на EUROCONTROL, озаглавен „Airport Operator Data Flow – Data Specification“ (Поток на данни от летищни оператори — спецификация на данни), версия 1.0 от 2018 г.;

Данните се предоставят ежемесечно.

б) информацията относно събития, свързани с безопасността, събрана посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;

Информацията се предоставя ежегодно.

4. ДАННИ, КОИТО СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ОТ ЛЕТИЩНИТЕ КООРДИНАТОРИ

Летищните координатори предоставят данните, посочени в член 4, параграф 8, букви в) и г) от Регламент (ЕИО) № 95/93, два пъти годишно, в съответствие с времевите интервали, определени в член 6 от посочения регламент.

5. ДАННИ, КОИТО СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ОТ ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО

Ползвателите на въздушното пространство предоставят следното:

а) данните, посочени в документа със спецификацията на EUROCONTROL, озаглавен „Air Transport Operator Data Flow – Data Specification“ (Поток на данни от въздушни превозвачи — спецификация на данни), версия 1.0 от 2018 г.;

Данните се предоставят ежемесечно.

б) информацията относно събития, свързани с безопасността, събрана посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;

Информацията се предоставя ежегодно.

6. ДАННИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА МРЕЖАТА

Управителният орган на мрежата предоставя ежемесечно данните, изисквани за наблюдение на ключовите показатели за ефективността и на показателите за наблюдение, посочени в приложение I, раздел 1, точки 2 и 3, приложение I, раздел 2, точки 2 и 3 и приложение I, раздел 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

УСТАНОВЕНИ И ДЕЙСТВИТЕЛНИ РАЗХОДИ

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА ЗА ОБЩИТЕ И ЕДИНИЧНИТЕ РАЗХОДИ

1.1. Отчетната таблица за общите и единичните разходи се попълва отделно за всеки съответен субект, който е направил разходи в зона за събиране на такси, като се използва моделът от таблица 1. Освен това се попълва консолидирана отчетна таблица, като се използва моделът от таблица 1, като се обобщават данните от съответните субекти за зоната за събиране на такси.

Що се отнася до аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, за всяко летище, предмет на настоящия регламент, се попълва допълнителна отчетна таблица за общите и единичните разходи, като се използва моделът от таблица 1. Ако държавите членки решат да прилагат разпоредбите на настоящия регламент към други летища, посочени в член 1, параграф 4, разходите за тези летища може да бъдат представени в консолидирана таблица, като се използва моделът от таблица 1, с изключение на общите разходи, посочени в ред 4.2 на модела от таблица 1, които се предоставят поотделно за всяко летище.

Когато дадена зона за събиране на такса обхваща въздушното пространство на повече от една държава членка, при спазване на изискванията за съгласувано и еднакво прилагане, посочени в член 21, параграф 4, се попълва съвместна таблица за отчитане, като се използва моделът от таблица 1.

1.2. Отчетните таблици за общите и единичните разходи, посочени в точка 1.1, се попълват като част от плана за ефективност за всяка календарна година от референтния период, както и ежегодно за отчитане на действителните разходи и действителните единици обслужване. 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.

Таблица 1 – Отчетна таблица за общите и единичните разходи

Наименование на зоната за събиране на такси	
Валута	
Наименование на субект	

	Установени разходи — План за ефективност — Референтен период					Действителни разходи — Референтен период (РП)				
Информация за разходите	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Информация според характера (в номинално изражение)										
1.1 Персонал										
от който пенсионни разходи										
1.2 Други оперативни разходи										
1.3 Амортизация										
1.4 Цена на капитала										
1.5 Извънредни позиции										
1.6 Общи разходи										
Общо % n/n-1										
2. Информация според обслужването (в номинално изражение)										
2.1 Управление на въздушното движение										
2.2 Комуникация										
2.3 Аеронавигация										
2.4 Надзор										
2.5 Търсене и спасяване										
2.6 Аеронавигационна информация										
2.7 Метеорологично обслужване										
2.8 Разходи за надзор										
2.9 Други държавни разходи										
2.10 Общи разходи										
Общо % n/n-1										
3. Допълнителна информация (в номинално изражение)										
Средна база на активите										
3.1 Нетни балансови спрямо дълготрайни материални активи										
3.2 Корекции в общите активи										
3.3 Краткотрайни активи										
3.4 Обща база на активите										
Цена на капитала %										
3.5 Цена на капитала преди данъчно облагане										
3.6 Възвръщаемост на собствения капитал										
3.7 Средна лихва върху дълговете										
3.8 Дял на финансиране чрез собствен капитал										
Разходи за съвместни проекти										
3.9 Съвместни проекти										
Разходи за нови и съществуващи инвестиции										
3.10 Амортизация										
3.11 Цена на капитала										
3.12 Разходи, свързани с отдаване под наем										
Разходи за ЕВРОКОНТРОЛ										
3.13 Разходи за ЕВРОКОНТРОЛ (евро)										
3.14 Валутен курс (ако е приложимо)										
3.15 Разходи за ЕВРОКОНТРОЛ (национална валута)										
4. Общо разходи след приспадане на разходите за обслужване на освободени полети (в номинално изражение)										
4.1 Разходи за освободени полети по										
4.2 Общо установени/действителни разходи										
5. КПЕ за ефективност на разходите — Установени/Действителни единични разходи (в абсолютно изражение)										
5.1 Инфлация %										
5.2 Индекс на инфлация (1)										
5.3 Общо разходи в абсолютно изражение (2)										
Общо % n/n-1										
5.4 Общо единици обслужване										
Общо % n/n-1										
5.5 Единични разходи по цени в абсолютно изражение (3)										
Общо % n/n-1										

