A BIZOTTSÁG 1794/2006/EK RENDELETE

(2006. december 6.)

a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (léginavigációs-szolgálati rendelet) [1] és különösen annak 15. cikke (4) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre („keretrendelet") [2] és különösen annak 8. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) A Bizottságnak létre kell hoznia a léginavigációs szolgálatoknak az egész Európai Közösségre kiterjedő közös díjszámítási rendszerét. Erre a célra a közvetlenül alkalmazandó rendelet a legmegfelelőbb jogi eszköz, mert így biztosítható a díjszámítási rendszernek az egységes európai égbolton belüli egységes alkalmazása.

(2) Az Eurocontrol a keretrendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban megbízást kapott arra, hogy a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerére vonatkozó végrehajtási szabályok kidolgozásában nyújtson segítséget az Európai Bizottságnak. Ez a rendelet a megbízás eredményeként 2004. október 29-én kiadott jelentésen alapul.

(3) A repülés minden egyes szakasza alatt biztosított léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének kidolgozása rendkívül fontos az egységes európai égbolt végrehajtása szempontjából. A rendszernek hozzá kell járulnia a légtérfelhasználók szempontjából felmerülő díjak nagyobb átláthatóság mellett történő meghatározásához, kivetéséhez és beszedéséhez. A rendszernek továbbá támogatnia kell a léginavigációs szolgálatok felhasználóinak – a rendszer finanszírozóinak – nyújtott biztonságos, hatékony és megfelelő léginavigációs szolgáltatásokat, és ösztönöznie kell az integrált szolgáltatásnyújtást.

(4) A léginavigációs szolgálatok költséghatékonyságának javítására vonatkozó általános célkitűzésnek megfelelően a díjszámítási rendszernek elő kell segítenie a költséghatékonyságot és a működési hatékonyságot.

(5) Annak érdekében, hogy az utasok a felhasználók szempontjából elfogadható költségek mellett vehessék igénybe a légi közlekedési hálózatot, különösen a közepes és a kisebb méretű repülőtereket, valamint a nagyobb repülőtereket, a tagállamoknak ugyanazt az egységdíjat kellene alkalmazniuk repülőtér-használati díjként az ugyanazon légiforgalmi szolgáltató által kiszolgált összes repülőtéren, vagy az ilyen repülőterek több csoportja vonatkozásában annak érdekében, hogy a repülőtér-használat teljes költségét globálisan fedezzék.

(6) A közös díjszámítási rendszernek meg kell felelnie a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi chicagói ICAO egyezmény 15. cikkének.

(7) Mivel a tagállamok többsége csatlakozott az Útvonalhasználati Díjakról szóló, 1981. február 12-i Eurocontrol Sokoldalú Megállapodáshoz és a Közösség aláírta a felülvizsgált Eurocontrol egyezményhez való csatlakozásról szóló jegyzőkönyvet, az e rendelet keretében kidolgozott szabályoknak meg kell felelniük az Eurocontrol Útvonalhasználati Rendszernek.

(8) A díjszámítási rendszer a légiforgalmi áramlás figyelembevételével lehetővé teszi a légtér optimális felhasználását, különösen a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (légtérrendelet) [3] 5. cikkével összhangban létrehozott funkcionális légtérblokkokon belül.

(9) A légtérrendelethez csatolt nyilatkozat értelmében [4] a Bizottság 2008-ig jelentést készít a funkcionális légtérblokkok létrehozásával kapcsolatos tapasztalatokról. Ebben a Bizottság értékelni fogja az abból származó nehézségeket, ha egy funkcionális légtérblokkon belül eltérő egységdíjakat tartanak fenn.

(10) A légtérfelhasználók képviselői és az illetékes hatóságok mindenre kiterjedő és átlátható tájékoztatása érdekében megfelelő időben követelményeket kell meghatározni a költségek alapjával kapcsolatban.

(11) Különösen a könnyű légi járművekre kiszabott díjak szintje nem vezethet a biztonsági berendezések és szolgáltatások igénybevételének csökkenéséhez vagy az új technikák és eljárások bevezetésének elmaradásához.

[1] HL L 96., 2004.3.31., 10. o.
[2] HL L 96., 2004.3.31., 1. o.
[3] HL L 96., 2004.3.31., 20. o.
[4] HL L 96., 2004.3.31., 25. o.

(12) A repülőtéri léginavigációs szolgálatok díjszámítására alkalmazott képletnek tükröznie kell e szolgálatoknak a repülés közbeni léginavigációs szolgálatoktól eltérő jellegét.

(13) A tagállamok számára lehetővé kell tenni az egységdíjak közös megállapítását, különösen abban az esetben, amikor a díjszámítási körzetek egynél több tagállam területére terjednek ki vagy amikor a tagállamok egy közös útvonaldíjrendszer részesei.

(14) A díjszámítási rendszer hatékonyabbá tétele és az adminisztrációs és a könyvelési munkaterhelés csökkentése érdekében, a tagállamok számára lehetővé kell tenni az útvonaldíjak közös beszedését egy közös útvonal-használati díjrendszer keretén belül a repülésekre kiszabott egyszeri díjjal.

(15) Meg kell erősíteni az annak biztosításához szükséges jogi eszközöket, hogy a léginavigációs szolgálatokat igénybe vevő felhasználók haladéktalanul és teljes mértékben kifizessék a léginavigációs díjakat.

(16) A légtérfelhasználókat érintő költségek megállapítását és beszedését a velük folytatott konzultációt követően, tisztességes és átlátható módon kell megvalósítani és rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

(17) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet meghatározza a léginavigációs szolgálatoknak az Eurocontrol Útvonal-használati Rendszerének megfelelő díjszámítási rendszerének kidolgozásához szükséges intézkedéseket.

(2) Ezt a rendeletet az 550/2004/EK rendelet 8. cikkével összhangban kijelölt légiforgalmi szolgáltatók által biztosított léginavigációs szolgálatokra és a meteorológiai szolgáltatókra kell alkalmazni, – amennyiben ez utóbbiak kijelölésére az említett rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban sor került – az általános légi forgalomra az ICAO EUR és AFI körzetein belül abban az esetben, ha a tagállamok felelősek a léginavigációs szolgálatok biztosításáért.

