KOMISSION ASETUS (EY) N:o 1794/2006,

annettu 6 päivänä joulukuuta 2006,

lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 (palveluntarjonta-asetus) ([1]) ja erityisesti sen 15 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) ([2]) ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission edellytetään perustavan kaikkialla yhteisössä sovellettava lennonvarmistuspalvelujen yhteinen maksujärjestelmä. Asetus, jota sovelletaan sellaisenaan, on paras väline tähän tarkoitukseen, sillä sen avulla voidaan taata yhteisen maksujärjestelmän yhdenmukainen soveltaminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.

(2) Eurocontrol on puiteasetuksen 8 artiklan 1 kohdan nojalla valtuutettu avustamaan komissiota lennonvarmistuspalvelujen yhteisen maksujärjestelmän täytäntöönpanosääntöjen kehittämisessä. Tämä asetus perustuu kyseisen valtuutuksen johdosta 29 päivänä lokakuuta 2004 tehtyyn toimeksiantokertomukseen.

(3) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumiseksi on erittäin tärkeää perustaa yhteinen maksujärjestelmä kaikissa lennon vaiheissa tarjottaville lennonvarmistuspalveluille. Järjestelmällä olisi lisättävä avoimuutta ilmatilan käyttäjiltä perittävien maksujen määrittämisessä, määräämisessä ja perimisessä. Järjestelmällä olisi myös edistettävä turvallisten, tehokkaiden ja toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista lennonvarmistuspalvelujen käyttäjille, jotka tämän järjestelmän rahoittavat, ja tuettava yhdennettyä palvelun tarjoamista.

(4) Lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuuden lisäämiseen tähtäävän yleisen tavoitteen mukaisesti maksujärjestelmällä olisi edistettävä kustannus- ja toimintatehokkuutta.

(5) Jotta matkustajat voisivat käyttää ilmaliikenneverkkoa ja erityisesti pieniä ja keskisuuria lentoasemia sekä myös suuria lentoasemia kohtuullisin kustannuksin, jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa terminaalipalvelumaksuihin samaa yksikköhintaa kaikilla saman ilmaliikennepalvelujen tarjoajan käyttämillä lentoasemilla tai tällaisten lentoasemien muodostamilla ryhmittymillä, jotta kaikki terminaalipalvelujen kustannukset voitaisiin kattaa.

(6) Yhteisen maksujärjestelmän olisi oltava kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan mukainen.

(7) Koska useimmat jäsenvaltiot ovat 12 päivänä helmikuuta 1981 tehdyn Eurocontrolin reittimaksuja koskevan monenvälisen sopimuksen osapuolia ja yhteisö on allekirjoittanut tarkistettuun Eurocontrol-yleissopimukseen liittymistä koskevan pöytäkirjan, tämän asetuksen säännösten olisi oltava yhdenmukaiset Eurocontrolin reittimaksujärjestelmän kanssa.

(8) Maksujärjestelmällä olisi mahdollistettava ilmaliikennevirtojen kannalta optimaalinen ilmatilan käyttö ennen kaikkea yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004 ([3]) (ilmatila-asetus) 5 artiklan mukaisesti perustetuilla toiminnallisilla ilmatilan lohkoilla.

(9) Ilmatila-asetukseen liitetyn lausuman ([4]) mukaan komissio laatii vuoteen 2008 mennessä kertomuksen toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamisesta saaduista kokemuksista. Tässä yhteydessä komissio arvioi vaikeuksia, joita yhdellä toiminnallisella ilmatilan lohkolla perittävät erisuuruiset yksikköhinnat saattavat aiheuttaa.

(10) On tarpeen säätää, että ilmatilan käyttäjien edustajille ja toimivaltaisille viranomaisille toimitetaan kattavat ja avoimet tiedot kustannusperustasta hyvissä ajoin.

(11) Erityisesti kevyiltä ilma-aluksilta perittävien maksujen taso ei saa olla niin korkea, että turvallisuuden kannalta olennaisten laitteiden ja palveluiden käyttö tai uusien tekniikoiden ja menettelyjen käyttöönotto vähenisi.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.
([4]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 25.

(12) Terminaalin lennonvarmistuspalveluista perittävien maksujen olisi vastattava näiden palvelujen erilaista luonnetta verrattuna lennonaikaisiin lennonvarmistuspalveluihin.

(13) Jäsenvaltioiden olisi voitava vahvistaa yksikköhintansa yhdessä erityisesti silloin, kun maksuvyöhykkeet ulottuvat useamman kuin yhden jäsenvaltion ilmatilaan tai kun jäsenvaltiot soveltavat yhteistä reittimaksujärjestelmää.

(14) Jotta maksujärjestelmän tehokkuutta voitaisiin lisätä ja hallinnollista ja kirjanpidollista työtä vähentää, yhteistä reittimaksujärjestelmää soveltavien jäsenvaltioiden olisi voitava kerätä lentoreittimaksut yhdessä perimällä vain kertamaksun koko lennosta.

(15) On tärkeää tehostaa oikeudellisia keinoja, joilla varmistetaan, että lennonvarmistuspalvelujen käyttäjät maksavat lennonvarmistusmaksut ajoissa ja täysimääräisesti.

(16) Ilmatilan käyttäjiä on kuultava ennen niiltä perittävien maksujen vahvistamista ja määräämistä, ja tällaisen vahvistamisen ja määräämisen olisi tapahduttava oikeudenmukaisella ja avoimella tavalla. Näitä maksuja olisi tarkasteltava uudelleen säännöllisesti.

(17) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa säädetään toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen Eurocontrolin reittimaksujärjestelmän kanssa yhdenmukaisen lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmän kehittämiseksi.

2. Tätä asetusta sovelletaan lennonvarmistuspalveluihin, joita tarjoavat asetuksen (EY) N:o 550/2004 8 artiklan mukaisesti nimetyt ilmaliikennepalvelujen tarjoajat ja mainitun asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetyt sääpalvelujen tarjoajat yleisessä ilmaliikenteessä ICAO:n EUR- ja AFI-alueilla, joilla jäsenvaltiot vastaavat lennonvarmistuspalvelujen tarjonnasta.

3. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta lennonvarmistuspalveluihin, joita tarjotaan niiden vastuulla olevassa ilmatilassa muilla ICAO:n alueilla, kunhan ne ilmoittavat tästä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

4. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta sellaisiin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, jotka saavat tarjota tällaisia palveluja ilman lupaa palveluntarjonta-asetuksen 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

5. Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta tätä asetusta sellaisilla lentoasemilla tarjottaviin lennonvarmistuspalveluihin, joilla kaupallisten ilmaliikennetapahtumien lukumäärä on vuodessa alle 50 000 riippumatta suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta tai matkustajapaikkojen määrästä; tapahtumat lasketaan nousujen ja laskujen yhteismääränä ja kolmen edeltävän vuoden keskiarvona.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiasta komissiolle. Komissio julkaisee määräajoin ajantasaisen luettelon lentoasemista, joita tämä poikkeus koskee.

6. Rajoittamatta palveluntarjonta-asetuksen 14 ja 15 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden noudattamista, jäsenvaltiot voivat päättää olla laskematta terminaalimaksuja tämän asetuksen 11 artiklan mukaisesti ja olla vahvistamatta tämän asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuja terminaaliyksikköhintoja sellaisilla lentopaikoilla tarjottaville lennonvarmistuspalveluille, joilla kaupallisia ilmakuljetustapahtumia on vuosittain alle 150 000 riippumatta suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta tai matkustajapaikkojen määrästä; tapahtumat lasketaan nousujen ja laskujen yhteismääränä ja kolmen edeltävän vuoden keskiarvona.

Ennen tällaisen päätöksen tekemistä jäsenvaltioiden on arvioitava, missä määrin liitteessä I säädetyt vaatimukset täyttyvät, mukaan lukien ilmatilan käyttäjien edustajien kuuleminen.

Lopullinen arviointi vaatimusten täyttymisestä ja jäsenvaltioiden päätös on julkaistava ja toimitettava komissiolle ja samalla on annettava kattavat perusteet jäsenvaltion päätelmille ja käyttäjien kuulemisessa saaduille tuloksille.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan puiteasetuksen 2 artiklan määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) 'lennonvarmistuspalvelujen käyttäjällä' ilma-aluksen lentotoiminnan harjoittajaa sinä aikana, jona lento suoritettiin, tai jos lentotoiminnan harjoittajan henkilöllisyyttä ei tiedetä, ilma-aluksen omistajaa, jollei hän osoita, että toinen henkilö oli tuolloin lentotoiminnan harjoittaja;

b) 'ilmatilan käyttäjien edustajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka edustaa yhtä tai useampaa lennonvarmistuspalvelujen käyttäjäryhmää;

c) lyhenteellä 'IFR' kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksen (kymmenes painos – heinäkuu 2005) liitteessä 2 määriteltyjä mittarilentosääntöjä;

d) lyhenteellä 'VFR' kansainvälisen siviili-ilmailun vuoden 1944 Chicagon yleissopimuksen (kymmenes painos – heinäkuu 2005) liitteessä 2 määriteltyjä näkölentosääntöjä;

e) 'lentoreittimaksuvyöhykkeellä' ilmatilaa, jolle vahvistetaan yksi kustannusperusta ja yksikköhinta;

f) 'terminaalimaksuvyöhykkeellä' lentoasemaa tai lentoasemaryhmää, jolle vahvistetaan yksi kustannusperusta ja yksikköhinta;

g) 'kaupallisella ilmakuljetuksella' kaikkea sellaista ilma-aluksen käyttöä, jossa kuljetetaan matkustajia, rahtia tai postia maksua tai vuokraa vastaan.

3 artikla

Maksujärjestelmän periaatteet

1. Maksujärjestelmän on vastattava kustannuksia, jotka aiheutuvat joko suoraan tai välillisesti lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta.

2. Lennonaikaisten palvelujen kustannukset on rahoitettava lennonvarmistuspalvelujen käyttäjiltä perittävillä lentoreittimaksuilla.

3. Terminaalipalvelujen kustannukset on rahoitettava lennonvarmistuspalvelujen käyttäjiltä perittävillä terminaalimaksuilla ja/tai muilla tuloilla, kuten yhteisön lainsäädännön mukaisilla ristikkäistuilla.

4. Rajoittamatta 2 ja 3 kohdan soveltamista, tiettyjä lennonvarmistuspalvelujen käyttäjiä koskevat 9 artiklan mukaiset poikkeukset rahoitetaan muista lähteistä.

5. Maksujärjestelmän on oltava avoin ja sen kustannusperustasta ja kustannusten jakamisesta eri palvelujen kesken on käytävä konsultaatioita.

4 artikla

Maksuvyöhykkeiden muodostaminen

1. Jäsenvaltioiden on muodostettava maksuvyöhykkeet vastuullaan olevaan ilmatilaan, jossa lentoliikennepalveluja tarjotaan ilmatilan käyttäjille.

2. Maksuvyöhykkeet on määriteltävä johdonmukaisesti lennonjohtotoimintojen ja -palvelujen kanssa sen jälkeen, kun ilmatilan käyttäjien edustajia on kuultu.

3. Lentoreittimaksuvyöhykkeen on ulotuttava maanpinnalta ylimpään ilmatilaan asti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltion mahdollisuutta muodostaa erityisvyöhyke monitahoiselle terminaalialueelle ilmatilan käyttäjien edustajien kanssa käytyjen konsultaatioiden jälkeen.

4. Jos maksuvyöhykkeet ulottuvat useamman kuin yhden jäsenvaltion alueelle, asianomaisten jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat järjestelyt sen varmistamiseksi, että tätä asetusta sovelletaan johdonmukaisesti ja yhdenmukaisesti kyseisessä ilmatilassa. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle ja Eurocontrolille.