Позиции на базата на разходите и активите в '000 — Единици обслужване в '000

(1) Индекс на инфлацията — База 100 в N-3

(2) Установени разходи (план за ефективност) и действителни разходи в абсолютно изражение

(3) Установени единични разходи (план за ефективност) и действителни разходи в абсолютно изражение

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ КЪМ ОТЧЕТНИТЕ ТАБЛИЦИ ЗА ОБЩИТЕ И ЕДИНИЧНИТЕ РАЗХОДИ

2.1. Предоставя се следната допълнителна информация заедно с информацията, която трябва да бъде включена в отчетните таблици за общите и единичните разходи, посочена в точка 1.1, преди началото на референтен период, като част от плана за ефективност:

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), в последно изменения му вариант, както 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 полети по ПВП, когато се правят изключения за полети по ПВП в съответствие с член 31, параграфи 3, 4 и 5;

в) използваните критерии за разпределяне на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата в съответствие с член 22, параграф 5;

г) разбивка на разходите за метеорологично обслужване на преки разходи и разходи за поддържане на метеорологични съоръжения и обслужване, които се използват и за общи метеорологични цели („базови разходи за метеорологично обслужване“). Базовите разходи за метеорологично обслужване включват общ анализ и прогнозиране, мрежите за наблюдение на повърхността и горните атмосферни слоеве, метеорологичните комуникационни системи, центровете за обработка на данни и за подпомагане на базови изследвания, обучението и администрирането;

д) описание на използваната методология за разпределяне на посочените в буква г) общи за метеорологично обслужване разходи и базови разходи за метеорологично обслужване, на гражданското въздухоплаване и между зоните за събиране на такси;

е) за всеки субект, описание на състава на всеки елемент на установените разходи според естеството и според обслужването (точки 1 и 2 от таблица 1), включително описание на основните фактори, с което се обясняват планираните колебания през референтния период;

ж) за всеки субект, описание и обосновка на приетия метод за изчисляване на разходите за амортизация (точка 1.3 от таблица 1): данни за историческата цена или текущите стойности, посочени в член 22, параграф 4, четвърта алинея и, ако се използва счетоводно отчитане на принципа на текущите стойности — предоставяне на сравними данни за историческата цена;

з) за всеки субект, описание и основни предположения за всеки елемент на допълнителната информация (точка 3 от таблица 1), включително описание на основните фактори, с което се обясняват колебанията през референтния период;

и) за всеки субект, описание на предположенията, използвани за изчисляване на цената на капитала (точка 1.4 от таблица 1), включително състава на базата на активите, възвращаемостта на собствения капитал, средния лихвен процент по дълговите ценни книжа и акциите за финансиране на базата на активите чрез дългови ценни книжа и собствен капитал;

й) описание на установените разходи за съвместни проекти (точка 3.9 от таблица 1).

Всички промени в букви а)—й) по време на референтния период се отчитат заедно с информацията, посочена в точка 2.2.

2.2. Ежегодно се предоставя следната допълнителна информация заедно с информацията, която трябва да бъде включена в отчетните таблици за общите и единичните разходи, посочена в точка 1.1:

а) за всеки субект и за всеки елемент на разходите, описание на отчетените действителни разходи и разликата между тези разходи и установените разходи за всяка година от референтния период;

б) описание на отчетените действителни единици обслужване и описание на всякакви разлики между тези единици и цифрите, предоставени от субекта, който фактурира и събира такси, както и всякакви разлики между тези единици и прогнозата, определена в плана за ефективност, за всяка година от референтния период;

в) разбивката на действителните разходи за съвместни проекти по отделни проекти;

г) обосновка на разликата между установените и действителните разходи за нови и съществуващи инвестиции на доставчиците на аеронавигационно обслужване, както и разликата между планираната и реалната дата на пускане в експлоатация на дълготрайните активи, финансирани с тези инвестиции, за всяка година от референтния период;

д) описание на добавените, отменените или заменените през референтния период инвестиционни проекти по отношение на големите инвестиционни проекти, определени в плана за ефективност и одобрени от националния надзорен орган в съответствие с член 28, параграф 4.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕТО НА ЕДИНИЦИТЕ ОБСЛУЖВАНЕ ПРИ ПРЕЛИТАНЕ И ЕДИНИЦИТЕ ОБСЛУЖВАНЕ ЗОНИТЕ НА ЛЕТИЩАТА, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 25

1. **Изчисляване на единиците обслужване при прелитане**

1.1. Единиците обслужване при прелитане се изчисляват като произведение на променливата за разстояние и променливата за тегло на съответния полет. Общият брой единици обслужване при прелитане се състои от общия брой единици обслужване на полети по ППП, както и броя единици обслужване по отношение на полети по ПВП, когато полетите по ПВП не са освободени в съответствие с член 31, параграфи 3, 4 и 5.

