ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1191/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Δεκεμβρίου 2010

όσον αφορά την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη 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,

Έχοντας υπόψη 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), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3 ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 της Επιτροπής ([3]) θεσπίζει τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διαμόρφωση ενός συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, σύμφωνου προς το σύστημα τελών διαδρομής του Eurocontrol. 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 και στην οικονομική απόδοση της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την αποτελεσματική εκτέλεση των πτήσεων και ταυτόχρονα τη διατήρηση βέλτιστου επιπέδου ασφάλειας πτήσεων και την προώθηση ολοκληρωμένης εξυπηρέτησης.

(2) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του γενικού στόχου βελτίωσης της οικονομικής απόδοσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, με το σύστημα χρέωσης πρέπει να προωθηθεί η βελτίωση της οικονομικής απόδοσης και η επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα σύμφωνα με το Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη.

(3) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να αποτυπωθούν οι οικονομικές επιπτώσεις του μηχανισμού επιδόσεων στο σύστημα χρέωσης, ιδίως όσον αφορά τους μηχανισμούς καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας και κόστους, καθώς και τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής της 29ης Ιουλίου 2010 για τον καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ([4]). Συνεπώς πρέπει να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006.

(4) Πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες μεταβατικές διατάξεις για να εξασφαλιστεί ομαλή μετάβαση στο προσαρμοσμένο σύστημα χρέωσης.

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

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

β) Οι παράγραφοι 5 και 6 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 3 τρίτη πρόταση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής (*), τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό για αεροναυτιλιακές υπηρεσίες παρεχόμενες σε αερολιμένες με λιγότερες από 50 000 εμπορικές αεροπορικές κινήσεις ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και τον αριθμό των θέσεων επιβατών.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την απόφαση αυτή. Η Επιτροπή δημοσιεύει περιοδικά επικαιροποιημένο κατάλογο των αερολιμένων στους οποίους τα κράτη μέλη αποφάσισαν να μην εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.
([2]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 341 της 7.12.2006, σ. 3.
([4]) ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1.

6. Όσον αφορά την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σε αερολιμένες με λιγότερες από 150 000 εμπορικές αεροπορικές κινήσεις ετησίως, ανεξάρτητα από τη μέγιστη μάζα απογείωσης και τον αριθμό των θέσεων επιβατών, τα κράτη μέλη, πριν από κάθε περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, μπορούν να αποφασίσουν:

α) να μην υπολογίζουν το καθορισμένο κόστος σύμφωνα με το άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού,

β) να μην υπολογίζουν τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού,

γ) να μην καθορίζουν την τιμή μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης που αναφέρεται στο άρθρο 13 του παρόντος κανονισμού.

Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της εφαρμογής των αρχών των άρθρων 14 και 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και του άρθρου 1 παράγραφος 3 τρίτη πρόταση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010.

Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να μην εφαρμόσουν τις διατάξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, αξιολογούν λεπτομερώς σε ποιο βαθμό πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει διαβούλευση με τον εκπρόσωπο των χρηστών του εναέριου χώρου.

Τα εν λόγω κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή λεπτομερή έκθεση σχετικά με την αναφερόμενη στο τρίτο εδάφιο αξιολόγηση. Η έκθεση βασίζεται σε στοιχεία και περιλαμβάνει το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων με τους χρήστες και πλήρη αιτιολόγηση των συμπερασμάτων των κρατών μελών.

Μετά από διαβούλευση με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος η Επιτροπή μπορεί να κρίνει ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού και, μπορεί, το αργότερο εντός δύο μηνών από την παραλαβή της έκθεσης, να ζητεί από το κράτος μέλος να επαναλάβει την αξιολόγηση βάσει αναθεωρημένων προϋποθέσεων.

Στις περιπτώσεις αυτές η Επιτροπή καθορίζει το(τα) μέρος(η) της αξιολόγησης που πρέπει να αναθεωρηθεί(ούν) και παραθέτει αιτιολόγηση του αιτήματος.