(3) A tagállamok az ICAO más körzeteiben lévő és az illetékességi körükbe tartozó légtérben biztosított léginavigációs szolgálatok esetében is alkalmazhatják ezt a rendeletet, azzal a feltétellel, hogy erről tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot.

(4) A tagállamok alkalmazhatják ezt a rendeletet azon léginavigációs szolgáltatókra, amelyek a léginavigációs-szolgálati rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedélyt kaptak arra, hogy tanúsítványozás nélkül biztosítsanak léginavigációs szolgálatokat.

(5) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák ezt a rendeletet az évente 50 000-nél kisebb kereskedelmi gépforgalommal rendelkező repülőtereken biztosított léginavigációs szolgálatok esetében, tekintet nélkül a maximális felszállósúlyra és az utasülések számára, és ha a gépforgalom kiszámítására a felszállások és a leszállások összegének elmúlt három éves átlaga alapján kerül sor.

A tagállamok erről értesítik a Bizottságot. A Bizottság rendszeres időközönként közzé teszi a mentességet élvező repülőterek aktualizált listáját.

(6) A léginavigációs-szolgálati rendelet 14. és 15. cikkében említett alapelvek alkalmazásának sérelme nélkül a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet 11. cikkében megállapítottaknak megfelelően nem számítanak fel repülőtér-használati díjakat és e rendelet 13. cikkében említetteknek megfelelően nem határoznak meg repülőtéri egységdíjakat az olyan repülőtereken biztosított léginavigációs szolgálatok esetében, amelyeken a kereskedelmi gépforgalom éves szintje nem éri el a 150 000-et, tekintet nélkül a maximális felszállósúlyra és az utasülések számára, és ha a gépforgalom kiszámítására a felszállások és a leszállások összegének elmúlt három éves átlaga alapján kerül sor.

Az erről szóló határozat meghozatala előtt a tagállamoknak értékelniük kell, hogy az I. mellékletben meghatározott feltételek teljesülnek-e, beleértve a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultációt.

A feltételek teljesüléséről szóló végső értékelést és a tagállamok határozatát közzé kell tenni és a Bizottság tudomására kell hozni, valamint mellékelni kell az abban szereplő tagállami következtetések teljes indoklását, beleértve a felhasználókkal folytatott konzultáció eredményeit is.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a keretrendelet 2. cikkében megállapított fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

Ezen túlmenően az alábbi meghatározásokat kell alkalmazni:

a) „léginavigációs szolgálatok felhasználója”: a légi jármű üzemeltetője a repülés idején. Amennyiben az üzemeltető kiléte nem ismert, a légi jármű tulajdonosát kell üzemeltetőnek tekinteni, kivéve, ha a tulajdonos bizonyítani tudja, hogy az adott időpontban valaki más volt az üzemeltető;

b) „a légtérfelhasználók képviselője”: bármely jogi személy, amely a léginavigációs szolgálatok egy vagy több felhasználócsoportjának érdekeit képviseli;

c) „IFR”: műszeres repülési szabályok a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezmény 2. mellékletében meghatározottak szerint (tizedik kiadás, 2005. július);

d) „VFR”: látvarepülési szabályok a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi chicagói egyezmény 2. mellékletében meghatározottak szerint (tizedik kiadás, 2005. július);

e) „útvonaldíjkörzet”: adott légtérvolumen, amely vonatkozásában egységes költségalapot és egységes egységdíjat határoztak meg;

f) „repülőtéri díjszámítási körzet”: adott repülőtér vagy repülőterek csoportja, amely vonatkozásában egységes költségalapot és egységes egységdíjat határoztak meg;

g) „kereskedelmi légi közlekedés”: díjazás vagy bérleti díj fizetése ellenében légi járművel végzett bármely művelet, beleértve az utasok, áru és posta szállítását.

3. cikk

A díjszámítási rendszer alapelvei

(1) A díjszámítási rendszernek tükröznie kell a léginavigációs szolgálat ellátásával kapcsolatban közvetlenül vagy közvetetten felmerült költségeket.

(2) A repülés közbeni szolgálatok költségeit a léginavigációs szolgálatok felhasználóira kivetett útvonaldíjakon keresztül kell finanszírozni.

(3) A repülőtéri szolgálatok költségeit a léginavigációs szolgálatok felhasználóira kivetett repülőtér-használati díjakon keresztül és/vagy egyéb bevételekből kell finanszírozni, beleértve a közösségi joggal összhangban lévő kereszttámogatást is.

(4) A (2) és (3) bekezdés nem sértheti a léginavigációs szolgálatok egyes felhasználóira vonatkozó mentességeknek a 9. cikknek megfelelően más forrásokon keresztül történő finanszírozását.

(5) A díjszámítási rendszer biztosítja a költségek kiszámításával, illetve a költségeknek a különböző szolgálatok közötti elosztásával kapcsolatos átláthatóságot és a konzultáció lehetőségét.

4. cikk

Díjszámítási körzetek létrehozása

(1) A tagállamok díjszámítási körzeteket hoznak létre az illetékességi körükbe tartozó azon légtér vonatkozásában, amelyben léginavigációs szolgálatot biztosítanak a légtérfelhasználóknak.

(2) A légtér díjszámítási körzeteit a légiforgalmi irányítási műveletekkel és szolgálatokkal összhangban kell kialakítani a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultációt követően.

(3) Egy útvonaldíjkörzet a földön kezdődik és magában foglalja a magas légteret, nem sértve annak lehetőségét, hogy a tagállamok a légtérfelhasználók képviselőivel folytatott konzultációt követően komplex közelkörzetként különleges körzetet hozzanak létre.

(4) Ha a díjszámítási körzetek egynél több tagállam légterére terjednek ki, az érintett tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy az érintett légtérben következetesen és egységesen alkalmazzák ezt a rendeletet. Erről értesítik a Bizottságot és az Eurocontrolt.