1.2. Променливата за разстояние по отношение на дадена зона за събиране на такси се получава чрез разделяне на сто на броя километри, прелетени в ортодромическото разстояние между летището на отлитане в рамките на зоната на събиране на такси, или точката, в която полетът навлиза в нея, и летището на долитане в рамките на зоната за събиране на такси, или точката, от която полетът излиза от нея, според реално прелетяния маршрут, записан от управителния орган на мрежата.

Разстоянието, което трябва да се вземе предвид, се намалява с 20 километра за всяко излитане от зоната за събиране на такси и всяко кацане в нея.

1.3. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, е квадратният корен на частното от разделянето на петдесет на стойността в тонове, изразена като число, закръглено до първия знак след десетичната запетая на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, посочено в Ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

1.4. Когато дадено въздухоплавателно средство има множество сертифицирани максимални излетни тегла, се използва най-голямото.

1.5. Операторите на въздухоплавателни средства декларират състава на своя флот и сертифицираното максимално излетно тегло на всяко от въздухоплавателните средства пред органа, отговорен за събиране на таксата, при всяко изменение и най-малкото ежегодно.

Ако променливата за тегло е неизвестна, тя се изчислява, като се взема теглото на най-тежкото известно въздухоплавателно средство от същия тип.

1.6. Ако се фактурират такси на регионална основа, държавите членки могат да приемат общи условия на прилагане.

2. **Изчисляване на единиците обслужване в зоните на летищата**

2.1. Единицата обслужване в зоните на летищата отговаря на променливата за тегло на съответното въздухоплавателно средство.

2.2. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, представлява повдигнатото на степен 0,7 частно от разделянето на петдесет на стойността в тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, посочено в приложение VIII, точки 1.3—1.5.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ТАКСОВИ ЕДИНИЦИ

1. ОТЧЕТНИ ТАБЛИЦИ ОТНОСНО ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТАКСОВИТЕ ЕДИНИЦИ

Отчетна таблица относно изчисляването на таксовите единици се попълва ежегодно и отделно за всеки съответен субект, който е направил разходи в дадена зона за събиране на такси, като се използва моделът от таблица 2. Освен това ежегодно се попълва консолидирана отчетна таблица, като се използва моделът от таблица 2 и се обобщават данните от съответните субекти за зоната за събиране на такси.

2. ОТЧЕТНИ ТАБЛИЦИ ОТНОСНО ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОРЕКЦИИТЕ

Ежегодно се попълва консолидирана отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси относно допълнителна информация за корекциите, като се използва моделът от таблица 3.

3. ОТЧЕТНИ ТАБЛИЦИ ОТНОСНО ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ И ПРИХОДИ ОТ ПРОГРАМИ НА СЪЮЗА ЗА ПОДПОМАГАНЕ

Ежегодно се попълва консолидирана отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси относно допълнителна информация относно съвместни проекти и приходи от програми на Съюза за подпомагане, като се използва моделът от таблица 4.

Таблица 2 — Изчисляване на таксова единица (ТЕ)