II LUKU

LENNONVARMISTUSPALVELUJEN TARJOAMISESTA AIHEUTUVAT KUSTANNUKSET

5 artikla

Huomioon otettavat palvelut, laitteet ja toiminnot

1. Edellä 1 artiklan 2 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on määritettävä Euroopan aluetta koskevassa ICAO:n alueellisessa lennonvarmistussuunnitelmassa määrättyjen ja sen mukaisesti käyttöön otettujen laitteiden ja palvelujen kustannukset vastuullaan olevilla maksuvyöhykkeillä.

Näihin kustannuksiin sisältyvät yleis-, koulutus-, opinto-, testaus- ja koekustannukset sekä näihin palveluihin liittyvät tutkimus- ja kehityskustannukset.

2. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon seuraavat kustannukset, kun ne syntyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta:

a) asianomaisten kansallisten viranomaisten kustannukset;

b) palveluntarjonta-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen hyväksyttyjen laitosten kustannukset;

c) kansainvälisistä sopimuksista johtuvat kustannukset.

3. Jotta turvallisuuden, kustannustehokkuuden ja palvelujen korkea taso voidaan varmistaa, maksuja voidaan käyttää sellaisten hankkeiden rahoittamiseen, joilla pyritään auttamaan ilmatilan käyttäjien ja/tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tiettyjä erityisryhmiä yhteisen lennonvarmistusinfrastruktuurin parantamisessa, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisessa ja ilmatilan käytössä yhteisön lainsäädännön mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rahoituksen saamista muista lähteistä.

6 artikla

Kustannusten laskeminen

1. Edellä 5 artiklan mukaiset huomioon otettavat palvelujen, laitteiden ja toimintojen kustannukset on määritettävä johdonmukaisesti palveluntarjonta-asetuksen 12 artiklassa tarkoitetun kirjanpidon perusteella 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta väliseltä ajalta. Kansainvälisten tilinpäätösstandardien käyttöönoton kertaluonteiset vaikutukset voidaan kuitenkin jakaa enintään 15 vuoden ajalle.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut kustannukset on jaettava henkilöstökustannuksiin, muihin toimintakustannuksiin, poistokustannuksiin, pääomakustannuksiin ja poikkeuksellisiin eriin, joihin kuuluvat esimerkiksi verot, joista ei saa palautusta, maksetut tullit sekä kaikki muut tähän liittyvät kustannukset.

Henkilöstökustannuksiin kuuluvat bruttopalkat, ylityökorvaukset, työntekijöiden maksuosuudet sosiaaliturvajärjestelmiin, eläkekustannukset ja muut etuudet.

Muihin toimintakustannuksiin kuuluvat lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen käytettyjen tavaroiden ja palvelujen ostosta aiheutuvat kustannukset. Niitä ovat erityisesti ulkoistetut palvelut, kuten viestintäpalvelut, ja ulkoinen henkilöstö, kuten konsultit, sekä materiaalit, energia, kaasu, sähkö, vesi, rakennusten vuokraus, varusteet, laitteet, huolto sekä vakuutus- ja matkakulut. Kun ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ostaa muita lennonvarmistuspalveluita, palvelujen tarjoajan on otettava huomioon näistä palveluista syntyvät tosiasialliset menot muissa toimintakustannuksissaan.

Poistokustannukset koskevat lennonvarmistuspalveluihin käytettävää koko kiinteää omaisuutta. Kiinteä omaisuus poistetaan niiden arvioidun käyttöiän perusteella, ja tällöin käytetään poistettavan omaisuuden alkuperäisiin hankintakustannuksiin sovellettavaa tasapoistoa. Kun omaisuus kuuluu lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle, johon sovelletaan 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kannustinjärjestelmää, poiston laskemisessa voidaan käyttää nykyarvolaskentaa alkuperäisten hankintakustannusten sijaan. Samaa järjestelmää on käytettävä johdonmukaisesti poiston ajan.

Pääomakustannukset saadaan kertomalla keskenään seuraavat määrät:

a) lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan käytössä tai rakenteilla olevan kiinteän omaisuuden nettokirjanpitoarvon ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen tarvittavan käyttöpääoman keskimääräisen arvon summa; sekä

b) velkojen korkokannan ja oman pääoman tuottoasteen painotettu keskiarvo.

Poikkeukselliset erät ovat vuoden aikana lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta syntyneitä kertaluonteisia kustannuksia.

3. Edellä 2 kohdan viidennessä alakohdassa painotusperusteena on velkarahoituksella ja omalla pääomalla rahoitettujen osuuksien suhde. Velkojen korkokannan on oltava yhtä suuri kuin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan velkojen keskimääräinen korkokanta. Oman pääoman tuottoasteessa on otettava huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan rahoitusriski, ja tällöin noudatetaan ohjeellisesti asianomaisen valtion joukkolainakorkoa. Kun lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaan sovelletaan 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kannustinjärjestelmää, lisämaksu voidaan lisätä sen varmistamiseksi, että tämän tarjoajan erityinen rahoitusriski otetaan huomioon asianomaisella tavalla.

Kun omaisuus ei kuulu lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle, mutta se otetaan huomioon pääomakustannuksia laskettaessa, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei näitä omaisuuskustannuksia vähennetä kahteen kertaan.

7 artikla

Kustannusten kohdentaminen

1. Edellä 5 artiklassa tarkoitettujen huomioon otettavien palvelujen, laitteiden ja toimintojen kustannukset on kohdennettava avoimesti niille maksuvyöhykkeille, joilla nämä kustannukset ovat tosiasiallisesti aiheutuneet.

Kun kustannuksia on syntynyt useilla eri maksuvyöhykkeillä, kustannukset on kohdennettava suhteellisesti 8 artiklan mukaisesti avointa menetelmää käyttäen.

2. Terminaalipalvelujen kustannukset koskevat seuraavia palveluja:

a) lähilennonjohtopalvelut ja lentopaikkojen lentotiedotuspalvelut, kuten ilmaliikenteen neuvontapalvelut, sekä hälytyspalvelut;

b) ilmaliikennepalvelut, jotka liittyvät ilma-aluksen lähestymiseen ja lähtöön tietyllä etäisyydellä lentoasemasta ja jotka perustuvat toiminnallisiin vaatimuksiin;

c) tarkoituksenmukainen osuus kaikista muista lennonvarmistuspalvelujen osatekijöistä, ja tämä osuus jaetaan suhteellisesti lennonaikaisten palvelujen ja terminaalipalvelujen kesken.