II. FEJEZET

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK BIZTOSÍTÁSÁNAK KÖLTSÉGEI

5. cikk

Támogatható szolgálatok, berendezések és tevékenységek

(1) Az 1. cikk (2) és (4) bekezdésének hatálya alá tartozó léginavigációs szolgáltatók a felelősségi körükbe tartozó díjszámítási körzetre meghatározzák a léginavigációs szolgálat ellátásával kapcsolatban az ICAO Regionális Léginavigációs Tervben (Európai Régió) meghatározottak szerinti berendezések és ennek értelmében végrehajtott szolgáltatások vonatkozásában felmerült költségeiket.

Ezek a költségek magukban foglalják az adminisztratív költségeket, a képzéssel, tanulmányokkal, tesztekkel és kísérletekkel kapcsolatos költségeket, valamint a szolgálatokhoz kapcsolódó kutatási és fejlesztési költségeket.

(2) A tagállamok a következő költségeket vehetik figyelembe, amennyiben azok a léginavigációs szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban merülnek fel:

a) a vonatkozó nemzeti hatóságok költségei;

b) a léginavigációs-szolgálati rendelet 3. cikkében említett elismert szervezetek költségei;

c) nemzetközi megállapodásokban vállalt kötelezettségekből eredő költségek.

(3) Az egyéb finanszírozási források sérelme nélkül, és a biztonság, a költséghatékonyság és a szolgáltatásnyújtás magas szintjének megvalósítása érdekében, a díjakat fel lehet használni a bizonyos légtérfelhasználó-csoportok és/vagy a léginavigációs szolgáltatók támogatására kidolgozott projektek annak érdekében történő finanszírozására, hogy a közösségi joggal összhangban javuljon a kollektív léginavigációs infrastruktúra, a léginavigációs szolgálatok biztosítása és a légtér felhasználása.

6. cikk

Költségszámítás

(1) Az 5. cikk értelmében támogatható szolgálatok, berendezések és tevékenységek költségeit a január 1-jétől december 31-ig terjedő időszakra vonatkozóan a léginavigációs-szolgálati rendelet 12. cikkében említett elszámolásoknak megfelelően kell kidolgozni. A nemzetközi számviteli standardok bevezetéséből eredő nem ismétlődő hatásokat legfeljebb 15 éves időtartamra szét lehet osztani.

(2) Az (1) bekezdésben említett költségeket a következők szerinti bontásban kell feltüntetni: személyi jellegű ráfordítások, egyéb működési költségek, amortizációs költségek, tőkeköltség és rendkívüli tételek, beleértve a vissza nem téríthető adókat és a kifizetett vámokat és minden egyéb kapcsolódó költséget:

A személyi jellegű ráfordítások magukban foglalják a bruttó díjazást, a túlóradíjat, a munkáltató társadalombiztosítási hozzájárulását, valamint a nyugdíjköltségeket és minden egyéb juttatást.

Az egyéb működési költségek magukban foglalják az áruk beszerzésével és a léginavigációs szolgálat nyújtásához igénybe vett szolgáltatások beszerzésével kapcsolatos költségeket, különösen a kiszervezett szolgáltatások, mint a távközlés, a külső személyzet, például a tanácsadók, az anyagköltségek, az energia és a közüzemi szolgáltatások költségei, épületek bérleti díja, felszerelések és berendezések, a karbantartás költségei, a biztosítással kapcsolatos költségek, az utazási költségek. Ha egy léginavigációs szolgáltató egyéb léginavigációs szolgáltatásokat szerez be, a szolgáltató az említett szolgáltatásokra fordított kiadásokat az egyéb működési költségei közé sorolja.

Az amortizációs költségeket a léginavigációs szolgálat nyújtásához működtetett összes állóeszközre kell alkalmazni. Az állóeszközök amortizációját a várható működési élettartamuk alapján kell számítani az amortizálandó eszközök bekerülési költségeire alkalmazott lineáris módszerrel. Amikor az eszközök olyan léginavigációs szolgáltató tulajdonában vannak, amely a 12. cikk (2) bekezdésében említettek szerint ösztönző rendszer hatálya alá tartozik, akkor beszerzési költségelszámolás helyett folyóáras költségelszámolás alkalmazható az amortizáció kiszámításához. Az alkalmazott módszer nem változhat az amortizáció ideje alatt.

A tőkeköltség megegyezik a következők szorzatával:

a) a léginavigációs szolgáltató által használt működő vagy beszerelés alatt lévő állóeszközök átlag nettó könyv szerinti értékének és a léginavigációs szolgálatok biztosításához szükséges forgóeszközök nettó átlagértékének összege; valamint

b) a tartozásokra érvényes kamatláb és a részvényhozam súlyozott átlaga.

A rendkívüli tételek az év során a léginavigációs szolgálat biztosításával kapcsolatban felmerült nem rendszeres költségek.

(3) A (2) bekezdés ötödik albekezdésének vonatkozásában súlyozó faktoroknak a hiteleken vagy részvényeken keresztül történő finanszírozás arányán kell alapulnia. A hitelekre érvényes kamatláb megegyezik a léginavigációs szolgáltatók hiteleinek átlagos kamatlábával. A részvényhozam esetében figyelembe kell venni a léginavigációs szolgáltató pénzügyi kockázatát az államkötvényre vonatkozó előírások alapján. Amikor a léginavigációs szolgáltató a 12. cikk (2) bekezdésében említett ösztönző rendszer hatálya alá tartozik, egy további díj hozzáadása indokolt a szóban forgó szolgáltató egyéni pénzügyi kockázatának megfelelő figyelembevétele érdekében.

Amikor az eszközök nincsenek a léginavigációs szolgáltató tulajdonában, de azokat figyelembe veszik a tőkeköltség kiszámítása során, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy ezeknek az eszközöknek a költségét nem térítik vissza kétszer.

7. cikk

A költségek felosztása

(1) Az 5. cikk értelmében támogatható szolgáltatások és tevékenységek költségét átlátható módon kell felosztani azon díjszámítási körzetek között, amelyekben ténylegesen felmerültek.

Amennyiben a költségek több különböző díjszámítási körzeten keresztül merülnek fel, azokat arányosan kell felosztani a 8. cikknek megfelelő átlátható módszer alkalmazásával.