Наименование на зоната за събиране на такси	
Валута	
Наименование на субект	

Таблица 2А — Корекции, свързани с година N	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
		Референтен период			
А. Разпределяне на разходите					
Установени разходи					
1.1 Установени разходи в номинално изражение — без ПВП — Таблица 1 *(член 22)*					
Изчисление на корекцията за инфлация					
2.1 Установени разходи, предмет на корекция за инфлация					
2.2 Индекс на прогнозната инфлация — Таблица 1					
2.3 Индекс на реалната инфлация — Таблица 1					
2.4 Индекс на реалната/прогнозната обща инфлация (в %)					
2.5 Корекция за инфлация, свързана с година n *(член 26)*					
Разлики между установените и действителните разходи, посочени в член 28, параграфи 4-6					
3.1 Нови и съществуващи инвестиции *(член 28, параграф 4)*					
3.3 Разходи на компетентни органи и квалифицирани организации (КО) *(член 28, параграф 5)*					
3.4 Разходи за Евроконтрол *(член 28, параграф 5)*					
3.5 Пенсионни разходи *(член 28, параграф 6)*					
3.6 Лихви по заеми *(член 28, параграф 6)*					
3.7 Промени в правото *(член 28, параграф 6)*					
3.8 Разлики между установените и действителните разходи, свързани с година n *(член 28, параграфи 4-6)*					
Б. Поделяне на риска, свързан с въздушното движение					
Корекция на поделянето на риска, свързан с въздушното движение					
4.1 Установени разходи, предмет на поделяне на риска, свързан с въздушното движение					
4.2 % на отклонението, % посочен в член 27, параграфи 2 и 5					
4.3 % допълнителни приходи, върнати на ползвателите, както е посочено в член 27, параграфи 3 и 5					
4.4 % загуба на приходи, понесена от ползвателите на въздушното пространство, както е посочено в член 27, параграфи 3 и 5					
4.5 % на отклонението, посочен в член 27, параграф 4					
4.6 Прогнозен общ брой единици обслужване (план за ефективност)					
4.7 Действителен общ брой единици обслужване					
4.8 Действителен/прогнозен общ брой единици обслужване (в %)					
4.9 Корекция на поделянето на риска, свързан с въздушното движение, във връзка с година n *(член 27, параграфи 2-5)*					
Корекции на въздушното движение					
5.1 За установени разходи, които не са предмет на поделяне на риска, свързан с въздушното движение *(член 27, параграф 8)*					
5.2 Корекции в година n на броя единици обслужване, които не са предмет на поделяне на риска, свързан с въздушното движение *(член 27, параграф 9)*					
5.3 Корекция на въздушното движение, във връзка с година n *(член 27, параграфи 8 и 9)*					
В. Схеми за финансово стимулиране по отношение на капацитета и околната среда					
Корекции, свързани с финансови стимули					
6.1 Финансови стимули, свързани с капацитета *(член 11, параграф 3)*					
6.2 Финансови стимули, свързани с околната среда *(член 11, параграф 4)*					
6.3 Допълнителни финансови стимули, свързани с капацитета *(член 11, параграф 4)*					
6.4 Финансови стимули, свързани с година n *(член 11, параграфи 3 и 4)*					
Г. Други корекции					
Модулиране на таксите					
7.1 Корекция за гарантиране на неутралност на приходите за модулиране на таксите през година n *(член 32, параграф 1)*					
Преразглеждане на таксовата единица					
8.1 Временна таксова единица, приложена през година n					
8.2 Разлика в приходите поради временното прилагане на таксова единица през година n *(член 29, параграф 5)*					
Кръстосано финансиране между зоните за събиране на такси					
9.1 Кръстосано финансиране до (-)/от (+) друга(и) зона(и) за събиране на такси, свързани с година n					
Други приходи					
10.1 Програми на Съюза за подпомагане *(член 25, параграф 3, буква а)*					
10.2 Национално публично финансиране *(член 25, параграф 3, буква а)*					
10.3 Търговски дейности (*член 25, параграф 3, буква б)*					
10.4 Приходи от договори с летищни оператори *(член 25, параграф 3, буква в)*					
10.5 Общо други приходи, свързани с година n *(член 25, параграф 3)*					
Прилагане на по-ниска таксова единица					
11.1 Загуба на приходи във връзка с прилагането на по-ниска таксова единица през година n *(член 29, параграф 6)*					
12 Общо корекции, свързани с година n					

Таблица 2Б — Изчисление на таксовата единица за година n (1)	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1 Установени разходи в номинално изражение — без ПВП *(член 25, параграф 2, буква а)*					
13.2 Корекция за инфлация: сума, пренесена в година n *(член 25, параграф 2, буква б)*					
13.3 Корекция на поделянето на риска, свързан с въздушното движение: суми, пренесени в година n *(член 25, параграф 2, буква в)*					
13.4 Разлики в разходите съгласно член 28, параграфи 4 - 6: суми, пренесени в година n *(член 25, параграф 2, буква г)*					
13.5 Финансови стимули: суми, пренесени в година n *(член 25, параграф 2, буква д)*					
13.6 Модулиране на таксите: суми, пренесени в година n *(член 25, параграф 2, буква е)*					
13.7 Корекции на въздушното движение: суми, пренесени в година n (член 25, параграф 2, букви ж) и з)					
13.8 Други приходи *(член 25, параграф 2, буква и)*					
13.9 Кръстосано финансиране между зоните за събиране на такси *(член 25, параграф 2, буква й)*					
13.10 Разлика в приходите от временното прилагане на таксова единица *(член 25, параграф 2, буква к)*					
13.11 Краен резултат от изчислението на таксовата единица за година n					
13.12 Прогнозен общ брой единици обслужване за година n (план за ефективност)					
13.13 Таксова единица за година n съгласно член 25, параграф 2 (в национална валута)					
13.14 Намаление съгласно член 29, параграф 6, ако е приложимо (в национална валута)					
14 Приложима таксова единица за година n					

Разходи, приходи и други суми в '000 — единици обслужване в '000

(1) Включително корекции, свързани с предишни референтни периоди (член 25, параграф 2, буква л)