Στην περίπτωση που η Επιτροπή ζητήσει αναθεώρηση της αξιολόγησης, το οικείο κράτος μέλος υποβάλει έκθεση για τα συμπεράσματα της αναθεωρημένης αξιολόγησης το αργότερο εντός δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος της Επιτροπής.

Η τελική έκθεση δημοσιοποιείται και ισχύει για τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

(*) ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1.».

2) Στο άρθρο 2 προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«η) "καθορισμένο κόστος", το κόστος που προκαθορίζεται από τα κράτη μέλη όπως αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2·στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

θ) «περίοδος αναφοράς», η περίοδος αναφοράς για το σύστημα επιδόσεων που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

ι) "εμπορικές αεροπορικές κινήσεις", το σύνολο απογειώσεων και προσγειώσεων εμπορικών αερομεταφορών, το οποίο υπολογίζεται ως ο μέσος όρος της τριετίας που προηγείται της έγκρισης των σχεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010·

ια) "λοιπά έσοδα", τα έσοδα από τις δημόσιες αρχές ή τα έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες, και/ή, στην περίπτωση τιμών μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης, έσοδα βάσει συμβάσεων ή συμφωνιών μεταξύ παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα, τα οποία εισπράττουν οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών όσον αφορά το επίπεδο των τιμών μονάδας.».

3) Σο άρθρο 3 οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«1. Το σύστημα χρέωσης διέπεται από τις γενικές αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

2. Το καθορισμένο κόστος των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διαδρομής χρηματοδοτείται μέσω των τελών διαδρομής που επιβάλλονται στους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ ή/και από άλλα έσοδα.

3. Το καθορισμένο κόστος των τερματικών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών χρηματοδοτείται μέσω των τερματικών τελών που επιβάλλονται στους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ ή/και από άλλα έσοδα. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν έμμεσες επιδοτήσεις που χορηγούνται σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.».

4) Σο άρθρο 4 οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«3. Μια ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής εκτείνεται από το έδαφος έως τον ανώτερο εναέριο χώρο, τον οποίο και περιλαμβάνει. Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν συγκεκριμένη ζώνη σε σύνθετες τερματικές περιοχές εντός μίας ζώνης χρέωσης.

4. Εφόσον ζώνες χρέωσης εκτείνονται στον εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κρατών μελών, που μπορεί να είναι συνέπεια δημιουργίας κοινής ζώνης χρέωσης σε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου, τα οικεία κράτη μέλη διασφαλίζουν, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, συνοχή και ομοιομορφία στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αντίστοιχο εναέριο χώρο.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν είναι δυνατή η ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αντίστοιχο εναέριο χώρο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν τους χρήστες για τις όποιες διαφορές στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με διαφανή τρόπο και ενημερώνουν την Επιτροπή και τον Eurocontrol για τις διαφορές αυτές.».

5) Στο άρθρο 5 οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«2. Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίσουν τις ακόλουθες δαπάνες ως καθορισμένο κόστος, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, όταν αυτές προκύπτουν από την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών:

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

β) τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν οι ειδικευμένοι φορείς, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·

γ) τις δαπάνες που απορρέουν από διεθνείς συμφωνίες.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 15α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με την επιφύλαξη άλλων χρηματοδοτικών πόρων και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, μέρος των εσόδων που προκύπτουν από τα τέλη είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση κοινών έργων σχετιζόμενων με λειτουργίες του δικτύου, οι οποίες είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας στην Ευρώπη. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή αναλυτικών και διαφανών λογιστικών συστημάτων προκειμένου να μην επιβάλλονται διπλά τέλη στους χρήστες του εναερίου χώρου. Το καθορισμένο κόστος που χρηματοδοτεί τα κοινά έργα καθορίζεται σαφώς σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ.».

6) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Το καθορισμένο κόστος και το πραγματικό κόστος περιλαμβάνουν το κόστος των επιλέξιμων υπηρεσιών, διευκολύνσεων και δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού, και καθορίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις λογιστικής του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

Τα μη επαναλαμβανόμενα αποτελέσματα που προκύπτουν από την καθιέρωση των διεθνών λογιστικών προτύπων επιτρέπεται να κατανέμονται σε χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 15 έτη.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 16 και 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010, το καθορισμένο κόστος ορίζεται πριν την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, ως μέρος των σχεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς τόσο σε πραγματικούς όσο και σε ονομαστικούς όρους. Οι τιμές μονάδας υπολογίζονται με βάση το κόστος σε ονομαστικούς όρους. Για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, η διαφορά μεταξύ του καθορισμένου κόστους εκφρασμένου σε ονομαστικούς όρους πριν την περίοδο αναφοράς και του καθορισμένου κόστους που αναπροσαρμόζεται με βάση τον πραγματικό πληθωρισμό που κατέγραψε η Επιτροπή (Eurostat) για το συγκεκριμένο έτος μεταφέρεται το αργότερο στο έτος ν+2.

Το καθορισμένο κόστος και το πραγματικό κόστος εκφράζονται στο εθνικό νόμισμα. Εφόσον σε ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου καθορίζεται κοινή ζώνη χρέωσης με ενιαία τιμή μονάδας, τα οικεία κράτη μέλη διασφαλίζουν τη μετατροπή του εθνικού κόστους σε ευρώ ή στο εθνικό νόμισμα ενός των οικείων κρατών μελών, ώστε να εξασφαλιστεί ο διαφανής υπολογισμός της ενιαίας τιμής μονάδας κατ' εφαρμογήν του άρθρου 13 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τον Eurocontrol.».

β) Η παράγραφος 2, τροποποιείται ως εξής:

i) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Στις δαπάνες προσωπικού περιλαμβάνονται οι μεικτές αμοιβές, η καταβολή υπερωριών, οι εισφορές της εργοδοσίας στα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και δαπάνες συνταξιοδότησης και άλλες παροχές. Οι δαπάνες συνταξιοδότησης είναι δυνατόν να υπολογίζονται με προσεκτική χρήση παραδοχών σύμφωνα με διαχείριση του συστήματος ή το εθνικό δίκαιο, κατά περίπτωση. Οι εν λόγω παραδοχές θα αναφέρονται λεπτομερώς στο εθνικό σχέδιο επιδόσεων.».

ii) Το τέταρτο και πέμπτο εδάφιο αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«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 κόστος των στοιχείων ενεργητικού που αποσβέννυνται. Η λογιστική του ιστορικού ή του τρέχοντος κόστους επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στον υπολογισμό της απόσβεσης. Η μεθοδολογία δεν τροποποιείται κατά τη διάρκεια της απόσβεσης και συμβαδίζει με το εφαρμοζόμενο κόστος κεφαλαίου. Εφόσον εφαρμόζεται η λογιστική του τρέχοντος κόστους, παρέχονται επίσης τα ισοδύναμα λογιστικά στοιχεία του ισοδύναμου ιστορικού κόστους για να καθίσταται δυνατή η σύγκριση και αξιολόγηση.

Το κόστος κεφαλαίου ισούται με το γινόμενο:

α) του αθροίσματος της μέσης καθαρής λογιστικής αξίας των υπό λειτουργία ή υπό κατασκευή πάγιων περιουσιακών στοιχείων και των ενδεχόμενων προσαρμογών του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται από τον πάροχο αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, και της μέσης αξίας του καθαρού κυκλοφορούντος ενεργητικού, εξαιρουμένων των έντοκων λογαριασμών, που απαιτείται για την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών· και

β) τον σταθμισμένο μέσο όρο του χρεωστικού επιτοκίου και της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου. Για τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών χωρίς μετοχικό κεφάλαιο, ο σταθμισμένος μέσος όρος υπολογίζεται με βάση ποσοστό απόδοσης που εφαρμόζεται επί της διαφοράς μεταξύ των συνολικών περιουσιακών στοιχείων που αναφέρονται στο στοιχείο α) και των οφειλών.

Οι έκτακτες δαπάνες περιλαμβάνουν μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους.

Κάθε προσαρμογή εκτός όσων προβλέπονται από τα διεθνή λογιστικά πρότυπα διευκρινίζεται στο εθνικό σχέδιο επιδόσεων ώστε να εξετασθεί από την Επιτροπή και στις πρόσθετες πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ.».

