ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Δεκεμβρίου 2006

για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») [1], και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 4,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») [2], και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Επιτροπή υποχρεούται να καθιερώσει κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών για όλη την Κοινότητα. Το πλέον κατάλληλο νομοθετικό μέσο προς το σκοπό αυτό είναι ένας κανονισμός με άμεση εφαρμογή, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ενιαία εφαρμογή του κοινού συστήματος χρέωσης μέσα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

(2) Ο Eurocontrol έλαβε εντολή σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού-πλαισίου να επικουρήσει την Επιτροπή στην εκπόνηση κανόνων εφαρμογής ενός κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στη σχετική έκθεση της 29ης Οκτωβρίου 2004 που συντάχθηκε στο πλαίσιο της εντολής αυτής.

(3) Η δημιουργία κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων μιας πτήσης είναι εξαιρετικής σημασίας για την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Το σύστημα πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, στην επιβολή και στην είσπραξη των τελών από τους χρήστες του εναέριου χώρου. Το σύστημα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την ασφαλή, αποδοτική και αποτελεσματική παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών στους αντίστοιχους χρήστες που το χρηματοδοτούν και να δώσει κίνητρα για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών.

(4) Σύμφωνα με το γενικό αντικειμενικό στόχο να βελτιωθεί η οικονομική απόδοση των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, το σύστημα χρέωσης θα προωθήσει τη βελτίωση της αποδοτικότητας ως προς το κόστος και την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα.

(5) Για να έχουν οι επιβάτες πρόσβαση στο δίκτυο αερομεταφορών και ιδίως στους μικρούς και μεσαίους αερολιμένες, όπως άλλωστε και στους μεγαλύτερους, σε αποδεκτό κόστος, πρέπει τα κράτη μέλη να μπορούν να εφαρμόζουν την ίδια τιμή μονάδας για τα τέλη τερματικών υπηρεσιών σε όλους τους αερολιμένες που εξυπηρετούνται από τον ίδιο πάροχο υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ή σε περισσότερες ομάδες τέτοιων αερολιμένων, έτσι ώστε, κατά περίπτωση, να καλύπτεται το συνολικό κόστος των τερματικών υπηρεσιών.

(6) Το κοινό σύστημα χρέωσης πρέπει να είναι σύμφωνο με το άρθρο 15 της σύμβασης του ICAO του Σικάγου το 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

(7) Καθόσον η πλειονότητα των κρατών μελών είναι συμβαλλόμενα μέρη της πολυμερούς συμφωνίας του Eurocontrol για τα τέλη διαδρομής, της 12ης Φεβρουαρίου 1981, και η Κοινότητα έχει υπογράψει το πρωτόκολλο πρόσβασης στην αναθεωρημένη σύμβαση του Eurocontrol, οι κανόνες που περιέχει ο παρών κανονισμός πρέπει να είναι σύμφωνοι με το σύστημα τελών διαδρομής του Eurocontrol.

(8) Το σύστημα χρέωσης πρέπει να επιτρέπει τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της αεροπορικής κίνησης, ιδίως μέσα στα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») [3].

(9) Σύμφωνα με τη δήλωση που προσαρτάται στον κανονισμό για τον εναέριο χώρο [4], η Επιτροπή θα συντάξει έως το 2008 έκθεση σχετικά με την εμπειρία που αποκτήθηκε με τη δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου. Τότε, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις δυσχέρειες που θα προκύψουν ενδεχομένως από τη διατήρηση διαφορετικών τιμών μονάδας μέσα σε ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου.

(10) Είναι αναγκαίο να καθορισθούν απαιτήσεις για την έγκαιρη, πλήρη και διαφανή πληροφόρηση σχετικά με τη βάση του κόστους των εκπροσώπων των χρηστών του εναέριου χώρου και των αρμοδίων αρχών.

(11) Το ύψος των τελών που θα επιβάλλονται ιδίως για τα ελαφρά αεροσκάφη δεν πρέπει να αποθαρρύνει τη χρήση των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια ή την εισαγωγή νέων τεχνικών και διαδικασιών.

[1] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
[2] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.
[3] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.
[4] ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 25.

(12) Ο τρόπος υπολογισμού των τελών για τις τερματικές αεροναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να ανταποκρίνεται στη διαφορετική φύση αυτών των υπηρεσιών σε σύγκριση με τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες διαδρομής.

(13) Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν την ευχέρεια να καθορίζουν συλλογικά τις δικές τους τιμές μονάδας, ιδίως όταν οι ζώνες χρέωσης εκτείνονται πέραν του εναέριου χώρου ενός κράτους μέλους ή όταν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε ένα κοινό σύστημα χρέωσης τελών διαδρομής.

(14) Για να βελτιωθεί η αποδοτικότητα του συστήματος χρέωσης και για να μετριασθεί ο διοικητικός και λογιστικός φόρτος, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν την ευχέρεια να συλλέγουν τα τέλη διαδρομής συλλογικά στο πλαίσιο ενός κοινού συστήματος χρέωσης τελών διαδρομής με ένα και μόνον τέλος ανά πτήση.

(15) Είναι σημαντικό να ενισχυθούν τα νομικά μέσα που απαιτούνται για να εξασφαλισθεί η ταχεία και πλήρης καταβολή των αεροναυτιλιακών τελών από τους χρήστες των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

(16) Τα τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου πρέπει να καθορίζονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο δίκαιο και διαφανή, μετά από διαβούλευση με τους χρήστες. Πρέπει δε να επανεξετάζονται σε τακτική βάση.

(17) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διαμόρφωση ενός συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, σύμφωνου προς το σύστημα τελών διαδρομής του Eurocontrol.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι έχουν ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, και από τους φορείς παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών, εφόσον έχουν ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, για τη γενική εναέρια κυκλοφορία μέσα στις περιοχές EUR (περιοχή Ευρώπης) και AFI (περιοχή Αφρικής και Ινδικού Ωκεανού) της ΔΟΠΑ (ICAO), στις οποίες τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό για αεροναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους μέσα σε άλλες περιοχές της ΔΟΠΑ, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σε φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν λάβει άδεια να παρέχουν αεροναυτιλιακές υπηρεσίες χωρίς πιστοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.

5. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σε αεροναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται σε αερολιμένες με λιγότερες των 50 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστα μάζα απογείωσης και τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων θέσεων επιβατών, ο δε αριθμός των κινήσεων υπολογίζεται ως το άθροισμα των απογειώσεων και των προσγειώσεων και συνιστά το μέσο όρο κινήσεων των τριών προηγούμενων ετών.

Τα κράτη μέλη πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει περιοδικά επικαιροποιημένο κατάλογο αεροδρομίων για τα οποία ισχύει απαλλαγή.

6. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των αρχών που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 15 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην υπολογίζουν τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης με τον τρόπο που ορίζεται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού και να μην καθορίζουν τιμή μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης με τον τρόπο που ορίζεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού για αεροναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται σε αερολιμένες με λιγότερες των 150 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων θέσεων επιβατών, ο δε αριθμός των κινήσεων υπολογίζεται ως το άθροισμα των απογειώσεων και των προσγειώσεων και συνιστά το μέσο όρο κινήσεων των τριών προηγούμενων ετών.

Τα κράτη μέλη, πριν λάβουν σχετική απόφαση, αξιολογούν σε ποιο βαθμό πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παράρτημα I, περιλαμβανομένης και της διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

Η τελική αξιολόγηση σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις και η απόφαση των κρατών μελών δημοσιεύονται και κοινοποιούνται στην Επιτροπή, συνοδευόμενες από πλήρη αιτιολόγηση των συμπερασμάτων των κρατών μελών, περιλαμβανομένων και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων με τους χρήστες.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί που περιέχει το άρθρο 2 του κανονισμού-πλαισίου.

Επιπλέον, νοείται ως:

α) «χρήστης αεροναυτιλιακών υπηρεσιών»: ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους κατά το χρόνο εκτέλεσης της πτήσης, ή, εάν δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του φορέα εκμετάλλευσης, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αποδείξει ότι κατά τον χρόνο εκείνο φορέας ήταν άλλο πρόσωπο·

β) «εκπρόσωπος των χρηστών του εναέριου χώρου»: οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο ή οντότητα που εκπροσωπεί τα συμφέροντα μιας ή περισσότερων κατηγοριών χρηστών των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών·

γ) «IFR»: οι κανόνες πτήσης με όργανα, όπως αυτοί ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του ICAO του Σικάγου του 1944 περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας (Δέκατη έκδοση – Ιούλιος 2005)·

δ) «VFR»: οι κανόνες πτήσης εξ όψεως, όπως αυτοί ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του ICAO του Σικάγου του 1944 περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας (Δέκατη έκδοση – Ιούλιος 2005)·

ε) «ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής»: ο όγκος εναέριου χώρου για τον οποίο καθορίζονται ενιαία βάση κοστολόγησης και ενιαία τιμή μονάδας·

στ) «ζώνη χρέωσης τερματικών τελών»: ένας αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων, όπου έχει καθορισθεί ενιαία βάση κοστολόγησης και ενιαία τιμή μονάδας·

ζ) «εμπορική αεροπορική μεταφορά»: οποιαδήποτε πτήση αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου επ' αμοιβή ή επί μισθώσει.

Άρθρο 3

Αρχές του συστήματος χρέωσης

1. Το σύστημα χρέωσης αντικατοπτρίζει τις δαπάνες που πραγματοποιούνται, άμεσα ή έμμεσα, για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

2. Το κόστος εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή χρηματοδοτείται μέσω της επιβολής τελών διαδρομής στους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

3. Το κόστος της τερματικής εξυπηρέτησης χρηματοδοτείται μέσω της επιβολής τερματικών τελών στους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή/και με άλλα έσοδα, μεταξύ των οποίων είναι και οι έμμεσες επιχορηγήσεις σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

4. Οι παράγραφοι 2 και 3 δεν θίγουν τη χρηματοδότηση απαλλαγών ορισμένων χρηστών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω άλλων χρηματοδοτικών πόρων σύμφωνα με το άρθρο 9.

5. Το σύστημα χρέωσης παρέχει διαφάνεια και προβλέπει διαβούλευση για τις βάσεις του κόστους και την κατανομή του κόστους μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών.

Άρθρο 4

Καθορισμός ζωνών χρέωσης

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν ζώνες χρέωσης στον εναέριο χώρο που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους, στον οποίο παρέχονται αεροναυτιλιακές υπηρεσίες στους χρήστες του εναέριου χώρου.

2. Οι ζώνες χρέωσης του εναέριου χώρου καθορίζονται ανάλογα με τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

3. Μια ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής εκτείνεται από το έδαφος έως και τον ανώτερο εναέριο χώρο, τον οποίο και περιλαμβάνει, με την επιφύλαξη της δυνατότητας που έχει κάθε κράτος μέλος να καθορίζει συγκεκριμένη ζώνη για σύνθετες τερματικές περιοχές μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

4. Εάν μια ζώνη χρέωσης εκτείνεται πέραν του εναέριου χώρου περισσοτέρων του ενός κράτους μέλους, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προβαίνουν στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να διασφαλίσουν συνοχή και ομοιομορφία στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον οικείο εναέριο χώρο. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τον Eurocontrol.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 5

Επιλέξιμες υπηρεσίες, διευκολύνσεις και δραστηριότητες

1. Οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 2 και 4, καθορίζουν το κόστος που απορρέει από την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που αφορά τις διευκολύνσεις και τις υπηρεσίες που προβλέπονται και εφαρμόζονται βάσει του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας της ΔΟΠΑ, ευρωπαϊκή περιοχή, στις ζώνες χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους.

Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα διοικητικά έξοδα, την επιμόρφωση, τις μελέτες, τις δοκιμές και δοκιμασίες, όπως επίσης και την έρευνα και την ανάπτυξη που αφορούν τις υπηρεσίες αυτές.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να προσδιορίζουν τις ακόλουθες δαπάνες, όταν αυτές πραγματοποιούνται σε σχέση με την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών:

α) τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι αρμόδιες εθνικές αρχές·

β) τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν αναγνωρισμένοι οργανισμοί, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών·

γ) τις δαπάνες που απορρέουν από διεθνείς συμφωνίες.