Таблица 3 — Допълнителна информация относно корекциите

Наименование на зоната за събиране на такси

Допълнителна информация относно корекциите	**Суми**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**След РП**
Корекция за инфлация, година n							
Корекция за инфлация, година n+1							
Корекция за инфлация, година n+2							
Корекция за инфлация, година n+3							
Корекция за инфлация, година n+4							
Обща корекция за инфлация (член 26)							
Поделяне на риска, свързан с въздушното движение, година n							
Поделяне на риска, свързан с въздушното движение, година n+1							
Поделяне на риска, свързан с въздушното движение, година n+2							
Поделяне на риска, свързан с въздушното движение, година n+3							
Поделяне на риска, свързан с въздушното движение, година n+4							
Обща корекция на поделянето на риска, свързан с въздушното движение (член 27, параграфи 2 - 5)							
Разлика в разходите за инвестиции, година n							
Разлика в разходите за инвестиции, година n+1							
Разлика в разходите за инвестиции, година n+2							
Разлика в разходите за инвестиции, година n+3							
Разлика в разходите за инвестиции, година n+4							
Обща корекция, свързана с разходите за инвестиции (член 28, параграф 4)							
Разлика в разходите на компетентните органи и квалифицираните организации (КО), година n							
Разлика в разходите на компетентните органи и КО, година n+1							
Разлика в разходите на компетентните органи и КО, година n+2							
Разлика в разходите на компетентните органи и КО, година n+3							
Разлика в разходите на компетентните органи и КО, година n+4							
Общи корекции, свързани с разходите на компетентните органи и КО (член 28, параграф 5)							
Разлика в разходите за Евроконтрол, година n							
Разлика в разходите за Евроконтрол, година n+1							
Разлика в разходите за Евроконтрол, година n+2							
Разлика в разходите за Евроконтрол, година n+3							
Разлика в разходите за Евроконтрол, година n+4							
Общи корекции, свързани с разходите за Евроконтрол (член 28, параграф 5)							
Разлика в пенсионните разходи, година n							
Разлика в пенсионните разходи, година n+1							
Разлика в пенсионните разходи, година n+2							
Разлика в пенсионните разходи, година n+3							
Разлика в пенсионните разходи, година n+4							
Обща корекция, свързана с пенсионните разходи (член 28, параграф 6)							
Разлика в лихвите по заеми, година n							
Разлика в лихвите по заеми, година n+1							
Разлика в лихвите по заеми, година n+2							
Разлика в лихвите по заеми, година n+3							
Разлика в лихвите по заеми, година n+4							
Обща корекция, свързана с лихвите по заеми (член 28, параграф 6)							
Разходи, свързани с промяна в правото, година n							
Разходи, свързани с промяна в правото, година n+1							
Разходи, свързани с промяна в правото, година n+2							
Разходи, свързани с промяна в правото, година n+3							
Разходи, свързани с промяна в правото, година n+4							
Обща корекция, свързана с промяна в правото (член 28, параграф 6)							
Финансови стимули, година n							
Финансови стимули, година n+1							
Финансови стимули, година n+2							
Финансови стимули, година n+3							
Финансови стимули, година n+4							
Общо финансови стимули (член 11, параграфи 3 и 4)							
Модулиране на таксите, година n							
Модулиране на таксите, година n+1							
Модулиране на таксите, година n+2							
Модулиране на таксите, година n+3							
Модулиране на таксите, година n+4							
Обща корекция, свързана с модулиране на таксите (член 32, параграф 1)							
Корекция на въздушното движение, година n							
Корекция на въздушното движение, година n+1							
Корекция на въздушното движение, година n+2							
Корекция на въздушното движение, година n+3							
Корекция на въздушното движение, година n+4							

Обща корекция въздушното движение (член 27, параграфи 8 и 9)							
Приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане през година n							
Приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане през година n+1							
Приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане през година n+2							
Приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане през година n+3							
Приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане през година n+4							
Общо приходи, получени от програми на Съюза за подпомагане (член 25, параграф 3, буква а)							
Приходи, получени от национално публично финансиране през година n							
Приходи, получени от национално публично финансиране през година n+1							
Приходи, получени от национално публично финансиране през година n+2							
Приходи, получени от национално публично финансиране през година n+3							
Приходи, получени от национално публично финансиране през година n+4							
Общо приходи, получени от национално публично финансиране (член 25, параграф 3, буква а)							
Приходи от търговски дейности през година n							
Приходи от търговски дейности през година n+1							
Приходи от търговски дейности през година n+2							
Приходи от търговски дейности през година n+3							
Приходи от търговски дейности през година n+4							
Общо приходи от търговски дейности (член 25, параграф 3, буква б)							
Приходи от договори с летищни оператори през година n							
Приходи от договори с летищни оператори през година n+1							
Приходи от договори с летищни оператори през година n+2							
Приходи от договори с летищни оператори през година n+3							
Приходи от договори с летищни оператори през година n+4							
Общо приходи от договори с летищни оператори (член 25, параграф 3, буква в)							
Разлика в приходите — преразглеждане на ТЕ, година n							
Разлика в приходите — преразглеждане на ТЕ, година n+1							
Разлика в приходите — преразглеждане на ТЕ, година n+2							
Разлика в приходите — преразглеждане на ТЕ, година n+3							
Разлика в приходите — преразглеждане на ТЕ, година n+4							
Общо разлики в приходите от временно прилагане на ТЕ (член 29, параграф 5)							

Суми в ‘000 (национална валута)

Таблица 4 — Допълнителна информация относно съвместни проекти и относно приходи от програми на Съюза за подпомагане, разпределени на зоната за събиране на такси