γ) Στην παράγραφο 3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 πέμπτο εδάφιο, 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. Η απόδοση μετοχικού κεφαλαίου βασίζεται στον πραγματικό χρηματοοικονομικό κίνδυνο του παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.».

7) Στο άρθρο 7 παράγραφος 2 προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του σημείου β) της πρώτης παραγράφου πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη καθορίζουν για κάθε αερολιμένα τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για την κατανομή του κόστους μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης, και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.».

8) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 8

Διαφάνεια του κόστους και του μηχανισμού χρέωσης

1. Το αργότερο έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη, καλούν σε διαβούλευση τους εκπροσώπους των χρηστών του εναερίου χώρου με αντικείμενο το καθορισμένο κόστος, τις προγραμματιζόμενες επενδύσεις, τις προβλέψεις των μονάδων εξυπηρέτησης, την πολιτική χρέωσης και τις τιμές μονάδας που προκύπτουν, επικουρούμενοι από τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν, με διαφανή τρόπο, το εθνικό κόστος, ή το κόστος των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου τους που έχουν καθορίσει σύμφωνα με το άρθρο 5, καθώς και τις τιμές μονάδας, στους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου, την Επιτροπή και, κατά περίπτωση, τον Eurocontrol.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη καλούν κάθε χρόνο σε διαβούλευση τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου με αντικείμενο κάθε απόκλιση από τα προβλεπόμενα, και ιδίως σχετικά με:

α) την πραγματική κίνηση και το κόστος ως προς την προβλεφθείσα κίνηση και το καθορισμένο κόστος·

β) την εφαρμογή του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου που ορίζεται στο άρθρο 11α·

γ) τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που ορίζονται στο άρθρο 12.

Η εν λόγω διαβούλευσης μπορεί να διοργανώνεται σε περιφερειακή βάση. Οι εκπρόσωποι των χρηστών του εναερίου χώρου διατηρούν το δικαίωμα να ζητούν περαιτέρω διαβούλευση. Η διαβούλευση με τους χρήστες διοργανώνεται επίσης συστηματικά μετά την ενεργοποίηση μηχανισμού προειδοποίησης για την αναθεώρηση της τιμής μονάδας.

2. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται στους πίνακες αναφοράς και στους λεπτομερείς κανόνες υποβολής που καθορίζονται στα παραρτήματα ΙΙ και VI ή, όταν κράτος μέλος, σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου αποφάσισε να μην υπολογίσει το καθορισμένο κόστος ή τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης ή να μην καθορίσει τις τιμές μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 6, οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζονται στους πίνακες αναφοράς και στους λεπτομερείς κανόνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ. 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 από τη συνάντηση διαβούλευσης. Όσον αφορά την ετήσια διαβούλευση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, τα σχετικά έγγραφα τίθενται στη διάθεση των εκπροσώπων των χρηστών του εναερίου χώρου, της Επιτροπής, του Eurocontrol και των εθνικών εποπτικών αρχών σε ετήσια βάση, το αργότερο την 1η Νοεμβρίου.».

9) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1 το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

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

β) Η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

i) το πρώτο εδάφιο απαλείφεται·

ii) στο δεύτερο εδάφιο η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Το κόστος των απαλλαγμένων από τέλη πτήσεων συντίθεται από:».

10) Τα άρθρα 10 και 11 αντικαθίστανται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 10

Υπολογισμός τελών διαδρομής

1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας που παρέχει το άρθρο 3 παράγραφος 2 για τη χρηματοδότηση των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διαδρομής μέσω άλλων εσόδων, τα τέλη διαδρομής για συγκεκριμένη πτήση εντός συγκεκριμένης ζώνης χρέωσης τελών διαδρομής ισούνται με το γινόμενο της τιμής μονάδας που έχει υπολογιστεί γι' αυτήν τη ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής επί τις μονάδες τελών διαδρομής για τη συγκεκριμένη πτήση.

2. Οι τιμές μονάδας και οι μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα IV.