3. Με την επιφύλαξη άλλων πηγών χρηματοδότησης, και με στόχο ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας, αποδοτικότητας κόστους και παροχής υπηρεσιών, οι χρεώσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να χρηματοδοτήσουν προγράμματα τα οποία προορίζονται να βοηθήσουν συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών του εναέριου χώρου ή και φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών προκειμένου να βελτιωθούν οι συλλογικές αεροναυτιλιακές υποδομές, η παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και η χρήση του εναέριου χώρου, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

Άρθρο 6

Υπολογισμός του κόστους

1. Το κόστος των επιλέξιμων κατά την έννοια του άρθρου 5 υπηρεσιών, διευκολύνσεων και δραστηριοτήτων προσδιορίζεται κατά τρόπο συνεκτικό με τους λογαριασμούς που αναφέρονται στο άρθρο 12 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου. Ωστόσο, τα μη επαναλαμβανόμενα αποτελέσματα που προκύπτουν από την καθιέρωση των διεθνών λογιστικών προτύπων επιτρέπεται να κατανέμονται σε χρονική περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα 15 έτη.

2. Το κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 κατανέμεται σε δαπάνες προσωπικού, λοιπές λειτουργικές δαπάνες, δαπάνες απόσβεσης, κόστος κεφαλαίου και έκτακτες δαπάνες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι μη ανακτήσιμοι φόροι και οι τελωνειακοί δασμοί που καταβάλλονται, και όλες οι άλλες σχετικές δαπάνες.

Οι δαπάνες προσωπικού περιλαμβάνουν τις μεικτές αμοιβές, τις πληρωμές υπερωριών, τις εισφορές της εργοδοσίας στα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και τις δαπάνες συνταξιοδότησης και άλλες παροχές.

Οι λοιπές λειτουργικές δαπάνες περιλαμβάνουν τις δαπάνες για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών που χρησιμοποιούνται στην παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, ιδίως τις εξωτερικές υπηρεσίες όπως οι επικοινωνίες, το εξωτερικό προσωπικό όπως οι σύμβουλοι, τα υλικά, την ενέργεια, τις υπηρεσίες κοινής ωφελείας, την μίσθωση κτιρίων, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις, την συντήρηση, τα ασφάλιστρα και τα έξοδα ταξιδίου. Όταν ένας φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αγοράζει άλλες αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, περιλαμβάνει τις πραγματικές δαπάνες για τις υπηρεσίες αυτές στις λοιπές λειτουργικές δαπάνες.

Οι δαπάνες απόσβεσης αφορούν τα συνολικά πάγια στοιχεία ενεργητικού που χρησιμοποιούνται για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Τα πάγια στοιχεία ενεργητικού αποσβέννυνται, ανάλογα με την αναμενόμενη διάρκεια επιχειρησιακής ζωής τους, με τη μέθοδο της γραμμικής απόσβεσης που εφαρμόζεται στο ιστορικό κόστος των στοιχείων ενεργητικού που αποσβένονται. Όταν τα στοιχεία ενεργητικού ανήκουν σε φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ενταγμένο σε καθεστώς παροχής κινήτρων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2, για τον υπολογισμό της απόσβεσης είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί η λογιστική τρέχοντος κόστους αντί της λογιστικής του ιστορικού κόστους. Η μέθοδος παραμένει η ίδια κατά τη διάρκεια της απόσβεσης.

Το κόστος κεφαλαίου ισούται με το γινόμενο:

α) του αθροίσματος της μέσης καθαρής λογιστικής αξίας των υπό λειτουργία ή υπό κατασκευή πάγιων στοιχείων του ενεργητικού που χρησιμοποιούνται από τον φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και της μέσης αξίας του καθαρού κυκλοφορούντος ενεργητικού που απαιτείται για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών επί

β) τον σταθμισμένο μέσο όρο του χρεωστικού επιτοκίου και της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου.

Οι έκτακτες δαπάνες είναι μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες σε σχέση με την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που έλαβαν χώρα στη διάρκεια του τρέχοντος έτους.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 οι συντελεστές στάθμισης βασίζονται στο ποσοστό χρηματοδότησης μέσω είτε δανειοληψίας είτε μετοχικού κεφαλαίου. Το χρεωστικό επιτόκιο ισούται με το μέσο χρεωστικό επιτόκιο του φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου συνυπολογίζεται ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος του φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, με βάση το επιτόκιο των εθνικών ομολόγων. Όταν ο φορέας παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών είναι ενταγμένος σε καθεστώς παροχής κινήτρων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2, είναι δυνατόν να προστεθεί επασφάλιστρο για να εξασφαλισθεί ότι ελήφθη δεόντως υπόψη ο ιδιαίτερος χρηματοοικονομικός κίνδυνος του φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Όταν τα πάγια στοιχεία του ενεργητικού δεν ανήκουν στον φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών αλλά περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του κόστους του κεφαλαίου, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν ανακτάται δύο φορές το κόστος των στοιχείων αυτών.

Άρθρο 7

Κατανομή του κόστους

1. Το κόστος των επιλέξιμων υπηρεσιών, διευκολύνσεων και δραστηριοτήτων κατά την έννοια του άρθρου 5 κατανέμεται με διαφανή τρόπο στις ζώνες χρέωσης από τις οποίες πράγματι προκύπτει.

Όταν το κόστος προκύπτει σε διάφορες ζώνες χρέωσης, κατανέμεται κατ' αναλογία με βάση διαφανή μεθοδολογία, όπως απαιτείται από το άρθρο 8.

2. Το κόστος των τερματικών υπηρεσιών συνδέεται με τις ακόλουθες υπηρεσίες:

α) υπηρεσίες ελέγχου του αεροδρομίου, υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλευτικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και υπηρεσίες συνέγερσης·

β) υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που συνδέονται με την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών εντός ορισμένης απόστασης από ένα αεροδρόμιο με βάση τις επιχειρησιακές απαιτήσεις·

γ) κατάλληλη κατανομή όλων των άλλων συνιστωσών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες αντικατοπτρίζουν την κατ' αναλογία κατανομή μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης.