(2) A repülőtéri szolgálatok költsége a következő szolgáltatásokkal kapcsolatban merülhet fel:

a) repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálatok, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok, beleértve a légiforgalmi tanácsadó szolgálatot és a riasztószolgálatot is;

b) egy adott repülőtértől meghatározott távolságban egy légi jármű közeledésével és elindulásával kapcsolatos légiforgalmi szolgálatok a működési követelmények alapján;

c) a léginavigációs szolgálatok összes többi összetevőjének megfelelő megosztása, amely az útvonalrepülés közbeni és a repülőtéri szolgálatok közötti arányos elosztást tükröz.

(3) Az útvonalrepülés közbeni szolgálatok költsége a (2) bekezdésben említett költségek kizárásával az (1) bekezdésben említett költségekkel kapcsolatos.

(4) Amennyiben a VFR repülésekre vonatkozóan a 9. cikknek megfelelően mentességeket engedélyeznek, a léginavigációs szolgáltatónak el kell különítenie a VFR repülésekhez biztosított léginavigációs szolgálat költségeit az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerült költségektől. Ezeket a költségeket határköltség-számítási módszerrel lehet kiszámítani, figyelembe véve a VFR repülések számára biztosított szolgáltatásokból az IFR repülések számára megjelenő előnyöket.

8. cikk

A költségalap átláthatósága

(1) A léginavigációs-szolgálati rendelet 18. cikkének sérelme nélkül, a tagállamok és/vagy a léginavigációs szolgáltatók megszervezik a költségalapokkal, a tervezett beruházásokkal és a várt járműforgalommal kapcsolatos információcserét a légtérfelhasználók képviselőivel, ha az utóbbiak ezt kérik. Következésképpen az 5. cikknek megfelelően meghatározott költségeiket a légtérfelhasználók képviselői, a Bizottság és adott esetben az Eurocontrol számára legalább évente átláthatóan rendelkezésre kell bocsátaniuk.

(2) Az (1) bekezdésben leírt információnak az II. mellékletben szereplő jelentéstételi táblázatokon és az ott meghatározott részletes szabályokon kell alapulnia, illetve abban az esetben, ha a tagállam az 1. cikk (6) bekezdésében szereplő határozatot hozta meg vagy jelezte a Bizottságnak, hogy szándékában áll azt meghozni, a III. melléklet 1. részén.

III. FEJEZET

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLAT BIZTOSÍTÁSÁNAK A LÉGINAVIGÁCIÓS DÍJAKON KERESZTÜL TÖRTÉNŐ FINANSZÍROZÁSA

9. cikk

A léginavigációs díjak alóli mentességek

(1) A tagállamok mentességet engedélyeznek az útvonaldíjak alól a következő esetekben:

a) a két metrikus tonnát meg nem haladó engedélyezett felszállósúllyal rendelkező légi járművek által lebonyolított repülések;

b) vegyes VFR/IFR repülések azon díjszabási körzetekben, amelyekben a repülések kizárólagosan VFR szerint zajlanak és amennyiben a VFR repülésekre nem számítanak fel díjat;

c) az uralkodó és közvetlen családja, állam- és kormányfők, valamint miniszterek hivatalos út alkalmával történő szállítása során megvalósult repülések; ezt minden esetben meg kell indokolni a megfelelő státuszindikátornak a repülési terven történő feltüntetésével;

d) a megfelelő illetékes hatóság által engedélyezett kutató és mentő repülések.

(2) A tagállamok mentességet engedélyezhetnek az útvonaldíjak alól a következő esetekben:

a) bármely ország katonai légi járműve által végzett katonai célú repülések;

b) a kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében a jogosítás megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, illetve abban az esetben, ha ezt a repülési terven feltüntetett megfelelő megjegyzés indokolttá teszi; a repüléseket kizárólag az érintett állam légterében lehet végezni; a repülések célja nem lehet utas- és/vagy áruszállítás, illetve a légi jármű kereskedelmi áttelepítése vagy átrepülése;

c) kizárólag a léginavigáció földi támogatására használt vagy használni kívánt berendezések ellenőrzése vagy tesztelése érdekében végzett repülések, kivéve az érintett légi jármű által a kereskedelmi áttelepülés érdekében végzett repüléseket;

d) azon repülések, amelyek végpontja az a repülőtér, amelyről a repülőgép felszállt, és ha a repülés alatt közbenső leszállásra nem került sor;

e) VFR repülések;

f) a megfelelő illetékes szerv által engedélyezett humanitárius célú repülések;

g) a vámhatóságok és a rendőri szervek által végzett repülések.

(3) A tagállamok a repülőtéri díjak alóli mentességet engedélyezhetnek az (1) és (2) bekezdésben említett repülések esetében.

(4) A mentességet élvező repülésekkel kapcsolatban felmerülő költségeket nem kell figyelembe venni az egységdíjak kiszámításakor.

A költségek a következőkből tevődnek össze:

a) a 7. cikk (4) bekezdésében azonosítottak szerint a mentességet élvező VFR repülésekkel kapcsolatos költségek; és

b) a mentességet élvező IFR repülésekkel kapcsolatos költségek, amelyeket az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerülő költségek és a mentességet élvező szolgálati egységek és a szolgálati egységek teljes száma alapján felállított arány szorzataként kell kiszámítani; az IFR repülésekkel kapcsolatban felmerült költségek megegyeznek az összköltséggel mínusz a VFR repülések költsége.

A tagállamok biztosítják a léginavigációs szolgáltatóknak a mentességet élvező repülésekkel kapcsolatban felmerült költségeinek megtérítését.

10. cikk

Az útvonaldíjak kiszámítása

(1) Egy adott repüléssel kapcsolatban egy adott útvonaldíjkörzetben felmerülő útvonaldíj megegyezik a következővel: a szóban forgó útvonaldíjkörzetben meghatározott egységdíj és az adott repülés esetében felmerülő útvonali szolgálati egységek számának szorzata.