Άρθρο 11

Υπολογισμός τελών τερματικής εξυπηρέτησης

1. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας που παρέχει το άρθρο 3 παράγραφος 3 για τη χρηματοδότηση των τερματικών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω άλλων εσόδων, τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης για συγκεκριμένη πτήση εντός συγκεκριμένης ζώνης χρέωσης τερματικών 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. Για τον υπολογισμό της χρέωσης, η προσέγγιση και η αναχώρηση μετρώνται ως μία και μόνη πτήση. Η μονάδα μέτρησης είναι είτε η άφιξη πτήσης είτε η αναχώρηση πτήσης.

2. Η τιμή μονάδας και οι μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα V.».

11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 11α:

«Άρθρο 11α

Καταμερισμός κινδύνου

1. Το παρόν άρθρο θεσπίζει τους μηχανισμούς καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας και κόστους. Εφαρμόζεται σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010.

2. Οι ακόλουθες δαπάνες δεν υπόκεινται στον καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας και ανακτώνται ανεξαρτήτως της εξέλιξης της κυκλοφορίας:

α) Το καθορισμένο κόστος που καθιερώνεται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 5 παράγραφος 2 εξαιρουμένων των συμφωνιών παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·

β) το καθορισμένο κόστος των παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών·

γ) οι εξουσιοδοτημένες μεταφορές από το προηγούμενο έτος ή την περίοδο αναφοράς και τα κέρδη ή τα πρόστιμα που προκύπτουν από καθεστώτα παροχής κινήτρων·

δ) τυχόν πλεονάσματα ή ελλείμματα από τις διακυμάνσεις της κυκλοφορίας που ανακτώνται το αργότερο το έτος ν+2.

Επίσης, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από τον καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας το καθορισμένο κόστος των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν λάβει άδεια να παρέχουν αεροναυτιλιακές υπηρεσίες χωρίς πιστοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

3. Εφόσον, σε ένα δεδομένο έτος, ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης δεν είναι ανώτερος ή κατώτερος του 2 % των προβλέψεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, δεν μεταφέρονται τα πρόσθετα έσοδα ή ζημίες στα έσοδα του παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ως προς το καθορισμένο κόστος.

4. Εφόσον, σε ένα δεδομένο έτος ν, ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι ανώτερος του 2 % των προβλέψεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, επιστρέφεται στους χρήστες του εναερίου χώρου το αργότερο το έτος ν+2 τουλάχιστον το 70 % των πρόσθετων εσόδων του(των) αντίστοιχου(ων) παρόχου(ων) αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που υπερβαίνουν το 2 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και της πρόβλεψης ως προς το καθορισμένο κόστος.

Εφόσον, σε ένα δεδομένο έτος ν, ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι κατώτερος του 2 % των προβλέψεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, τους χρήστες του εναερίου χώρου βαρύνει το αργότερο το έτος ν+2 το 70 % κατ' ανώτατο όριο των ζημιών του(των) αντίστοιχου(ων) παρόχου(ων) αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που υπερβαίνουν το 2 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και της πρόβλεψης ως προς το καθορισμένο κόστος. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να κατανείμουν τη μεταφορά των ζημιών αυτών στα έσοδα σε αρκετά έτη με σκοπό να διατηρηθεί η σταθερότητα της τιμής μονάδας.

5. Η κατανομή του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 καθορίζεται στο σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς, μετά από τη διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 8.

6. Εφόσον, σε ένα δεδομένο έτος ν, ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι κατώτερος του 90 % των προβλέψεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, τους χρήστες του εναερίου χώρου καταρχήν βαρύνει το αργότερο το έτος ν+2 το πλήρες ύψος των ζημιών του(των) αντίστοιχου(ων) παρόχου(ων) αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, το οποίο υπερβαίνει το 10 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και της πρόβλεψης ως προς το καθορισμένο κόστος. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να κατανείμουν τη μεταφορά των ζημιών αυτών στα έσοδα σε αρκετά έτη με σκοπό να διατηρηθεί η σταθερότητα της τιμής μονάδας.