3. Το κόστος της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή συνδέεται με το κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εξαιρουμένου του κόστους που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

4. Σε περίπτωση χορήγησης απαλλαγών για πτήσεις VFR (εξ όψεως) σύμφωνα με το άρθρο 9, ο φορέας παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διαχωρίζει το κόστος των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται σε πτήσεις VFR (εξ όψεως) από το κόστος των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται σε πτήσεις IFR (με όργανα). Το κόστος αυτό μπορεί να προσδιορισθεί με μέθοδο οριακού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη τα οφέλη για τις πτήσεις IFR που προκύπτουν από τις υπηρεσίες που παρέχονται σε πτήσεις VFR (εξ όψεως).

Άρθρο 8

Διαφάνεια της βάσης του κόστους

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών, τα κράτη μέλη ή και οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών οργανώνουν την ανταλλαγή πληροφοριών για τις βάσεις του κόστους, τις προγραμματιζόμενες επενδύσεις και την αναμενόμενη κίνηση με εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου, εφόσον αυτοί το ζητήσουν. Στη συνέχεια, καθιστούν, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, προσιτό, κατά τρόπο διαφανή, στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου, την Επιτροπή και, κατά περίπτωση, τον Eurocontrol, το αντίστοιχο κόστος που προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5.

2. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται στους πίνακες αναφοράς και τους κανόνες υποβολής που καθορίζονται στο παράρτημα II, ή όταν ένα κράτος μέλος έχει λάβει την απόφαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 6, ή έχει επισημάνει στην Επιτροπή ότι πρόκειται να λάβει τέτοια απόφαση, στο παράρτημα III μέρος 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

Άρθρο 9

Απαλλαγές από τα αεροναυτιλιακά τέλη

1. Τα κράτη μέλη απαλλάσσουν από τα τέλη διαδρομής:

α) τις πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφος μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης κάτω των δύο μετρικών τόνων·

β) τις μεικτές πτήσεις VFR/IFR (εξ όψεως και με όργανα) στις ζώνες χρέωσης, στις οποίες οι πτήσεις εκτελούνται αποκλειστικά εξ όψεως και όπου δεν εισπράττεται τέλος για τις πτήσεις εξ όψεως·

γ) τις πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για την μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού κύκλου του (της), αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής· σε όλες τις περιπτώσεις, η εν λόγω μετακίνηση πρέπει να τεκμηριώνεται με το κατάλληλο δηλωτικό στο σχέδιο πτήσης·

δ) τις πτήσεις έρευνας και διάσωσης που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τον ενδεδειγμένο αρμόδιο φορέα.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από τα τέλη διαδρομής:

α) τις στρατιωτικές πτήσεις που εκτελούνται με στρατιωτικό αεροσκάφος οποιασδήποτε χώρας·

β) τις εκπαιδευτικές πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για την κτήση πτυχίου, ή τη βαθμολόγηση πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν αυτό τεκμηριώνεται με κατάλληλη σημείωση στο σχέδιο πτήσης· οι πτήσεις αυτές πρέπει να εκτελούνται αποκλειστικά εντός του εναέριου χώρου του αντίστοιχου κράτους μέλους· οι πτήσεις αυτές δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών ή/και φορτίου, ούτε για τη μετακίνηση ή τη διαπεραίωση του αεροσκάφους·

γ) τις πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τον έλεγχο ή τη δοκιμή εξοπλισμού που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ως αεροναυτιλιακό βοήθημα εδάφους, εξαιρουμένων των πτήσεων για τη μετακίνηση των σχετικών αεροσκαφών·

δ) τις πτήσεις που τερματίζονται στον αερολιμένα από τον οποίο απογειώθηκε το αεροσκάφος και κατά τη διάρκεια των οποίων δεν πραγματοποιήθηκε ενδιάμεση προσγείωση·

ε) τις πτήσεις εξ όψεως (VFR)·

στ) τις πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τον ενδεδειγμένο αρμόδιο φορέα·

ζ) τις τελωνειακές και αστυνομικές πτήσεις.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από τα τερματικά τέλη τις πτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

4. Το κόστος των απαλλαγμένων από τέλη πτήσεων δεν λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό των τιμών μονάδας.

Το κόστος αυτό συντίθεται από:

α) το κόστος των απαλλαγμένων από τέλη πτήσεων εξ όψεως, όπως ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4, και

β) το κόστος των απαλλαγμένων από τέλη πτήσεων με όργανα, το οποίο υπολογίζεται ως το γινόμενο του κόστους των πτήσεων με όργανα, επί τον λόγο του αριθμού των απαλλαγμένων μονάδων εξυπηρέτησης διά του συνολικού αριθμού μονάδων εξυπηρέτησης· το κόστος των πτήσεων με όργανα ισούται με το συνολικό κόστος πλην το κόστος των πτήσεων εξ όψεως.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών αμείβονται για τις υπηρεσίες που παρέχουν για τις απαλλαγμένες από τέλη πτήσεις.

Άρθρο 10

Υπολογισμός των τελών διαδρομής

1. Τα τέλη διαδρομής για συγκεκριμένη πτήση σε συγκεκριμένη ζώνη χρέωσης διαδρομής ισούνται με το γινόμενο της τιμής μονάδας που έχει προσδιορισθεί γι' αυτή τη ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής επί τις μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για τη συγκεκριμένη πτήση.

2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής συστήματος παροχής κινήτρων από ένα κράτος μέλος για τους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2, η τιμή μονάδας εντός της ζώνης χρέωσης τελών διαδρομής υπολογίζεται ως το πηλίκο του προβλεπόμενου κόστους των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διά του προβλεπόμενου αριθμού των καταλογιστέων μονάδων εξυπηρέτησης διαδρομής για το αντίστοιχο έτος. Το προβλεπόμενο κόστος περιλαμβάνει το υπόλοιπο του πλεονάσματος ή του ελλείμματος είσπραξης των προηγούμενων ετών.

3. Οι μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα IV.

Άρθρο 11

Υπολογισμός των τελών τερματικής εξυπηρέτησης

1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας που παρέχει το άρθρο 3 για τη χρηματοδότηση των τερματικών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω άλλων χρηματοδοτικών πηγών, τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης για συγκεκριμένη πτήση εντός συγκεκριμένης ζώνης χρέωσης τμηματικών τελών ισούνται με το γινόμενο της τιμής μονάδας που έχει υπολογιστεί γι' αυτήν τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών επί τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για τη συγκεκριμένη πτήση.

2. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής από ένα κράτος μέλος ενός συστήματος παροχής κινήτρων για τους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2, η τιμή μονάδας στη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών υπολογίζεται ως το πηλίκο του προβλεπόμενου κόστους των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διά του προβλεπόμενου αριθμού των καταλογιστέων μονάδων εξυπηρέτησης. Το προβλεπόμενο κόστος περιλαμβάνει το υπόλοιπο του πλεονάσματος ή του ελλείμματος είσπραξης των προηγούμενων ετών.

3. Οι μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα V.

Άρθρο 12

Καθεστώς παροχής κινήτρων

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να καθιερώνουν ή να εγκρίνουν καθεστώτα παροχής κινήτρων που εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις και με διαφάνεια για τη στήριξη βελτιώσεων στην παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τα οποία οδηγούν σε διαφορετικό υπολογισμό των τελών σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3. Η εφαρμογή των κινήτρων αυτών μπορεί να αφορά είτε τους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή και τους χρήστες του εναέριου χώρου.

2. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να εφαρμόσει καθεστώς παροχής κινήτρων σε φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, καθορίζει, εκ των προτέρων, μετά από τη διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 15, τις παραμέτρους βάσει των οποίων προσδιορίζεται ετησίως για μέγιστη περίοδο πέντε ετών το ανώτατο ύψος της τιμής μονάδας ή των εσόδων. Οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται με βάση το προβλεπόμενο επίπεδο του κόστους (συμπεριλαμβανομένου του κόστους κεφαλαίου) για την ανωτέρω περίοδο και μπορούν επίσης να προβλέπονται οικονομικές διακυμάνσεις (είτε προς τα άνω είτε προς τα κάτω του προβλεπόμενου κόστους) με βάση συγκεκριμένες πτυχές των επιδόσεων των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως η αποδοτικότητα, η ποιότητα υπηρεσιών, η εκτέλεση ιδιαίτερων έργων, η επίτευξη αποτελεσμάτων ή δεξιοτήτων ή επιπέδου συνεργασίας με άλλους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι επιδράσεις του δικτύου.

3. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να εφαρμόσει καθεστώς παροχής κινήτρων, που περιλαμβάνει διαφοροποιήσεις νυχτερινής ώρας, σε χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, διαμορφώνει, μετά από τη διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 15, τα οφειλόμενα τέλη, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις προσπάθειες που καταβάλλουν οι χρήστες αυτοί για να βελτιστοποιηθεί η χρήση των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, με σκοπό να μειωθεί το συνολικό κόστος των υπηρεσιών αυτών και να αυξηθεί η απόδοσή τους, ιδίως με τη μείωση των τελών για τη χρήση εξοπλισμού εντός των αεροσκαφών ο οποίος αυξάνει την χωρητικότητα ή για την αντιστάθμιση των δυσχερειών που σχετίζονται με την επιλογή λιγότερο πολυσύχναστων διαδρομών.

Το καθεστώς παροχής κινήτρων είναι περιορισμένο σε χρόνο, έκταση και πεδίο εφαρμογής. Οι εκτιμώμενες οικονομίες που προκύπτουν από τις βελτιώσεις της επιχειρησιακής αποδοτικότητας αντισταθμίζουν τουλάχιστον το κόστος των κινήτρων εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Το καθεστώς παροχής κινήτρων υπόκειται σε τακτική επανεξέταση, στην οποία συμμετέχουν οι εκπρόσωποι των χρηστών του εναέριου χώρου.

4. Τα κράτη μέλη που καθιερώνουν ή εγκρίνουν καθεστώτα παροχής κινήτρων παρακολουθούν την ορθή εφαρμογή τους από τους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Άρθρο 13

Καθορισμός των τιμών μονάδας στις ζώνες χρέωσης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι τιμές μονάδας καθορίζονται για κάθε ζώνη χρέωσης σε ετήσια βάση. Μπορούν επίσης να εξασφαλίζουν ότι οι τιμές μονάδας καθορίζονται εκ των προτέρων για κάθε έτος μιας κατ' ανώτατο όριο πενταετούς περιόδου.

2. Σε περίπτωση μη αναμενόμενων μειζόνων αλλαγών στην κίνηση ή το κόστος, οι τιμές μονάδας μπορούν να τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια του έτους.

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τον Eurocontrol, κατά περίπτωση, σχετικά με τις τιμές μονάδας που καθορίζουν για κάθε ζώνη χρέωσης.

Άρθρο 14

Είσπραξη των τελών

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εισπράττουν τα τέλη μέσω ενιαίου τέλους ανά πτήση.

2. Οι χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών καταβάλλουν εγκαίρως και πλήρως όλα τα αεροναυτιλιακά τέλη.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά εκτελεστικά μέτρα. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν άρνηση παροχής υπηρεσιών, κράτηση αεροσκάφους ή άλλα εκτελεστικά μέτρα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Άρθρο 15

Διαφάνεια του μηχανισμού χρέωσης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τακτική διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου σχετικά με την πολιτική χρέωσης. Προς το σκοπό αυτό, τους παρέχουν τις αναγκαίες πληροφορίες για τον μηχανισμό χρέωσης, όπως προβλέπεται στο παράρτημα VI, ή εφόσον ένα κράτος μέλος έχει λάβει την απόφαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 6 τις αναγκαίες πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα III μέρος 2, και οργανώνει αποτελεσματική και διαφανή συνάντηση διαβούλευσης για να εκθέσει τις πληροφορίες αυτές, καθώς και εκείνες που αναφέρονται στο άρθρο 8, παρουσία των εμπλεκόμενων φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών, τα σχετικά έγγραφα τίθενται στη διάθεση των εκπροσώπων των χρηστών του εναέριου χώρου, της Επιτροπής, του Eurocontrol και των εθνικών εποπτικών αρχών τρεις εβδομάδες πριν τη από τη συνάντηση διαβούλευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Προσφυγή

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δεόντως αιτιολογημένες και υπόκεινται σε αποτελεσματική διαδικασία επανεξέτασης ή και προσφυγής.