(2) A tagállamok által a léginavigációs szolgáltatók vonatkozásában a 12. cikk (2) bekezdésével összhangban lévő ösztönző rendszerek végrehajtásának sérelme nélkül, a díjszámítási körzeten belül érvényes egységdíjat a következők alapján kell számítani: a léginavigációs szolgálatok előre jelzett költségét el kell osztani az adott évre előre jelzett felszámítható útvonali szolgálati egységek számával. Az előre jelzett költségek magukban foglalják az előző évek során túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak egyenlegét.

(3) Az útvonali szolgálati egységeket a IV. melléklettel összhangban kell számítani.

11. cikk

A repülőtéri díjak számítása

(1) Annak a 3. cikk szerinti lehetőségnek a sérelme nélkül, hogy a repülőtéri léginavigációs szolgálatok finanszírozását egyéb forrásokból oldják meg, egy adott repülés repülőtéri díja egy adott repülőtéri díjszámítási körzetben a következőkkel egyezik meg: a szóban forgó repülőtéri díjszámítási körzetre meghatározott egységdíj és az ennek a repülésnek az esetében felmerülő repülőtéri szolgálati egységek szorzata.

(2) A tagállamok által a léginavigációs szolgáltatók vonatkozásában a 12. cikk (2) bekezdésével összhangban lévő ösztönző rendszerek végrehajtásának sérelme nélkül, a repülőtéri díjszámítási körzeten belül érvényes egységdíjat a következők alapján kell számítani: a léginavigációs szolgálatok előre jelzett költségét el kell osztani az adott évre előre jelzett felszámítható repülőtéri szolgálati egységek számával. Az előre jelzett költségek magukban foglalják az előző évek során túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjak egyenlegét.

(3) A repülőtéri szolgálati egységek számítására ez e rendelet V. mellékletével összhangban kerül sor.

12. cikk

Ösztönző rendszerek

(1) A tagállamok diszkriminációtól mentes és átlátható alapon pénzügyi előnyökből vagy hátrányokból álló ösztönző rendszereket hozhatnak létre vagy hagyhatnak jóvá a léginavigációs szolgálatok biztosítása javulásának támogatására, amely a (2) és a (3) bekezdésekben megállapított díjak eltérő számításához vezet. Ezek az ösztönzők alkalmazhatók a léginavigációs szolgáltatókra és/vagy a légtérfelhasználókra.

(2) Amennyiben egy tagállam a léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó ösztönző rendszer alkalmazásáról határoz, a 15. cikkben említett konzultációt követően előre meghatározza azokat a feltételeket, amelyek alapján az egységdíj vagy a bevétel maximális szintjét minden egyes évre egy legfeljebb ötéves időtartam során meg kell határozni. E feltételeket az időszakra tervezett költségszint figyelembevételével kell megállapítani (beleértve a tőkeköltséget is) és pénzügyi moduláció is megállapítható (a várt költségek alatt vagy fölött) a léginavigációs szolgáltatók teljesítményével kapcsolatos következő különleges szempontok alapján: hatékonyság, a szolgáltatás minősége, az egyes projektek végrehajtása, közbenső célok vagy kompetenciák vagy más léginavigációs szolgáltatókkal megvalósított együttműködés szintje a hálózati hatás figyelembevétele céljából.

(3) Amennyiben egy tagállam a léginavigációs szolgálatok felhasználóira vonatkozó ösztönző rendszer – beleértve az éjszakai modulációt – alkalmazásáról határoz, a 15. cikkben említett konzultációt követően modulációt alkalmaz az ez utóbbiakra kiszabott díjakkal kapcsolatban az azon erőfeszítések tükrözése érdekében, amelyeket az említett felhasználók tettek a léginavigációs szolgálatok használatának optimalizálása, a szolgálatok általános költségeinek csökkentése és a szolgálatok hatékonyságának növelése érdekében, különösen a kapacitásnövelő légi berendezésekkel kapcsolatos díjak csökkentésével vagy a kevésbé zsúfolt útvonalak választásából eredő hátrányok kompenzálására.

Az említett ösztönző rendszerek időtartamát, hatályát és a szóba jöhető összegeket korlátozni kell. A működési hatékonyságban bekövetkezett javulás által eredményezett becsült megtakarításnak ésszerű időn belül legalább ki kell egyenlítenie az ösztönzők finanszírozási költségeit. A rendszert a légtérfelhasználók képviselőinek bevonásával végzett rendszeres felülvizsgálatnak kell alávetni.

(4) Azok a tagállamok, amelyek ösztönző rendszereket hoztak létre vagy hagytak jóvá, nyomon követik az ösztönző rendszerek léginavigációs szolgáltatók által történő megfelelő végrehajtását.

13. cikk

A díjszámítási körzetekben alkalmazott egységdíjak meghatározása

(1) A tagállamok biztosítják az egyes díjszámítási körzetekre vonatkozó egységdíjak évente történő megállapítását. Arról is gondoskodhatnak, hogy az egységdíjakat legfeljebb ötéves időszakra vonatkozóan minden évre előre megállapítsák.

(2) A forgalommal vagy a költségekkel kapcsolatos váratlan és jelentős változások esetében az egységdíjak módosítására évközben is sor kerülhet.

(3) Adott esetben a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot és az Eurocontrolt a szóban forgó egységdíjakról minden egyes díszámítási körzet vonatkozásában.

14. cikk

A díjak beszedése

(1) A tagállamok az egyes repülésekre kiszabott egyszeri díjat szedhetnek.

(2) A léginavigációs szolgálatok felhasználói haladéktalanul és teljes mértékben kifizetik az összes léginavigációs díjat.

(3) A tagállamok hatékony végrehajtási intézkedéseket biztosítanak. Az említett intézkedések között szerepelhet a szolgáltatások további igénybevételének megtagadása, a légi jármű visszatartása vagy a hatályos jogszabályokkal összhangban lévő egyéb végrehajtási intézkedés.

15. cikk

A díjszámítási mechanizmus átláthatósága

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a légtérfelhasználók képviselőit rendszeresen bevonják a díjszámítási politikával kapcsolatos konzultációkba. Ebből a célból a tagállamok a VI. mellékletben meghatározott díjszámítási mechanizmusukkal kapcsolatos szükséges információkat rendszeresen ez utóbbiak rendelkezésére bocsátják, vagy abban az esetben, ha egy tagállam meghozta az 1. cikk (6) bekezdésében említett határozatot, a III. melléklet 2. részében előírt információt és hatékony és átlátható konzultációs meghallgatást szervez ennek az információnak, valamint a 8. cikkben említett információnak a léginavigációs szolgáltatók jelenlétében történő bemutatására.