Εφόσον, σε ένα δεδομένο έτος ν, ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι υψηλότερος του 110 % των προβλέψεων κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, επιστρέφεται στους χρήστες του εναερίου χώρου το αργότερο το έτος ν+2 το πλήρες ύψος των πρόσθετων εσόδων του(των) αντίστοιχου(ων) παρόχου(ων) αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, το οποίο υπερβαίνει το 10 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και της πρόβλεψης ως προς το καθορισμένο κόστος.

7. Οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών χωρίς μετοχικό κεφάλαιο ή με μετοχικό κεφάλαιο κάτω του 5 % του συνολικού παθητικού στις 31 Δεκεμβρίου 2011 μπορούν να εξαιρούνται από τον καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας κατά την πρώτη περίοδο αναφοράς, ώστε να επιτευχθεί μικρότερο ποσοστό χρηματοδότησης του χρέους. Οι εν λόγω πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που εξαιρούνται από τον καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας αναφέρονται στο σχέδιο επιδόσεων που θα επανεξετάσει η Επιτροπή και στις πρόσθετες πληροφορίες που πρέπει να διαβιβασθούν σύμφωνα με το παράρτημα II. Τα κράτη μέλη περιγράφουν και αιτιολογούν τα μέτρα που προγραμματίζουν για να επιτευχθεί χαμηλότερο ποσοστό χρηματοδότησης του χρέους και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής τους.

8. Οι ακόλουθες αρχές ισχύουν για τον κίνδυνο κόστους:

α) εφόσον, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους όπως ορίσθηκε στην αρχή της περιόδου αναφοράς, τη διαφορά κρατεί ο οικείος πάροχος αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, το οικείο κράτος μέλος ή ο οικείος ειδικευμένος φορέας·

β) εφόσον, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος είναι υψηλότερο του καθορισμένου κόστους όπως ορίσθηκε στην αρχή της περιόδου αναφοράς, με την επιφύλαξη της ενεργοποίησης του μηχανισμού προειδοποίησης κατ' εφαρμογήν του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010, η διαφορά βαρύνει τον οικείο πάροχο αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, το οικείο κράτος μέλος ή τον οικείο ειδικευμένο φορέα·

γ) τα στοιχεία α) και β) επιτρέπεται να μην εφαρμοσθούν για διαφορά μεταξύ πραγματικού και καθορισμένου κόστους η οποία είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι είναι εκτός του ελέγχου των παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, των κρατών μελών και των ειδικευμένων φορέων, η οποία οφείλεται σε:

i) απρόβλεπτες αλλαγές των εθνικών κανονισμών συνταξιοδότησης και των κανονισμών υπολογισμού των συντάξεων·

ii) απρόβλεπτες αλλαγές του εθνικού φορολογικού δικαίου·

iii) απρόβλεπτα και νέα στοιχεία του κόστους που δεν καλύπτει το εθνικό σχέδιο επιδόσεων αλλά απαιτούνται βάσει του νόμου·

iv) απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους ή των εσόδων βάσει διεθνών συμφωνιών·

v) σημαντικές αλλαγές στα επιτόκια δανειοδότησης.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο, η εθνική εποπτική αρχή καταρτίζει κατάλογο με ανεξέλεγκτους παράγοντες κόστους, από τον κατάλογο που αναφέρεται στα στοιχεία i) έως v) του πρώτου εδαφίου και ο οποίος επισυνάπτεται στο σχέδιο επιδόσεων.

Εφόσον καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους που ορίσθηκε στην αρχή της περιόδου αναφοράς, η διαφορά επιστρέφεται στους χρήστες του εναερίου χώρου με μεταφορά της στην επόμενη περίοδο αναφοράς.