Наименование на зоната за събиране на такси

Получени суми

Референтен номер на проекта (съгласно Споразумението за отпускане на безвъзмездна помощ)	Наименование на проекта	Стойност на финансирания проект в '000 евро		Отпуснати суми (съгласно споразумението) в '000 евро		Съвместни проекти г/п	Действително получени суми (зона за таксуване) в '000 евро					
		Общо	За зоната за таксуване	Общо	За зоната за таксуване		Предишни РП	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Общо в '000 евро												
Общо в '000 национална валута												

Възстановени суми на ползвателите на въздушно пространство чрез други приходи

Референтен номер на проекта (съгласно Споразумението за отпускане на безвъзмездна помощ)	Наименование на проекта	Задържани суми по отношение на административните разходи за зоната за таксуване в '000 евро	Общо за възстановяване за зоната за таксуване в '000 евро	Възстановени суми на ползвателите (зона за таксуване) в '000 национална валута						
				Предишни РП	N	N+1	N+2	N+3	N+4	След РП
Общо в '000 евро										
Общо в '000 национална валута										

4. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ОТЧЕТНИТЕ ТАБЛИЦИ, ПОСОЧЕНА В ТОЧКИ 1, 2 И 3

Предоставя се следната допълнителна информация заедно с информацията, която трябва да бъде включена в отчетните таблици относно изчисляването на таксовите единици и относно допълнителната информация и корекциите, посочени в точка 1.1:

а) описание и обосновка за създаването на различните зони за събиране на такси, по-специално по отношение на зоните за събиране на такси в зоните на летищата и потенциални кръстосани субсидии между зоните за таксуване;

б) описание на политиката за освобождаване и описание на финансовите средства за покриване на свързаните с това разходи;

в) описание на корекциите, произтичащи от механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, в съответствие с член 27;

г) описание на разликите между установените и действителните разходи през година „n“ в резултат на промените в разходите, посочени в член 28, параграф 3, включително описание на промените, посочени в същия член;

д) описание на корекциите, произтичащи от непредвидени промени в разходите, в съответствие с член 28, параграфи 3—6;

е) описание на другите приходи, ако има такива, разбити по различните категории, посочени в член 25, параграф 3;

ж) описание на прилагането на схемите за финансово стимулиране, посочени в член 11, параграфи 3 и 4 през година „n“, и произтичащите от тях финансови предимства и загуби; описание и обяснение на модулирането на таксите за аеронавигационно обслужване, наложено през година „n“, съгласно член 32, ако е приложимо, и произтичащите от това корекции;

з) описание на корекциите, свързани с временното прилагане на таксова единица, съгласно член 29, параграф 5;

и) описание на кръстосаното финансиране между зони за събиране на такси при прелитане или между зони за събиране на такси в зоните на летищата в съответствие с член 15, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

й) информация относно прилагането на по-ниска таксова единица съгласно член 29, параграф 6, вместо таксовата единица, изчислена в съответствие с член 25, параграф 2, и средствата за финансиране на разходите в приходите;

к) информация и разбивка на корекциите, свързани с предишни референтни периоди, които имат въздействие върху изчисляването на таксовата единица.

Предоставя се следната допълнителна информация заедно с информацията, която трябва да бъде включена в отчетните таблици относно допълнителната информация за съвместните проекти и за програмата на Съюза за подпомагане, посочена в точка 3:

л) информация относно разходите за съвместни проекти и други финансирани проекти, разбити по отделни проекти, както и за публичните средства, получени от публични органи за същите проекти.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНКА ДАЛИ ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА ОБСЛУЖВАНЕТО, ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 35, ПАРАГРАФ 1, СЕ ОСЪЩЕСТВЯВА ПРИ ПАЗАРНИ УСЛОВИЯ

1. Степента, в която доставчиците на обслужване могат свободно да избират да се включат или да се оттеглят от предоставянето на такова обслужване:

   а) наличието на значителна правна, икономическа или друга пречка, която би възпрепятствала доставчика на обслужването от това да предлага да предоставя или да продължи да предоставя това обслужване;

   б) обхватът, продължителността и стойността на договорите за услуги;

   в) съществуването на процедури, които позволяват прехвърлянето или предоставянето по друг начин от задължената на друга страна на материални и нематериални активи, интелектуална собственост и персонал.

2. Степента, в която доставчикът на обслужване разполага със свободен избор, включително в случая на летища — възможността за самостоятелно предоставяне на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата:

   а) съществуването на правни, договорни или практически пречки за смяната на доставчика на обслужване или — в случай на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата — за преминаване на летищата към собствено аеронавигационно обслужване;

   б) наличието на процес на консултация за отчитане на мненията на ползвателите на въздушното пространство при изменение на договореностите за предоставяне на обслужване.

3. Степента, в която или съществува пазарна структура и конкуренция, или съществува надеждна перспектива за конкуренция:

   а) съществуването на публична тръжна процедура (не се прилага в случай на собствено обслужване);

   б) доказателство за надеждни алтернативни доставчици на обслужване, които могат да участват в тръжна процедура и които са предоставяли обслужване в миналото, включително възможността за собствено обслужване за летището.