(2) A léginavigációs-szolgálati rendelet 18. cikkének sérelme nélkül, a vonatkozó dokumentációt a konzultációs meghallgatás előtt három héttel a légtérfelhasználók képviselőinek, a Bizottság, az Eurocontrol és a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezésére kell bocsátani.

IV. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

16. cikk

Jogorvoslat

A tagállamok biztosítják, hogy az e rendelet alapján hozott intézkedések megfelelően indokoltak és azokkal kapcsolatban hatékony felülvizsgálati és/vagy jogorvoslati eljárás érvényesül.

17. cikk

A megfelelőség nyomon követésének elősegítése

A léginavigációs szolgáltatók elősegítik a nemzeti felülvizsgálati hatóság vagy egy az utóbbi nevében eljáró elismert szervezet által végzett vizsgálatokat és ellenőrzéseket, beleértve a helyszíni ellenőrzéseket is. Az e szervezetek által felhatalmazott személyek a következőkre jogosultak:

a) a vonatkozó könyvelési dokumentumok, könyvek, leltárak és a léginavigációs díjak meghatározásával kapcsolatos minden egyéb vonatkozó anyag vizsgálata;

b) a fenti dokumentumokról másolat vagy kivonat készítése;

c) a helyszínen szóbeli magyarázat kérése;

d) bármilyen vonatkozó helyiségbe, területre vagy szállítóeszközbe történő belépés.

Az ilyen vizsgálatokat és ellenőrzéseket az illető tagállamban hatályos eljárásoknak megfelelően kell elvégezni.

18. cikk

Hatálybalépés

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő hetedik napon lép hatályba.

(2) Ezt a rendeletet 2007. január 1-jétől kell alkalmazni.

A tagállamok azonban az útvonaldíjak tekintetében 2008. január 1-jéig eltekinthetnek a 9., 10., 12., 13. és 14. cikk alkalmazásától.

A tagállamok a repülőtér-használati díjak tekintetében 2010. január 1-jéig eltekinthetnek a 9. és 11–15. cikk alkalmazásától.

Amennyiben egy vagy több tagállam a második vagy a harmadik albekezdés alapján eltekint az alkalmazástól, erről tájékoztatják a Bizottságot.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2006. december 6-án.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök

I. MELLÉKLET

AZ 1. CIKK (6) BEKEZDÉSÉNEK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ REPÜLŐTEREKEN A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK BIZTOSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ FELTÉTELEK ÉRTÉKELÉSE

Az 1. cikk (6) bekezdésének értelmében értékelendő feltételek a következők:

1. Milyen mértékig van lehetőségük a léginavigációs szolgáltatóknak arra, hogy szabadon kínálják a repülőtereken a léginavigációs szolgálatokat, illetve arra, hogy visszalépjenek e szolgálatok biztosításától:

   — van-e olyan jelentős gazdasági akadály, amely megakadályozza a léginavigációs szolgáltatót abban, hogy léginavigációs szolgálatot biztosítson vagy visszalépjen e szolgálatok biztosításától,

   — van-e olyan jelentős jogi akadály, amely megakadályozza a léginavigációs szolgáltatót abban, hogy léginavigációs szolgálatot biztosítson vagy visszalépjen e szolgálatok biztosításától,

   — a szerződés időtartama,

   — olyan eljárás megléte, amely lehetővé teszi, hogy eszközöket és személyzetet csoportosítsanak át az egyik léginavigációs szolgáltatótól a másikhoz.

2. Milyen mértékig választhatják meg a repülőterek szabadon a léginavigációs szolgáltatót, beleértve a szolgálat saját hatáskörben történő ellátásának lehetőségét:

   — van-e lehetőségük a repülőtereknek a léginavigációs szolgálatok saját maguk által történő ellátására,

   — van-e jogi, szerződésben kikötött vagy gyakorlati akadálya annak, hogy egy repülőtér lecserélje a léginavigációs szolgáltatót,

   — milyen szerepe van a légtérfelhasználók képviselőinek a léginavigációs szolgáltató kiválasztásában.

3. A repülőtereknek van-e lehetőségük több léginavigációs szolgáltató közül választani:

   — van-e olyan szerkezeti merevség, amely korlátozza azt, hogy valós választás után jelölje ki a repülőtér a léginavigációs szolgáltatót,

   — alternatív léginavigációs szolgáltatók létezése, beleértve annak a lehetőségét, hogy a repülőterek saját hatáskörben lássák el ezt a feladatot, amely lehetőséget teremt a repülőterek számára, hogy megválasszák a szolgáltatót.

4. Mennyire vannak a repülőterek kitéve a kereskedelmi árnyomásnak vagy ösztönzésalapú szabályozásnak:

   — a repülőterek aktívan versengenek-e a légitársaságok megnyeréséért,

   — milyen mértékben viselik a repülőterek a léginavigációs szolgálatok díját,

   — a repülőterek versengő környezetben vagy az árak maximalizálására vagy költségcsökkentésre ösztönző gazdasági környezetben működnek-e.

II. MELLÉKLET

A KÖLTSÉGALAP ÁTLÁTHATÓSÁGA

1. JELENTÉSTÉTELI TÁBLÁZAT

A tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók az illetékességi körükbe tartozó minden egyes díjszámítási körzet vonatkozásában kitöltik az alábbi jelentéstételi táblázatot.

A számadatok a tényleges számadatok az (n – 3) évtől az (n – 1) évig és a tervezett számadatok az (n) év után. A tényleges költségeket az igazolt elszámolások alapján kell kiszámítani. A tervezett költségeket az igazoláshoz szükséges, a léginavigációs-szolgálati rendelet 7. cikkében meghatározott üzleti tervnek megfelelően kell kiszámítani.

A költségeket nemzeti valutában kell meghatározni.