3. Lennonaikaisten palvelujen kustannukset koskevat 1 kohdassa tarkoitettuja kustannuksia, mutta eivät 2 kohdassa tarkoitettuja kustannuksia.

4. Kun VFR-lennoille myönnetään poikkeuksia 9 artiklan mukaisesti, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on erotettava tällaisten lentojen lennonvarmistuspalvelukustannukset IFR-lentojen kustannuksista. Nämä kustannukset voidaan vahvistaa rajakustannusmenetelmällä ottaen huomioon edut, joita VFR-lennoille myönnetyistä palveluista koituu myös IFR-lennoille.

8 artikla

Kustannusperustan avoimuus

1. Rajoittamatta palveluntarjonta-asetuksen 18 artiklan soveltamista jäsenvaltioiden ja/tai lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on pyynnöstä vaihdettava kustannusperustaa, suunniteltuja investointeja ja arvioitua liikennettä koskevia tietoja ilmatilan käyttäjien edustajien kanssa. Tämän jälkeen niiden on ilmoitettava 5 artiklan mukaisesti vahvistetut kustannuksensa vähintään kerran vuodessa ilmatilan käyttäjien edustajille, komissiolle ja tarvittaessa myös Eurocontrolille.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen on perustuttava liitteessä II vahvistettaviin selontekotaulukoihin ja yksityiskohtaisiin sääntöihin tai, kun jäsenvaltio on tehnyt 1 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun päätöksen tai ilmoittanut komissiolle harkitsevansa sen tekemistä, liitteessä III olevassa 1 osassa vahvistettaviin selontekotaulukoihin ja yksityiskohtaisiin sääntöihin.

III LUKU

LENNONVARMISTUSPALVELUJEN RAHOITTAMINEN LENNONVARMISTUSMAKSUILLA

9 artikla

Poikkeukset lennonvarmistusmaksuista

1. Jäsenvaltiot eivät saa periä lentoreittimaksuja seuraavilta lennoilta:

a) sellaisella ilma-aluksella suoritettavat lennot, jonka suurin sallittu lentoonlähtöpaino on alle kaksi tonnia;

b) yhdistetyt VFR/IFR-lennot sellaisilla maksuvyöhykkeillä, joilla lento on yksinomaan VFR-lentotoimintaa ja joilla ei peritä maksua VFR-lennoista;

c) yksinomaan hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot. Tämä on aina mainittava asianomaisella tavalla lentosuunnitelmassa;

d) asianomaisen toimivaltaisen elimen valtuuttamat etsintä- ja pelastuslennot.

2. Jäsenvaltiot voivat olla perimättä lentoreittimaksuja seuraavilta lennoilta:

a) minkä tahansa maan sotilasilma-aluksella suoritetut sotilaslennot;

b) yksinomaan lentolupakirjan saamista tai, kun kyseessä on ohjaamohenkilökunta, kelpuutuksen saamista varten suoritetut koululennot, joiden lentosuunnitelmissa on asianomainen merkintä tästä. Tällaiset lennot on suoritettava yksinomaan kyseisen jäsenvaltion ilmatilassa; lentoja ei saa käyttää matkustajien ja/tai rahdin kuljettamiseen eikä ilma-aluksen siirtolentoihin;

c) yksinomaan lennonvarmistuksen maalaitteina käytettävien tai käytettäviksi tarkoitettujen laitteiden tarkastamiseksi tai testaamiseksi suoritetut lennot kyseisellä ilma-aluksella suoritettavia siirtolentoja lukuun ottamatta;

d) lennot, jotka päättyvät ilma-aluksen lähtöasemalle ja jonka aikana ei tehty välilaskua;

e) VFR-lennot;

f) asianmukaisen toimivaltaisen elimen valtuuttamat humanitaariset lennot;

g) tullin ja poliisin lennot.

3. Jäsenvaltiot voivat olla perimättä terminaalimaksuja 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuilta lennoilta.

4. Poikkeuksen alaisista lennoista aiheutuneita kustannuksia ei oteta huomioon yksikköhintoja laskettaessa.

Kyseessä ovat seuraavat kustannukset:

a) VFR-lentojen, joille on myönnetty 7 artiklan 4 kohdan mukainen poikkeus, kustannukset; ja

b) poikkeuksen alaisten IFR-lentojen kustannukset, jotka lasketaan kertomalla keskenään IFR-lennoista aiheutuneet kustannukset sekä poikkeuksen alaisten palveluyksikköjen lukumäärän ja palveluyksikköjen kokonaislukumäärän välinen suhde. IFR-lennoista aiheutuneiden kustannusten on oltava yhtä suuret kuin kokonaiskustannusten ja VFR-lentojen kustannusten erotus.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lennonvarmistuspalveluiden tarjoajille annetaan korvaus palveluista, joita ne tarjoavat poikkeuksen alaisille lennoille.

10 artikla

Lentoreittimaksujen laskeminen

1. Tietyltä lennolta tietyllä lentoreittimaksuvyöhykkeellä perittävän lentoreittimaksun on oltava yhtä suuri kuin tulo, joka saadaan kertomalla kyseisen lentoreittimaksuvyöhykkeen yksikköhinta kyseisen lennon lentoreittipalveluyksikköjen määrällä.

2. Rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta ottaa käyttöön 12 artiklan 2 kohdan mukainen kannustinjärjestelmä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, lentoreittimaksuvyöhykkeen yksikköhinta lasketaan jakamalla lennonvarmistuspalvelujen ennakoidut kustannukset kyseisenä vuonna perittäviksi ennakoitujen lentoreittipalveluyksikköjen lukumäärällä. Ennakoituihin kustannuksiin on sisällyttävä edellisten vuosien yli- tai alijäämä.