Άρθρο 17

Διευκόλυνση της παρακολούθησης της συμμόρφωσης

Οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες της εθνικής εποπτικής αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού που ενεργεί εξ ονόματός της, καθώς και τους επιτόπιους ελέγχους. Τα πρόσωπα που εξουσιοδοτούνται από τα όργανα αυτά δύνανται:

α) να εξετάζουν τα σχετικά λογιστικά έγγραφα, τα μητρώα, τις απογραφές και κάθε άλλο σχετικό υλικό που αφορά τον καθορισμό των αεροναυτιλιακών τελών·

β) να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματα των εγγράφων αυτών·

γ) να ζητούν προφορικές επεξηγήσεις επί τόπου·

δ) να εισέρχονται στις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους ή μέσα μεταφοράς.

Οι εν λόγω επιθεωρήσεις και έρευνες διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ισχύουν στο κράτος μέλος όπου πρόκειται να πραγματοποιηθούν.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2007.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη δύνανται να μεταθέσουν έως την 1η Ιανουαρίου 2008 την εφαρμογή των άρθρων 9, 10, 12, 13 και 14 όσον αφορά τα τέλη εξυπηρέτησης διαδρομής.

Τα κράτη μέλη δύνανται να μεταθέσουν έως την 1η Ιανουαρίου 2010 την εφαρμογή των άρθρων 9 και 11 έως 15 όσον αφορά τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης.

Στην περίπτωση που τα κράτη μέλη αποφασίσουν να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής σύμφωνα με το δεύτερο και τρίτο εδάφιο ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 6 Δεκεμβρίου 2006.

Για την Επιτροπή
Jacques BARROT
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 6

Οι προϋποθέσεις που αξιολογούνται βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 6 είναι οι ακόλουθες:

1. Η έκταση στην οποία οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μπορούν ελεύθερα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ή να αποσυρθούν από την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σε αερολιμένες:

   — η ύπαρξη ή μη οποιωνδήποτε σημαντικών οικονομικών φραγμών που θα εμπόδιζαν έναν φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών να προσφέρει τις υπηρεσίες του ή να αποσυρθεί από την εν λόγω παροχή,

   — η ύπαρξη ή μη οποιωνδήποτε σημαντικών νομικών φραγμών που θα εμπόδιζαν ένα φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών να προσφέρει τις υπηρεσίες του ή να αποσυρθεί από την εν λόγω παροχή,

   — η διάρκεια της σύμβασης,

   — η ύπαρξη διαδικασίας που επιτρέπει τη μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού και προσωπικού από έναν φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σε άλλον.

2. Η έκταση στην οποία οι αερολιμένες μπορούν να ορίζουν ελεύθερα ποιος παρέχει τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, ή ακόμη και τη δυνατότητα να τις παρέχουν οι ίδιοι:

   — η ικανότητα ή μη των αερολιμένων να μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες,

   — η ύπαρξη ή μη νομικών, συμβατικών ή πρακτικών εμποδίων στην ικανότητα ενός αερολιμένα να αλλάξει φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών,

   — ο ρόλος των εκπροσώπων των χρηστών εναέριου χώρου στη διαδικασία επιλογής του φορέα παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

3. Η έκταση στην οποία υφίστανται περισσότεροι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μεταξύ των οποίων μπορούν να επιλέξουν οι αερολιμένες:

   — η ύπαρξη ή μη διαρθρωτικής ανελαστικότητας, η οποία περιορίζει για τους αερολιμένες την πραγματική επιλογή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών,

   — η ύπαρξη ή μη άλλων φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, ή ακόμη της επιλογής της παροχής υπηρεσιών με ίδια μέσα, η οποία προσφέρει στους αερολιμένες τη δυνατότητα επιλογής των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών τους.

4. Η έκταση στην οποία οι αερολιμένες υπόκεινται σε πιέσεις όσον αφορά το εμπορικό τους κόστος ή σε ρυθμίσεις παροχής κινήτρων:

   — έντονος ανταγωνισμός ή μη μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών,

   — η έκταση στην οποία αναλαμβάνουν οι αερολιμένες τα τέλη αεροναυτιλιακών υπηρεσιών,

   — λειτουργία ή μη των αερολιμένων σε ανταγωνιστικό περιβάλλον ή υπό καθεστώς παροχής οικονομικών κινήτρων με σκοπό να περιορισθούν οι ανώτατες τιμές ή να μειωθεί το κόστος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα κράτη μέλη και οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμπληρώνουν τον κάτωθι πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους.

Τα στοιχεία αναφέρονται σε πραγματικό κόστος για το έτος (n – 3) έως το έτος (n – 1) και σε προβλεπόμενο για το έτος (n) και εντεύθεν. Το πραγματικό κόστος προκύπτει βάσει των πιστοποιημένων λογαριασμών. Το προβλεπόμενο κόστος προκύπτει σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο που απαιτείται από την πιστοποίηση που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών.

Το κόστος είναι εκφρασμένο στο εθνικό νόμισμα.

Πίνακας 1

Συνολικό κόστος

Οργανισμός:

Ζώνη χρέωσης:

Έτος n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Κατανομή βάσει της φύσης									
Προσωπικό									
Λοιπές λειτουργικές δαπάνες									
Απόσβεση									
Κόστος κεφαλαίου									
Έκτακτες δαπάνες									
Συνολικές δαπάνες									
Κατανομή ανά είδος υπηρεσίας									
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας									
Επικοινωνίες									
Πλοήγηση									
Επιτήρηση									
Έρευνα και διάσωση									
Αεροναυτιακές πληροφορίες									
Μετεωρολογικές υπηρεσίες									
Κόστος εποπτείας									
Λοιπές κρατικές δαπάνες									
Συνολικές δαπάνες									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Συμπληρωματικές πληροφορίες για τη συναλλαγματική ισοτιμία του εθνικού νομίσματος με το ευρώ									
Συναλλαγματική ισοτιμία (1 EUR =)									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Συμπληρωματικές πληροφορίες για το κόστος κεφαλαίου									
Μέσο κεφάλαιο κίνησης									
Εκ του οποίου, μέσα μακροπρόθεσμα στοιχεία ενεργητικού									
Κόστος κεφαλαίου προ φόρων (%)									
Απόδοση μετοχικού κεφαλαίου (%)									
Μέσοι χρεωστικοί τόκοι (%)									

2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη και οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών παρέχουν τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

— περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του κόστους διευκολύνσεων ή υπηρεσιών μεταξύ των διαφόρων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών με βάση τον κατάλογο διευκολύνσεων και υπηρεσιών που αναφέρεται στο περιφερειακό σχέδιο αεροναυτιλίας, ευρωπαϊκή περιοχή, της ΔΟΠΑ (Έγγρ. 7754) και περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του κόστους αυτού μεταξύ των διαφόρων ζωνών χρέωσης,

— περιγραφή και επεξήγηση των διαφορών μεταξύ προβλεπόμενων και πραγματικών στοιχείων για το έτος (n – 1),

— περιγραφή και επεξήγηση του προβλεπόμενου για μια πενταετία κόστους με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο,

— περιγραφή των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκαν τα κράτη μέλη («Λοιπές κρατικές δαπάνες»),

— περιγραφή και επεξήγηση της μεθοδολογίας που ακολουθείται για τον υπολογισμό του κόστους απόσβεσης: ιστορικό ή τρέχον κόστος. Όταν χρησιμοποιείται το τρέχον λογιστικό κόστος, παρέχονται συγκρίσιμα στοιχεία ιστορικού κόστους,

— αιτιολόγηση του κόστους κεφαλαίου, καθώς και των συνιστωσών της βάσης των στοιχείων ενεργητικού,

— περιγραφή του κόστους για κάθε ζώνη χρέωσης τερματικής εξυπηρέτησης για κάθε αερολιμένα· για τα αεροδρόμια με κάτω των 20 000 εμπορικών αεροπορικών κινήσεων ετησίως, το εν λόγω κόστος, το οποίο αντιστοιχεί στο μέσο όρο των τριών προηγούμενων ετών, επιτρέπεται να παρουσιάζεται συγκεντρωτικά ανά αεροδρόμιο,

— ανάλυση του κόστους μετεωρολογικών υπηρεσιών σε άμεσο κόστος και «κόστος βασικών μετεωρολογικών υπηρεσιών», το οποίο ορίζεται ως το κόστος υποστήριξης μετεωρολογικών διευκολύνσεων και υπηρεσιών που καλύπτουν και τις μετεωρολογικές απαιτήσεις εν γένει. Οι εν λόγω υπηρεσίες περιλαμβάνουν γενική ανάλυση και πρόβλεψη, καιρικές παρατηρήσεις μέσω ραντάρ καιρού και δορυφόρου, δίκτυα παρατήρησης επιφανείας και ανωτέρας ατμόσφαιρας, μετεωρολογικά επικοινωνιακά συστήματα, κέντρα επεξεργασίας δεδομένων και έρευνα βασικής υποστήριξης, της εκπαίδευσης και της διοίκησης,

— περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του συνολικού κόστους των μετεωρολογικών υπηρεσιών και του κόστους των βασικών μετεωρολογικών υπηρεσιών στην πολιτική αεροπορία και μεταξύ των ζωνών χρέωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 6

1. ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1.1. **Πίνακας αναφοράς**

Οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμπληρώνουν τον κάτωθι πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης τερματικής εξυπηρέτησης υπό την αρμοδιότητά τους.

Τα στοιχεία αναφέρονται σε πραγματικό κόστος για το έτος (n – 3) έως το έτος (n – 1) και σε προβλεπόμενο για το έτος (n) και εντεύθεν. Το πραγματικό κόστος καθορίζεται με βάση τους πιστοποιημένους λογαριασμούς. Το προβλεπόμενο κόστος καθορίζεται με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο που απαιτείται από το πιστοποιητικό.

Το κόστος εκφράζεται σε εθνικό νόμισμα.

Πίνακας 1

Συνολικό κόστος

Οργανισμός:

Ζώνη χρέωσης:

Έτος n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Κατανομή βάσει της φύσης									
Προσωπικό									
Λοιπές λειτουργικές δαπάνες									
Απόσβεση									
Κόστος κεφαλαίου									
Έκτακτες δαπάνες									
Συνολικό κόστος									

1.2. **Πρόσθετες πληροφορίες**

Επιπροσθέτως, οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών παρέχουν τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

— περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του κόστους των διευκολύνσεων ή των υπηρεσιών μεταξύ των διαφόρων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών με βάση τον κατάλογο διευκολύνσεων και υπηρεσιών του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας, ευρωπαϊκή περιοχή, της ΔΟΠΑ (Έγγρ. 7754),

— περιγραφή και επεξήγηση των διαφορών μεταξύ των προβλεπόμενων και των πραγματικών μη εμπιστευτικών στοιχείων για το έτος (n – 1),

— περιγραφή και επεξήγηση του μη εμπιστευτικού κόστους που έχει προγραμματισθεί για μια πενταετία και των επενδύσεων που αφορούν την αναμενόμενη κίνηση,

— περιγραφή και επεξήγηση της μεθόδου που ακολουθείται για τον υπολογισμό του κόστους απόσβεσης: ιστορικό ή τρέχον κόστος,

— επεξήγηση του κόστους κεφαλαίου.

2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Οι φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών παρέχουν τις κάτωθι πληροφορίες για κάθε ζώνη χρέωσης τερματικών τελών:

— περιγραφή του (των) τρόπου(-ων) χρηματοδότησης του κόστους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

1. Η μονάδα εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό του συντελεστή απόστασης επί τον συντελεστή βάρους για κάθε αεροσκάφος.

2. Για τον υπολογισμό του συντελεστή απόστασης, διαιρείται διά του εκατό ο αριθμός χιλιομέτρων που διανύθηκαν σε απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του σημείου εισόδου και του σημείου εξόδου των ζωνών χρέωσης, σύμφωνα με το πλέον πρόσφατα γνωστό σχέδιο πτήσης που υποβλήθηκε για το συγκεκριμένο αεροσκάφος για λόγους ροής της αεροπορικής κίνησης.

3. Εάν τα σημεία εισόδου και εξόδου μιας πτήσης είναι τα ίδια στη ζώνη χρέωσης, ο συντελεστής απόστασης ισούται με την απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των σημείων αυτών και του πιο απόμακρου σημείου στο σχέδιο πτήσης.

4. Από την απόσταση που λαμβάνεται υπόψη αφαιρούνται 20 χιλιόμετρα για κάθε απογείωση από το έδαφος κράτους μέλους και για κάθε προσγείωση στο έδαφός του.