1. táblázat

Összköltségek

Szervezet:

Díjszámítási körzet:

n év:

	(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
A költség jellege szerinti bontás									
Személyzet									
Egyéb működési költségek									
Értékcsökkenés									
Tőkeköltség									
Rendkívüli tételek									
Összes költség									
Szolgáltatások szerinti bontás									
Légiforgalmi szolgáltatás									
Kommunikáció									
Navigáció									
Felügyelet									
Kutatás és mentés									
Légiforgalmi tájékoztató szolgálat									
Meteorológiai szolgálatok									
Felügyeleti költségek									
Egyéb állami költségek									
Összes költség									

	(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
Az euro és a nemzeti valuta között érvényben lévő átváltási árfolyammal kapcsolatos kiegészítő információ									
Átváltási árfolyam (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
A tőkeköltséggel kapcsolatos kiegészítő információ									
Átlagos működőtőke									
Amelyből átlagos hosszúlejáratú eszközök									
Adózás előtti tőkeköltség (%)									
Részvényhozam (%)									
A tartozásokra érvényes átlagos kamatláb (%)									

2. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Ezenkívül a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók legalább a következő információkat bocsátják rendelkezésre:

— a berendezések vagy szolgáltatások költségeinek a különböző léginavigációs szolgálatok közötti elosztására használt módszer leírása az ICAO Regionális Léginavigációs Tervben (Európai Régió, 7754. sz. dokumentum) felsorolt berendezések és szolgáltatások alapján és a költségeknek a díjszámítási körzetek közötti elosztására használt módszer leírása,

— az (n – 1) évre vonatkozó tervezett és tényleges számadatok közötti eltérés leírása és magyarázata,

— az ötéves tervezett költségek leírása és magyarázata az üzleti terv alapján,

— a tagállamok által viselt költségek leírása („Egyéb állami költségek”),

— az amortizációs költségek kiszámításához elfogadott módszer leírása és magyarázata; bekerülési költségek vagy jelenlegi beszerzési érték. Amennyiben folyóáras költségelszámolást alkalmaznak, a bekerülési költségekkel kapcsolatos, összehasonlítás végzésére alkalmas adatok rendelkezésre bocsátása,

— a tőkeköltség indokolása, beleértve az eszközalap összetevőit,

— az egyes repülőtéri díjszámítási körzeteken belül az egyes repülőterekre vonatkozó költségek leírása; az olyan repülőterek esetében, ahol a kereskedelmi gépforgalom éves szintje nem éri el a 20 000-et az elmúlt három év átlagát figyelembe vevő számítás alapján, repülőterenként összesített adatok is megadhatók,

— a meteorológiai költségek bontása a közvetlen költségek és az „alapvető MET költségek” között, amelynek meghatározása a meteorológiai követelményeket általában is szolgáló meteorológiai berendezéseket és szolgáltatásokat támogató költségek. Ezek közé tartozik az általános elemzések készítése és az előrejelzés, az időjárás radaros és műholdas megfigyelése, a felszíni és a magas légtérbeli megfigyelő hálózatok, a meteorológiai kommunikációs rendszerek, az adatfeldolgozó központok és az ezeket támogató kutatás, képzés és adminisztráció,

— a teljes MET költségeknek és a MET alapköltségeknek a polgári légi közlekedés és a díjszámítási körzetek közötti elosztásához használt módszer leírása.

III. MELLÉKLET

AZ 1. CIKK (6) BEKEZDÉSÉNEK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ REPÜLŐTEREKEN A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK BIZTOSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS ÁTLÁTHATÓSÁGI KÖVETELMÉNYEK

1. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK KÖLTSÉGEI

1.1. **Jelentéstételi táblázat**

A léginavigációs szolgáltatók az illetékességi körükbe tartozó minden egyes repülőtéri díjszámítási körzet vonatkozásában kitöltik az alábbi jelentéstételi táblázatot.

A számadatok a tényleges számadatok az (n – 3) évtől az (n – 1) évig és a tervezett számadatok az (n) év után. A tényleges költségeket az igazolt elszámolások alapján kell kiszámítani. A tervezett költségeket az igazoláshoz szükséges üzleti tervnek megfelelően kell kiszámítani.

A költségeket nemzeti valutában kell meghatározni.

1. táblázat

Összköltségek

Szervezet:

Díjszámítási körzet:

n év:

	(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
A költség jellege szerinti bontás									
Személyzet									
Egyéb működési költségek									
Értékcsökkenés									
Tőkeköltség									
Rendkívüli tételek									
Összes költség									

1.2. **További információk**

Ezenkívül a léginavigációs szolgáltatók legalább a következő információkat bocsátják rendelkezésre:

— a berendezések vagy szolgáltatások költségeinek a különböző léginavigációs szolgálatok közötti elosztására használt módszer leírása az ICAO Regionális Léginavigációs Tervben (Európai Régió, 7754. sz. dokumentum) felsorolt berendezések és szolgáltatások alapján,

— az (n – 1) évre vonatkozó tervezett és tényleges, nem bizalmas számadatok közötti eltérés leírása és magyarázata,

— a várt forgalommal kapcsolatos, bizalmasnak nem minősülő ötéves tervezett költségek és beruházások leírása és magyarázata,

— az amortizációs költségek kiszámításához elfogadott módszer leírása és magyarázata; bekerülési költségek vagy jelenlegi beszerzési érték,

— a tőkeköltség magyarázata.

2. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK FINANSZÍROZÁSA

A léginavigációs szolgáltatók minden egyes repülőtéri díjszabási körzet vonatkozásában rendelkezésre bocsátják a következő információkat:

— Annak leírása, hogy milyen mód(ok)on finanszírozzák a léginavigációs szolgálatokat.

IV. MELLÉKLET

AZ ÚTVONALSZOLGÁLATI EGYSÉGEK KISZÁMÍTÁSA

1. Az útvonal-szolgálati egységek számát az érintett légi járműre a távolságtényező és a súlytényező szorzataként kell kiszámítani.

2. A távolságtényezőt a légtérbe való belépési és kilépési pont között kilométerben a nagy kör mentén mért repült távolság százzal történő elosztásával kell kiszámítani az érintett légi jármű által légiforgalmi áramlási célokra a legutóbb benyújtott repülési terv alapján.