3. Lentoreittipalveluyksiköt lasketaan liitteen IV mukaisesti.

11 artikla

Terminaalimaksujen laskeminen

1. Rajoittamatta 3 artiklassa säädettyä mahdollisuutta rahoittaa terminaalin lennonvarmistuspalveluja muusta lähteestä, tietyltä lennolta tietyllä terminaalimaksuvyöhykkeellä perittävän terminaalimaksun on oltava yhtä suuri kuin tulo, joka saadaan kertomalla keskenään kyseiselle terminaalimaksuvyöhykkeelle vahvistettu yksikköhinta kyseisen lennon terminaalipalveluyksikköjen määrällä.

2. Rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta ottaa käyttöön 12 artiklan 2 kohdan mukainen kannustinjärjestelmä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille, terminaalimaksuvyöhykkeen yksikköhinta lasketaan jakamalla lennonvarmistuspalvelujen ennakoidut kustannukset kyseisenä vuonna perittäviksi ennakoitujen terminaalipalveluyksikköjen lukumäärällä. Ennakoituihin kustannuksiin on sisällyttävä edellisten vuosien yli- tai alijäämä.

3. Terminaalipalveluyksiköt lasketaan liitteen V mukaisesti.

12 artikla

Kannustinjärjestelmät

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa tai hyväksyä syrjimättömiin ja avoimiin rahoitusetuihin tai -haittoihin perustuvia kannustinjärjestelmiä, joilla tuetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen parantamista ja joiden myötä maksut lasketaan eri tavalla 2 ja 3 kohdan mukaisesti. Näitä kannustimia voidaan soveltaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin ja/tai ilmatilan käyttäjiin.

2. Kun jäsenvaltio päättää soveltaa kannustinjärjestelmää lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, sen on 15 artiklassa tarkoitetun konsultaation jälkeen vahvistettava etukäteen edellytykset, joilla yksikköhinnan enimmäistaso tai tulojen enimmäismäärä määritetään kunakin vuonna enintään viiden vuoden ajan. Nämä edellytykset vahvistetaan kyseistä ajanjaksoa koskevan kustannusennusteen (pääomakustannukset mukaan lukien) perusteella ja niihin voi myös sisältyä rahoitusmukautuksia (jotka joko ylittävät tai alittavat kustannusennusteen), jotka perustuvat eräisiin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ominaisuuksiin, kuten tehokkuuteen, palvelun tasoon, tiettyjen hankkeiden tuloksiin, välitavoitteisiin, pätevyyteen tai muiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa tehtävän yhteistyön tasoon verkostovaikutusten huomioon ottamiseksi.

3. Kun jäsenvaltio päättää soveltaa esimerkiksi yöaikaisen porrastuksen kaltaista kannustinjärjestelmää lennonvarmistuspalvelujen käyttäjiin, sen on 15 artiklassa tarkoitetun konsultaation jälkeen mukautettava näistä palveluista käyttäjille aiheutuvat maksut siten, että ne kuvastavat käyttäjien pyrkimystä optimoida lennonvarmistuspalvelujen käyttöä, alentavat tällaisten palvelujen kokonaiskustannuksia ja lisäävät niiden tehokkuutta, ja tällainen mukautus voidaan tehdä ennen kaikkea alentamalla sellaisilta ilma-aluksilta perittäviä maksuja, jotka lisäävät kapasiteettia, tai hyvittämällä vähemmän liikennöityjen reittien valinnasta aiheutuvaa haittaa.

Tällaisten kannustinjärjestelmien kesto, soveltamisala ja määrä on rajoitettu. Toimintatehokkuuden paranemisesta arviolta syntyvien säästöjen on kohtuullisen ajan kuluessa katettava vähintään kannustimista aiheutuvat kustannukset. Järjestelmää on tarkasteltava uudelleen säännöllisesti ilmatilan käyttäjien edustajien kanssa.

4. Jäsenvaltioiden, jotka ovat perustaneet tai hyväksyneet kannustinjärjestelmiä, on valvottava, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat soveltavat kannustinjärjestelmiä asianmukaisesti.

13 artikla

Maksuvyöhykkeiden yksikköhintojen vahvistaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin maksuvyöhykkeen yksikköhinnat vahvistetaan vuosittain. Ne voivat myös varmistaa, että yksikköhinnat vahvistetaan etukäteen kullekin vuodelle enintään viiden vuoden ajanjaksoksi.

2. Yksikköhintoja voidaan muuttaa vuoden aikana, jos liikenteessä tai kustannuksissa tapahtuu odottamattomia suuria muutoksia.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kullekin maksuvyöhykkeelle vahvistetut yksikköhinnat komissiolle ja tarvittaessa Eurocontrolille.

14 artikla

Maksujen kerääminen

1. Jäsenvaltiot voivat kerätä maksut yksittäisenä lentokohtaisena maksuna.

2. Lennonvarmistuspalvelujen käyttäjien on maksettava kaikki lennonvarmistusmaksut viipymättä täysimääräisinä.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tehokkaita täytäntöönpanotoimenpiteitä sovelletaan. Näihin toimenpiteisiin voi kuulua palvelujen epääminen, ilma-aluksen pysäyttäminen tai muu sovellettavan lainsäädännön mukainen toimenpide.

15 artikla

Maksujärjestelmän avoimuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ilmatilan käyttäjien edustajia konsultoidaan maksujärjestelmästä säännöllisesti. Tätä varten niiden on annettava edustajille tarvittavat tiedot maksujärjestelmästään, joka vahvistetaan liitteessä VI, tai liitteessä III olevassa 2 osassa vahvistetut tarvittavat tiedot, jos jäsenvaltio on tehnyt 1 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun päätöksen, ja järjestettävä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille tehokkaat ja avoimet konsultaatiot näiden tietojen ja 8 artiklassa tarkoitettujen tietojen esittämiseksi.

2. Rajoittamatta palveluntarjonta-asetuksen 18 artiklan soveltamista, asiaa koskevat asiakirjat on annettava ilmatilan käyttäjien edustajien, komission, Eurocontrolin ja kansallisten valvontaviranomaisten käyttöön kolme viikkoa ennen konsultaatioiden käymistä.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

16 artikla

Muutoksenhaku

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen nojalla tehtävät päätökset perustellaan asianmukaisesti ja että päätöksiä tarkastellaan uudelleen asianmukaisesti ja/tai niihin sovelletaan muutoksenhakumenettelyä.