5. Ο συντελεστής βάρους, εκφρασμένος ως αριθμός με δύο δεκαδικά, είναι η τετραγωνική ρίζα του πηλίκου που προκύπτει από τη διαίρεση διά του πενήντα του αριθμού των μετρικών τόνων του μέγιστου πιστοποιημένου βάρους απογείωσης του αεροσκάφους που αναγράφεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο προσκομίσει ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους. Όταν το βάρος αυτό είναι άγνωστο, χρησιμοποιείται το βάρος του βαρύτερου αεροσκάφους του ιδίου τύπου που είναι γνωστό ότι υπάρχει. Όταν για ένα αεροσκάφος υπάρχουν πολλά μέγιστα πιστοποιημένα βάρη απογείωσης, χρησιμοποιείται το ανώτερο από αυτά. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης εκτελεί πτήσεις με δύο ή περισσότερες διαφορετικές εκδόσεις αεροσκαφών του ιδίου τύπου, για κάθε αεροσκάφος του τύπου αυτού χρησιμοποιείται ο μέσος όρος των μέγιστων βαρών απογείωσης όλων των αεροσκαφών του. Ο υπολογισμός του συντελεστή βάρους ανά τύπο αεροσκάφους και ανά φορέα εκμετάλλευσης πραγματοποιείται τουλάχιστον μια φορά ανά έτος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

1. Η μονάδα τερματικής εξυπηρέτησης ισούται με το συντελεστή βάρους του αντίστοιχου αεροσκάφους.

2. Ο συντελεστής βάρους, εκφρασμένος ως αριθμός με δύο δεκαδικά, είναι το πηλίκο που προκύπτει από τη διαίρεση διά του πενήντα του αριθμού των μετρικών τόνων του υψηλότερου μέγιστου πιστοποιημένου βάρους απογείωσης του αεροσκάφους, όπως αναφέρεται στο παράρτημα IV σημείο 5, στην εκθετική δύναμη 0,7. Ωστόσο, κατά τη μεταβατική πενταετή περίοδο από τον υπολογισμό της πρώτης μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης με βάση τον παρόντα κανονισμό, η εκθετική δύναμη που προαναφέρθηκε κυμαίνεται από 0,5 έως 0,9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΧΡΕΩΣΗΣ

1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα κράτη μέλη συμπληρώνουν τον κάτωθι πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης συγκεντρωτικό πίνακα 1 για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους. Όταν μια ζώνη χρέωσης καλύπτει τον εναέριο χώρο περισσοτέρων του ενός κρατών μελών, τα κράτη μέλη συμπληρώνουν τον πίνακα από κοινού σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4.

Τα στοιχεία αναφέρονται σε πραγματικό κόστος για το έτος (n – 3) έως το έτος (n – 1) και σε προβλεπόμενο για το έτος (n) και εντεύθεν. Αθροιζόμενα όλα τα συνολικά κόστη που αναγράφονται στον πίνακα 1 για κάθε ζώνη χρέωσης, δίνουν το «Συνολικό κόστος».

Πίνακας 2

Υπολογισμός της τιμής μονάδας

Οργανισμός(-οί):

Ζώνη χρέωσης:

Έτος n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Τιμή μονάδας (σε ευρώ)									
Συνολικό κόστος [1]									
Κόστος απαλλαγμένων πτήσεων									
Ποσά μεταφερθέντα στο έτος (n)									
Έσοδα από άλλες πηγές									
Χρεώσιμες δαπάνες									
Συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης									
Χρεώσιμες μονάδες εξυπηρέτησης									
Τιμή μονάδας [2]									

[1] Το άθροισμα των συνολικών δαπανών που αναγράφονται στον πίνακα 1 οι οποίες αφορούν τη συγκεκριμένη ζώνη χρέωσης. (Όταν ορισμένες αεροναυτιλιακές υπηρεσίες προέρχονται από εξωτερικές πηγές, το κόστος που λαμβάνεται υπόψη είναι το κόστος των ετήσιων δαπανών).
[2] Τιμή μονάδας εξυπηρέτησης= Χρεώσιμη δαπάνη/Χρεώσιμες μονάδες εξυπηρέτησης.

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Τιμή μονάδας εξυπηρέτησης (σε εθνικό νόμισμα)									
Συναλλαγματική ισοτιμία (1 ευρώ =)									
Τιμή μονάδας εξυπηρέτησης									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Υπόλοιπο προς μεταφορά (σε εθνικό νόμισμα)									
Χρεώσεις χρηστών									
Πραγματικό συνολικό κόστος									
Έσοδα από άλλες πηγές									
Πραγματικό κόστος απαλλαγμένων πτήσεων									
Ποσά που μεταφέρθηκαν στο έτος (n)									
Υπόλοιπο του έτους (n)									

2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη συλλέγουν και παρέχουν τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

— περιγραφή και αιτιολόγηση του καθορισμού των διαφόρων ζωνών χρέωσης, και ιδίως των ζωνών χρέωσης τερματικής εξυπηρέτησης και των πιθανών αμοιβαίων επιδοτήσεων μεταξύ αερολιμένων,

— περιγραφή και επεξήγηση του υπολογισμού των προβλεπόμενων χρεώσιμων μονάδων εξυπηρέτησης,

— περιγραφή και επεξήγηση της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την ανάκτηση του υπολοίπου που προκύπτει από πλεονασματική ή ελλειμματική είσπραξη προηγούμενων ετών,

— περιγραφή της πολιτικής απαλλαγών και περιγραφή των χρηματοδοτικών μέσων για την κάλυψη του αντίστοιχου κόστους,

— περιγραφή των εσόδων από άλλες πηγές, εφόσον υπάρχουν,

— περιγραφή και επεξήγηση των κινήτρων που δίδονται στους φορείς παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και, ειδικότερα, των ρυθμίσεων που πρέπει να εφαρμοστούν για τον καθορισμό των ρυθμιστικών όρων σχετικά με το επίπεδο της τιμής των μονάδων. Περιγραφή και επεξήγηση των στόχων από άποψη απόδοσης και συνυπολογιζόμενες λεπτομέρειες στον καθορισμό των μέγιστων τιμών μονάδων,

— περιγραφή των σχεδίων των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών προκειμένου να ανταποκριθούν στην αναμενόμενη ζήτηση και τους στόχους απόδοσης,

— περιγραφή και επεξήγηση των κινήτρων που δίδονται στους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.