4. За аеронавигационното обслужване в зоните на летищата — степента, в която летищата са подложени на ценови натиск или регулиране на базата на икономическо стимулиране:

   а) дали летищата се конкурират активно, за да привлекат авиокомпаниите;

   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 отторе цените или по някакъв друг начин да стимулира намаляването на разходите.

5. Степента, в която доставчик на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата или КНО, МЕТ и АИО обслужване, или обслужване по предаване на данни за УВД, който предоставя също аеронавигационно обслужване при прелитане, разполага с отделно счетоводство и отчитане.

6. За аеронавигационното обслужване в зоните на летищата оценката съгласно настоящото приложение се извършва поотделно на всяко летище или групи летища.

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

ОТЧЕТНИ ТАБЛИЦИ ЗА ПОДПОМАГАНЕ НА ЦЕНОВАТА БАЗА И ТАКСОВИТЕ ЕДИНИЦИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПРЕДОСТАВЕНИ НА КОМИСИЯТА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 35, ПАРАГРАФ 6

1. РАЗХОДИ ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

1.1. **Отчетни таблици**

Спазват се следните инструкции за целите на докладването на данни в таблици А и Б;

а) таблиците се попълват за всяка зона за събиране на такси. Разходите се определят в местната валута;

б) данните в таблица А са действителните стойности за годините (n-5)—(n-1) и планираните стойности за година (n) и след това;

в) за таблица Б годишната цена отразява стойността на договора. Единицата продукция, използвана за определяне на стойността на поръчката, се описва и отчита в таблицата от съответната държава членка. Що се отнася до аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, таблица Б се попълва поотделно за всяко летище, където се предоставя аеронавигационно обслужване при пазарни условия в зоните за събиране на такси за обслужване в зоните на летищата.

Таблица А

Таблица А — Общи разходи

Наименование на зоната за събиране на такси **Валута** **Организация**	**Година n**

	(n-5) A	**(n-4) A**	**(n-3) A**	**(n-2) A**	**(n-1) A**	**(n) F**	**(n+1) F**	**(n+2) P**	**(n+3) P**	**(n+4) P**
Информация според характера (в номинално изражение)										
Персонал										
Други оперативни разходи										
Амортизация										
Цена на капитала										
Извънредни позиции										
Общо разходи										

Таблица Б

Таблцица Б — Годишна цена и единична цена

Наименование на зоната за събиране на такси **Валута** **Организация**	**Година n**

	(n-5)	**(n-4)**	**(n-3)**	**(n-2)**	**(n-1)**	**(n)**	**(n+1)**	**(n+2)**	**(n+3)**	**(n+4)**
Годишна цена (а)										
Единица продукция (б)										
Единична цена										

а) Годишна цена в '000 в национална валута

б) Единица продукция в <да се посочи>

1.2. **Допълнителна информация**

Предоставя се следната допълнителна информация заедно с информацията, която трябва да бъде включена в таблици А и Б:

а) описание на единицата продукция, използвана в таблица Б;

б) 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);

в) описание и обяснение на разликите между планираните и действителните стойности за години (n-5)—(n-1) по отношение на всички данни, предоставени в таблици А и Б;

г) описание и обяснение на петгодишните планирани разходи и инвестиции във връзка с очаквания обем на въздушното движение;

д) описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности;

е) обосновка за цената на капитала, включително компонентите на базата на активите;

ж) описание на източниците на финансиране на съответното аеронавигационно обслужване по отношение на всяка зона на събиране на такси, когато обслужването се осъществява при пазарни условия.

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА КОНСУЛТАЦИИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 24, ПАРАГРАФ 3 И ЧЛЕН 30, ПАРАГРАФ 1

1. Посочената в член 24, параграф 3 консултация се отнася по-специално до следните основни елементи, свързани с прозрачността на разходите:

   а) действителните разходи, направени през предходната година, и разликата между действителните разходи и установените разходи, съдържащи се в плана за ефективност;

   б) развитие на разходите, посочени в член 28, параграф 3.

2. Посочената в член 30, параграф 1 консултация се отнася по-специално до следните основни елементи, свързани с прозрачността на таксовите единици:

   а) политиката за събиране на такси, включително, наред с другото, графика за нанасяне на корекции в таксовите единици и кръстосаното финансиране между зони за събиране на такси в зоните на летищата;

   б) развитие на въздушното движение в сравнение с прогнозираното въздушно движение, определено в плана за ефективност;

   в) прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, посочен в член 27, и на схемата или схемите за стимулиране, изпълнявани въз основа на член 11;

   г) ако е приложимо, планираните изменения на зоните за събиране на такси за обслужване в зоните на летищата в съответствие с член 21, параграф 5, буква а);

   д) ако е приложимо, обслужването, предвидено да се осъществява при пазарни условия, в съответствие с член 35, параграф 3, буква б).