17 artikla

Vaatimustenmukaisuuden valvonnan helpottaminen

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on helpotettava kansallisen valvontaviranomaisen tai sen puolesta toimivan hyväksytyn laitoksen tekemiä tarkastuksia ja selvityksiä, kuten paikalla tehtäviä vierailukäyntejä. Näiden elinten valtuuttamilla henkilöillä on oikeus:

a) tutkia asiaa koskeva kirjanpitoaineisto, tilikirjat, varastot ja mahdollinen muu lennonvarmistuspalvelumaksujen vahvistamisen kannalta tärkeä aineisto;

b) ottaa jäljennöksiä ja otteita tällaisista asiakirjoista;

c) vaatia suullista selvitystä paikalla;

d) päästä niihin tiloihin, niille alueille ja niihin kuljetusvälineisiin, jotka ovat valvonnan kannalta merkityksellisiä.

Nämä tarkastukset ja selvitykset tehdään siinä jäsenvaltiossa voimassa olevia menettelyjä noudattaen, jossa ne suoritetaan.

18 artikla

Voimaantulo

1. Tämä asetus tulee voimaan seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Tätä asetusta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2007.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin lykätä 9, 10, 12, 13 ja 14 artiklan soveltamista lentoreittimaksujen osalta 1 päivään tammikuuta 2008.

Jäsenvaltiot voivat lykätä 9 artiklan ja 11–15 artiklan soveltamista terminaalimaksujen osalta 1 päivään tammikuuta 2010.

Kun jäsenvaltiot päättävät lykätä soveltamista toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti, niiden on ilmoitettava siitä komissiolle.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 6 päivänä joulukuuta 2006.

Komission puolesta

Jacques BARROT

Varapuheenjohtaja

LIITE I

1 ARTIKLAN 6 KOHDAN SOVELTAMISALAAN KUULUVIEN LENTOASEMIEN LENNONVARMISTUSPALVELUJEN TARJONTAA KOSKEVIEN VAATIMUSTEN ARVIOINTI

Seuraavat 1 artiklan 6 kohdan mukaiset edellytykset on arvioitava:

1. Missä määrin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat vapaasti tarjota lennonvarmistuspalveluja lentoasemilla tai lopettaa niiden tarjoamisen:

   — onko merkittäviä taloudellisia esteitä sille, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja voi tarjota lennonvarmistuspalveluita tai lopettaa niiden tarjoamisen;

   — onko merkittäviä lainsäädännöllisiä esteitä sille, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja voi tarjota lennonvarmistuspalveluita tai lopettaa niiden tarjoamisen;

   — sopimuksen kesto;

   — onko olemassa menettely, jolla omaisuutta ja henkilöstöä voidaan siirtää yhdeltä lennonvarmistuspalvelun tarjoajalta toiselle.

2. Missä määrin lentoasemat voivat vapaasti valita, kuka tarjoaa niiden lennonvarmistuspalvelut, tai voivatko ne tarjota niitä itse:

   — lentoasemien mahdollisuus ryhtyä itse tarjoamaan lennonvarmistuspalveluja;

   — onko lainsäädännöllisiä, sopimuksissa määrättyjä tai käytännön esteitä sille, että lentoasema voi vaihtaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa;

   — ilmatilan käyttäjien edustajien rooli lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien valinnassa.

3. Kuinka paljon on eri lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, joiden keskuudesta lentoasemat voivat valita:

   — ovatko rakenteet niin jäykkiä, että lentoasemien lennonvarmistuspalveluja on vaikea valita tehokkaasti;

   — onko olemassa vaihtoehtoisia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, kuten lentoasemien mahdollisuus tarjota ne itse, mikä laajentaisi tarjoajien valikoimaa.

4. Missä määrin lentoasemiin kohdistuu kaupallisia kustannuspaineita tai kannustimiin perustuvaa sääntelyä:

   — kilpailevatko lentoasemat aktiivisesti lentotoiminnasta;

   — missä määrin lentoasemat vastaavat lennonvarmistuspalvelumaksuista;

   — toimivatko lentoasemat kilpailutilanteessa tai sovelletaanko niihin taloudellisia kannustimia, joilla pyritään rajoittamaan hintoja tai muulla tavoin kannustamaan kustannusten alentamiseen.

LIITE II

KUSTANNUSPERUSTAN AVOIMUUS

1. SELONTEKOTAULUKKO

Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat selontekotaulukot kaikista vastuullaan olevista maksuvyöhykkeistä.

Luvut ovat toteutuneita lukuja vuodesta n – 3 alkaen vuoteen n – 1 asti, ja suunniteltuja lukuja vuodesta n alkaen. Toteutuneet kustannukset ilmoitetaan varmennettujen tilien perusteella. Suunnitellut kustannukset ilmoitetaan palveluntarjonta-asetuksen 7 artiklassa tarkoitetussa luvassa edellytetyn liiketoimintasuunnitelman mukaisesti.

Kustannukset ilmaistaan kansallisena valuuttana.

Taulukko 1

Kokonaiskustannukset

Organisaatio:

Maksuvyöhyke:

Vuosi 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
Kustannuslajit									
Henkilöstö									
Muut toimintakulut									
Poistot									
Pääomakustannukset									
Poikkeukselliset erät									
Kokonaiskustannukset									
Palvelun laji									
Ilmaliikenteen hallinta									
Viestintä									
Suunnistuspalvelut									
Valvontapalvelut									
Etsintä- ja pelastuspalvelu									
Ilmailutiedotuspalvelut									
Sääpalvelut									
Valvontakustannukset									
Muut valtiolle aiheutuneet kustannukset									
Kokonaiskustannukset									

	(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
Täydentäviä tietoja kansallisen valuutan ja euron välisestä valuuttakurssista									
Valuuttakurssi (1 euro =)									