3. Ha egy repülésnek egy légtérbe való belépési és kilépési pontja azonos, a távolságtényező megegyezik az e pontok és a repülési tervben szereplő legtávolabbi pont között a nagy kör mentén mért távolsággal.

4. A figyelembe veendő távolságot 20 kilométerrel csökkenteni kell az egy adott tagállam területén végzett minden egyes leszállás és felszállás esetében.

5. A két tizedes jegyig figyelembe vett súlytényező a légi alkalmassági bizonyítványban vagy a légi jármű üzemeltetője által rendelkezésre bocsátott bármely más hivatalos dokumentumban a légi jármű maximális felszállósúlyaként metrikus tonnában megadott szám ötvennel történő osztásának hányadosaként kapott érték négyzetgyöke. Amennyiben ezzel a súllyal kapcsolatban nem áll rendelkezésre adat, az ilyen típusba tartozó légi jármű legnagyobb ismert súlyával kell számolni. Amikor egy légi jármű esetében több engedélyezett maximális felszállósúly is lehetséges, ezek közül a legmagasabb értékkel kell számolni. Amennyiben egy légi jármű üzemeltetője kettő vagy több olyan légi járművet is üzemeltet, amelyek egy adott típus különböző változatai, az üzemeltető összes légi járművének ehhez a típushoz tartozó maximális felszállósúlyának átlagát kell figyelembe venni az ilyen típusba tartozó minden egyes légi jármű esetében. Az egyes légijármű-típusok és üzemeltetők vonatkozásában a súlytényező kiszámítására évente legalább egyszer sor kerül.

V. MELLÉKLET

A REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLATI EGYSÉGEK KISZÁMÍTÁSA

1. A repülőtéri szolgálati egységek száma megegyezik az érintett légi jármű súlytényezőjével.

2. A két tizedes jegyig figyelembe vett súlytényező a IV. melléklet 5. pontjában említett, a légi jármű maximális felszállósúlyaként metrikus tonnában megadott szám ötvennel történő osztásának hányadosaként kapott érték 0,7-dik hatványa. Azonban az e rendelet alapján első alkalommal kiszámított repülőtéri egységdíj kiszámítását követő ötéves átmeneti időszak során ez a hatványkitevő 0,5 és 0,9 közötti tartományba esik.

VI. MELLÉKLET

DÍJSZÁMÍTÁSI MECHANIZMUS

1. JELENTÉSTÉTELI TÁBLÁZAT

A tagállamok kitöltik a következő jelentéstételi táblázatot az illetékességi körükbe tartozó összes díjszámítási körzet vonatkozásában. A tagállamok továbbá rendelkezésre bocsátanak egy egységes szerkezetbe foglalt 1. táblázatot minden egyes, az illetékességi körükbe tartozó díjszámítási körzetre vonatkozóan. Amennyiben egy díjszámítási körzet több tagállam légterére is kiterjed, akkor az érintett tagállamok a 4. cikk (4) bekezdésében említett rendelkezéseknek megfelelően közösen töltik ki a táblázatot.

A számadatok a tényleges számadatok az (n – 3) évtől az (n – 1) évig és a tervezett számadatok az (n) év után. Az „Összes költség" megegyezik 1. táblázatban feltüntetett azon összes költség összegével, amelyet ehhez a díjszámítási körzethez kiosztottak.

2. táblázat

Egységdíjak kiszámítása

Szervezet(ek):

Díjszámítási körzet:

n év:

	(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
Egységdíj (euróban)									
Összes költség [1]									
A mentességet élvező repülések költségei									
Az (n) évre átvitt összegek									
Egyéb forrásból származó bevétel									
Felszámítható költségek									
A szolgálati egységek száma összesen									
Felszámítható szolgálati egységek									
Egységdíj [2]									

[1] Az ehhez a díjszámítási körzethez kiosztott, az 1. táblázatban feltüntetett összes költség összege. (amikor egyes léginavigációs szolgálatokat kiszerveztek, a figyelembe veendő költség az éves kiadás költsége).

[2] Egységdíj = Felszámítható költségek/Felszámítható szolgálati egységek.

	(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
Egységdíj (nemzeti pénznemben)									
Átváltási árfolyam (1 EUR =)									
Egységdíj									

	(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
Átvivendő egyenleg (nemzeti pénznemben)									
A felhasználóknak kiszámlázott díjak									
Tényleges teljes költség									
Egyéb forrásból származó bevétel									
A mentességet élvező repülések tényleges költségei									
Az (n) évre átvitt összegek									
Az (n) év mérlege									

2. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Ezen túlmenően az érintett tagállamok összegyűjtik és rendelkezésre bocsátják legalább a következő információkat:

— a különböző díjszámítási körzetek létrehozásának magyarázata és leírása, különösen a repülőtéri díjszámítási körzetek és a repülőterek közötti lehetséges keresztfinanszírozás vonatkozásában,

— az előre jelzett felszámítható szolgálati egységek kiszámításának leírása és magyarázata,

— a korábbi években túlzott mértékben vagy nem kellő mértékben behajtott díjakból eredő egyenleg behajtására alkalmazott módszer leírása és magyarázata,

— a mentességekkel kapcsolatos politika leírása és az ezzel kapcsolatos költségek finanszírozásának leírása,

— az egyéb forrásból származó bevételek leírása, ha van ilyen,

— a léginavigációs szolgáltatókra alkalmazott ösztönzők és különösen az egységdíjak szintjével kapcsolatos szabályozási feltételek meghatározására alkalmazott részletes szabályok leírása és magyarázata. A teljesítménnyel kapcsolatos célkitűzések és ezeknek a maximális egységdíjak meghatározása során való figyelembevételével kapcsolatos részletes szabályok leírása és magyarázata,

— a léginavigációs szolgáltatóknak a tervezett kereslet kielégítésére és a teljesítménnyel kapcsolatos célkitűzések elérésére kidolgozott terveinek leírása,

— a léginavigációs szolgálatok felhasználói esetében alkalmazott ösztönzők leírása és magyarázata.