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО СХЕМИТЕ ЗА СТИМУЛИРАНЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 11, ПАРАГРАФ 3

1. МОДУЛИРАНЕ НА ОПОРНИТЕ СТОЙНОСТИ

1.1. **За аеронавигационно обслужване при прелитане**

Ако националният надзорен орган реши да прилага механизъм на модулиране на опорните стойности при прелитане в съответствие с член 11, параграф 3, буква в), подточка ii) и буква ж), подточки iii) и v), този механизъм на модулиране може да следва едната или и двете от точките по-долу:

а) даване на възможност за вземане под внимание на значителни и непредвидени промени в трафика, в който случай опорната стойност за година „n“ се определя от референтната стойност на всеки доставчик на аеронавигационно обслужване от изготвянето през ноември от година „n-1“ на Плана за мрежови операции;

б) ограничаване на обхвата на стимулите, за да бъдат обхванати единствено причините за закъснението, свързани с капацитета на КВД, маршрутизацията от КВД, персонала на КВД, оборудването на КВД, управлението на въздушното пространство и специални събития с кодовете C, R, S, T, M и P от ръководството на потребителя за УПКВД.

1.2. **За аеронавигационното обслужване в зоните на летищата**

Ако националният надзорен орган реши да прилага механизъм на модулиране на опорните стойности за зоните на летищата в съответствие с член 11, параграф 3, буква в), подточка ii) и буква ж), подточки iii) и v), този механизъм на модулиране може да следва едната или и двете от точките по-долу:

а) даване на възможност за вземане под внимание на значителни и непредвидени промени в трафика, в който случай опорната стойност за година „n“ се модулира въз онова на обективните и прозрачни принципи, определени в плана за ефективност;

б) ограничаване на обхвата на стимулите, за да бъдат обхванати единствено причините за закъснението, свързани с капацитета на КВД, маршрутизацията от КВД, персонала на КВД, оборудването на КВД, управлението на въздушното пространство и специални събития с кодовете C, R, S, T, M и P от ръководството на потребителя за УПКВД.

2. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ФИНАНСОВИТЕ ПОЛЗИ И ЗАГУБИ

2.1. **За аеронавигационно обслужване при прелитане**

а) Посочената в член 11, параграф 3, буква д) финансова полза се изчислява като процент от установените разходи за година „n“ и възстановени от ползвателите на въздушното пространство чрез увеличение на таксовата единица през година „n+2“, когато отклонението от средното закъснение в УПВД на полет през година „n“ под опорната стойност е по-голямо в абсолютно изражение от долната граница на симетричния обхват, посочен в член 11, параграф 3, буква г).

Процентът на установените разходи, от долната граница на симетричния обхват до алармения праг, посочен в член 9, параграф 4, буква б), подточка iii), следва плавна пълзяща скала с прилагане на максималния фиксиран процент, когато отклонението от средното закъснение в УПВД на полет през година „n“ под опорната стойност е в абсолютно изражение равно на или по-голямо от стойността на алармения праг.

б) Посочената в член 11, параграф 3, буква е) финансова загуба се изчислява като процент от установените разходи за година „n“ и възстановени на ползвателите на въздушното пространство чрез намаление на таксовата единица през година „n+2“, когато отклонението от средното закъснение в УПВД на полет през година „n“ под опорната стойност е по-малко в абсолютно изражение от горната граница на симетричния обхват, посочен в член 11, параграф 3, буква г).

Процентът на установените разходи, от горната граница на симетричния обхват до алармения праг, посочен в член 9, параграф 4, буква б), подточка iii), следва плавна пълзяща скала с прилагане на максималния фиксиран процент, когато отклонението от средното закъснение в УПВД на полет през година „n“ над опорната стойност е в абсолютно изражение равно на или по-голямо от стойността на алармения праг.

2.2. **За аеронавигационното обслужване в зоните на летищата**

а) Посочената в член 11, параграф 3, буква д) финансова полза се изчислява като процент от установените разходи за година „n“ и възстановени от ползвателите на въздушното пространство чрез увеличение на таксовата единица през година „n+2“, когато действителното средно закъснение в УПВД при долитане на полет през година „n“ е по-малко от долната граница на симетричния обхват, посочен в член 11, параграф 3, буква г).

Процентът на установените разходи, от долната граница на симетричния обхват до 50 % от опорната стойност, следва плавна пълзяща скала с прилагане на максималния фиксиран процент, когато действителното закъснение в УПВД при долитане на полет през година „n“ е равно на или по-малко от 50 % от опорната стойност.

б) Посочената в член 11, параграф 3, буква д) финансова загуба се изчислява като процент от установените разходи за година „n“ и възстановени на ползвателите на въздушното пространство чрез намаление на таксовата единица през година „n+2“, когато действителното закъснение в УПВД при долитане на полет през година „n“ е по-голямо от горната граница на симетричния обхват, посочен в член 11, параграф 3, буква г).

Процентът на установените разходи, от горната граница на симетричния обхват до 150 % от опорната стойност, следва плавна пълзяща скала с прилагане на максималния фиксиран процент, когато действителното закъснение в УПВД при долитане на полет през година „n“ е равно на или по-голямо от 150 % от опорната стойност.