	(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
Täydentäviä tietoja pääomakustannuksista									
Keskimääräinen käyttöpääoma									
Josta keskimääräisiä pitkäaikaisia saamisia									
Pääomakustannukset ennen veroja (%)									
Oman pääoman tuottoaste (%)									
Keskimääräinen velkojen korkokanta (%)									

2. LISÄTIETOJA

Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on lisäksi toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

— kuvaus menetelmästä, jolla Euroopan aluetta koskevassa ICAO:n alueellisessa lennonvarmistussuunnitelmassa (asiakirja 7754) lueteltujen laitteiden ja palvelujen kustannukset jaetaan eri lennonvarmistuspalvelujen kesken, ja kuvaus menetelmästä, jolla nämä kustannukset jaetaan eri maksuvyöhykkeiden kesken;

— kuvaus ja selvitys suunniteltujen ja toteutuneiden lukujen välisestä erosta vuonna n – 1;

— kuvaus ja selvitys liiketoimintasuunnitelmaan perustuvista suunnitelluista viisivuotiskustannuksista;

— kuvaus jäsenvaltioille aiheutuvista kustannuksista (”Muut valtiolle aiheutuneet kustannukset”);

— kuvaus ja selvitys poistokustannusten laskemisessa käytettävästä menetelmästä eli siitä, perustuuko menetelmä alkuperäisiin hankintakustannuksiin vai nykykustannuksiin. Kun valitaan nykykustannukset, on myös esitettävä tiedot vertailukelpoisista alkuperäisistä hankintakustannuksista;

— pääomakustannusten perusteet, mukaan lukien se, mistä omaisuus koostuu;

— kuvaus lentoasemakohtaisista kustannuksista kullakin terminaalimaksuvyöhykkeellä. Kun lentopaikoilla on kolmen edellisen vuoden keskiarvona laskettuna vuodessa alle 20 000 kaupallista ilmaliikennetapahtumaa, kustannukset voidaan esittää yhteenlaskettuina lentopaikkaa kohti;

— kuvaus meteorologisten kustannusten jakautumisesta välittömiin kustannuksiin ja ”MET-peruskustannuksiin”. ”MET-peruskustannukset” ovat sellaisista meteorologisista apulaitteista ja -palveluista aiheutuneita kustannuksia, joita käytetään yleisiin meteorologisiin tarkoituksiin. Näitä ovat esim. yleiset analyysit ja ennusteet, sään tutka- ja satelliittihavainnointi, maanpinnan ja ylemmän ilmakehän havainnointiverkot, meteorologiset viestintäjärjestelmät, tietojenkäsittelykeskukset sekä avustava tutkimus, koulutus ja hallinto;

— kuvaus menetelmästä, jolla MET-kokonaiskustannukset ja tärkeimmät MET-kustannukset kohdennetaan siviili-ilmailuun ja eri maksuvyöhykkeille.

LIITE III

1 ARTIKLAN 6 KOHDAN SOVELTAMISALAAN KUULUVIEN LENTOASEMIEN LENNONVARMISTUSPALVELUJEN TARJONTAA KOSKEVAT ERITYISET AVOIMUUSVAATIMUKSET

1. LENNONVARMISTUSPALVELUJEN KUSTANNUKSET

1.1 **Selontekotaulukko**

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on täytettävä seuraavat selontekotaulukot kaikista vastuullaan olevista terminaalimaksuvyöhykkeistä.

Luvut ovat toteutuneita lukuja vuodesta n – 3 alkaen vuoteen n – 1 asti, ja suunniteltuja lukuja vuodesta n alkaen. Toteutuneet kustannukset ilmoitetaan varmennettujen tilien perusteella. Suunnitellut kustannukset ilmoitetaan luvassa edellytetyn liiketoimintasuunnitelman mukaisesti.

Kustannukset ilmaistaan kansallisena valuuttana.

Taulukko 1

Kokonaiskustannukset

Organisaatio:

Maksuvyöhyke:

Vuosi 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
Kustannuslajit									
Henkilöstö									
Muut toimintakulut									
Poistot									
Pääomakustannukset									
Poikkeukselliset erät									
Kokonaiskustannukset									

1.2 **Lisätietoja**

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on lisäksi toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

— kuvaus menetelmästä, jolla Euroopan aluetta koskevassa ICAO:n alueellisessa lennonvarmistussuunnitelmassa (asiakirja 7754) lueteltujen laitteiden ja palvelujen kustannukset jaetaan eri lennonvarmistuspalvelujen kesken;

— kuvaus ja selvitys suunniteltujen ja toteutuneiden ei-luottamuksellisten lukujen välisestä erosta vuonna n – 1;

— kuvaus ja selvitys suunnitelluista ei-luottamuksellisista viisivuotiskustannuksista ja liikenne-ennusteisiin liittyvistä investoinneista;

— kuvaus ja selvitys poistokustannusten laskemisessa käytettävästä menetelmästä eli siitä, perustuuko menetelmä alkuperäisiin hankintakustannuksiin vai nykykustannuksiin;

— selvitys pääomakustannuksista.

2. LENNONVARMISTUSPALVELUJEN RAHOITTAMINEN

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on toimitettava seuraavat tiedot kustakin terminaalimaksuvyöhykkeestä:

— kuvaus tavasta (tavoista), jolla (joilla) lennonvarmistuspalvelujen kustannukset rahoitetaan.

LIITE IV

LENTOREITTIPALVELUYKSIKÖIDEN LASKEMINEN

1. Lentoreittipalveluyksikkö lasketaan kertomalla keskenään kyseisen ilma-aluksen etäisyyskerroin ja sen painokerroin.

2. Etäisyyskerroin saadaan jakamalla luvulla 100 lentokilometrit, jotka on lennetty suuressa kaaressa maksuvyöhykkeen saapumis- ja poistumispisteen välillä ja jotka on saatu kyseisen ilma-aluksen viimeisimmästä tiedossa olevasta lentosuunnitelmasta, joka on laadittu ilmaliikennevirtatarkoituksia varten.

3. Jos ilma-aluksen saapumis- ja poistumispiste on maksuvyöhykkeellä sama, etäisyyskerroin on tämän pisteen ja lentosuunnitelman etäisimmän pisteen välillä suuressa kaaressa lennetty etäisyys.

4. Huomioon otettavaa etäisyyttä vähennetään 20 kilometriä kutakin jäsenvaltiossa tapahtunutta nousua ja kutakin jäsenvaltiossa tapahtunutta laskua kohden.

5. Painokerroin ilmaistaan kahden desimaalin tarkkuudella. Se on sen osamäärän neliöjuuri, joka saadaan jakamalla luvulla 50 tonneina ilmaistu ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtöpaino, joka mainitaan joko lentokelpoisuustodistuksessa tai ilma-aluksen käyttäjän esittämässä muussa vastaavassa virallisessa asiakirjassa. Kun tätä painoa ei tiedetä, valitaan raskaimman tunnetun samantyyppisen ilma-aluksen paino. Kun yhdellä ilma-aluksella on useampi kuin yksi suurin sallittu lentoonlähtöpaino, näistä valitaan korkein paino. Kun ilma-aluksen käyttäjä käyttää kahta tai useampaa ilma-alusta, jotka ovat saman tyypin eri versioita, kunkin tämäntyyppisen ilma-aluksen osalta käytetään käyttäjän kaikkien tämäntyyppisten ilma-alusten suurimpien sallittujen lentoonlähtöpainojen keskiarvoa. Painokerroin on laskettava ilma-alustyyppiä ja käyttäjää kohden vähintään kerran vuodessa.

LIITE V

TERMINAALIPALVELUYKSIKKÖJEN LASKEMINEN

1. Terminaalipalveluyksikön on oltava yhtä suuri kuin asianomaisen ilma-aluksen painokerroin.

2. Painokerroin ilmaistaan kahden desimaalin tarkkuudella. Se on osamäärä, joka saadaan jakamalla luvulla 50 liitteessä IV tarkoitettu tonneina ilmaistu ilma-aluksen suurin sallittu lentoonlähtöpaino korotettuna potenssiin 0,7. Tämän asetuksen mukaisesti ensimmäisen kerran tapahtuvaa terminaalipalveluyksikköhinnan laskemista seuraavan viiden vuoden siirtymäkauden aikana tämä eksponentti vaihtelee välillä 0,5–0,9.

LIITE VI

MAKSUJÄRJESTELMÄ

1. SELONTEKOTAULUKKO

Jäsenvaltioiden on täytettävä seuraavat selontekotaulukot kustakin vastuullaan olevasta maksuvyöhykkeestä. Jäsenvaltioiden on myös laadittava kooste taulukosta 1 kustakin vastuullaan olevasta maksuvyöhykkeestä. Kun maksuvyöhyke ulottuu useamman kuin yhden jäsenvaltion ilmatilaan, niiden on täytettävä taulukko yhdessä 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun järjestelyn mukaisesti.

Luvut ovat toteutuneita lukuja vuodesta n – 3 alkaen vuoteen n – 1 asti, ja suunniteltuja lukuja vuodesta n alkaen. Kokonaiskustannukset ovat kaikkien taulukossa 1 olevien, kyseistä maksuvyöhykettä koskevien kokonaiskustannusten summa.

Taulukko 2

Yksikköhinnan laskeminen

Organisaatio(t):

Maksuvyöhyke:

Vuosi 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
Yksikköhinta (euroina)									
Kokonaiskustannukset [1]									
Poikkeuksen alaisten lentojen kustannukset									
Vuodelle n siirretyt kustannukset									
Tulot muista lähteistä									
Kustannukset, jotka voidaan periä									
Palveluyksiköt yhteensä									
Palveluyksiköt, joiden kustannukset voidaan periä									
Yksikköhinta [2]									

[1] Kyseistä maksuvyöhykettä koskevien taulukossa 1 olevien kaikkien kokonaiskustannusten summa (kun jotkut lennonvarmistuspalvelut on ulkoistettu, huomioon otetaan vuotuisten menojen summa).

[2] Yksikköhinta = Kustannukset, jotka voidaan periä / Palveluyksiköt, joiden kustannukset voidaan periä

	(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
Yksikköhinta (kansallisena valuuttana)									
Valuuttakurssi (1 euro =)									
Yksikköhinta									

	(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
Siirrettävä määrä (kansallisena valuuttana)									
Käyttäjiltä laskutettavat maksut									
Toteutuneet kokonaiskustannukset									
Tulot muista lähteistä									
Poikkeuksen alaisten lentojen toteutuneet kustannukset									
Vuodelle n siirretyt kustannukset									
Vuoden n saldo									

2. LISÄTIETOJA

Jäsenvaltioiden on lisäksi kerättävä ja toimitettava ainakin seuraavat tiedot:

— kuvaus eri maksuvyöhykkeiden perustamisesta ja syyt siihen ennen kaikkea terminaalimaksuvyöhykkeiden ja lentoasemien välisten mahdollisten ristikkäistukien osalta;

— kuvaus ja selvitys siitä, kuinka perittäviksi ennakoidut palveluyksiköt lasketaan;

— kuvaus ja selvitys menetelmästä, jolla edellisten vuosien yli- tai alijäämän sisältävä saldo saavutetaan;

— kuvaus siitä, kuinka poikkeuksia myönnetään, sekä kuvaus asiaa koskevien kustannusten kattamiseksi käytettävästä rahoitustavasta;

— kuvaus mahdollisista muista lähteistä saatavista tuloista;

— kuvaus ja selvitys lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin sovellettavista kannustimista ja ennen kaikkea yksityiskohtaisista säännöistä, joita sovelletaan yksikköhintojen tasoa koskevia sääntelyedellytyksiä vahvistettaessa. Kuvaus ja selvitys toimintatavoitteista ja yksityiskohtaisista säännöistä niiden ottamiseksi huomioon yksikköhintojen enimmäistasoa vahvistettaessa;

— kuvaus siitä, kuinka lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat aikovat tyydyttää ennakoidun kysynnän ja saavuttaa toimintatavoitteet;

— kuvaus ja selvitys kannustimista, joita myönnetään lennonvarmistuspalvelujen käyttäjille.