Εφόσον καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς το πραγματικό κόστος είναι υψηλότερο του καθορισμένου κόστους που ορίσθηκε στην αρχή της περιόδου αναφοράς, η διαφορά μετακυλύεται στους χρήστες του εναερίου χώρου με μεταφορά της στην επόμενη περίοδο αναφοράς. Η οικεία εθνική εποπτική αρχή δίνει τη ρητή συγκατάθεσή της για τη μεταφορά αφού βεβαιωθεί ότι:

i) η διακύμανση του πραγματικού κόστους ως προς το καθορισμένο κόστος οφείλεται όντως σε εξελίξεις ανεξάρτητες της επιρροής του οικείου παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, του οικείου κράτους μέλους ή του οικείου ειδικευμένου φορέα·

ii) η διακύμανση του κόστους που πρέπει να μετακυλυσθεί στους χρήστες αναγνωρίζεται και κατατάσσεται σε συγκεκριμένη κατηγορία.

Το μεταφερόμενο ποσό προσδιορίζεται με συντελεστές και περιγράφεται στις πρόσθετες πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το παράρτημα VI.».

12) Στο άρθρο 12 οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«1. Τα κράτη μέλη σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου μπορούν να καθιερώσουν ή να εγκρίνουν καθεστώτα παροχής κινήτρων, τα οποία εφαρμόζονται με ισότιμο και διαφανή τρόπο, για την προώθηση βελτιώσεων στην παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των αερομεταφορών, τα οποία οδηγούν σε διαφορετικό υπολογισμό των τελών σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3. Η εφαρμογή των κινήτρων αυτών μπορεί να εφαρμόζεται στους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή στους χρήστες του εναέριου χώρου.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010, τα κράτη μέλη, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου, μπορούν να αποφασίζουν οικονομικά κίνητρα για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων από τους παρόχους τους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Επιτρέπεται η προσαρμογή της τιμής μονάδας για την πρόβλεψη δώρου ή προστίμου ανάλογα με το πραγματικό επίπεδο επιδόσεων του παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ως προς τον αντίστοιχο στόχο. Τα εν λόγω δώρα ή πρόστιμα τίθενται σε εφαρμογή μόνον εφόσον οι αποκλίσεις των επιδόσεων έχουν ουσιώδη επίπτωση στους χρήστες. Το εφαρμοζόμενο ύψος του δώρου ή προστίμου είναι ανάλογο των προς επίτευξη στόχων και των επιτυγχανόμενων επιδόσεων. Τα επίπεδα απόκλισης των επιδόσεων και το εφαρμοζόμενο ύψος του δώρου ή προστίμου καθορίζονται μετά από την πρόσκληση σε διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 8 και προβλέπεται στο σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.

3. Όταν κράτος μέλος αποφασίζει να εφαρμόσει καθεστώς παροχής κινήτρων ως προς τους χρήστες αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, ρυθμίζει τα τέλη που καταβάλλουν, μετά από την πρόσκληση σε διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 8, κατά τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζουν τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι εν λόγω χρήστες, και ιδίως για:

α) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών·

β) τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των πτήσεων·

γ) τη μείωση του συνολικού κόστους των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και την αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους, ιδίως με τη μείωση των τελών για τη χρήση εξοπλισμού εντός των αεροσκαφών που αυξάνει την χωρητικότητα ή για την αντιστάθμιση των δυσχερειών που σχετίζονται με την επιλογή λιγότερο πολυσύχναστων διαδρομών·

δ) την επίσπευση της ανάπτυξης των ικανοτήτων του συστήματος SESAR ATM.».

13) Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

α) Οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι τιμές μονάδας καθορίζονται για κάθε ζώνη χρέωσης σε ετήσια βάση.

Οι τιμές μονάδας καθορίζονται στο εθνικό νόμισμα. Όταν τα κράτη μέλη που περιλαμβάνονται σε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου αποφασίζουν να καθιερωθεί κοινή ζώνη χρέωσης με ενιαία τιμή μονάδας, η εν λόγω τιμή μονάδας εκφράζεται σε ευρώ ή στο εθνικό νόμισμα ενός των οικείων κρατών μελών. Τα οικεία κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά με το νόμισμα την Επιτροπή και τον Eurocontrol.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010, σε περίπτωση ενεργοποίησης κανονισμού προειδοποίησης, επιτρέπεται η τροποποίηση της τιμής της μονάδας εντός της διάρκειας του έτους.».

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Οι τιμές μονάδας για το πρώτο έτος της περιόδου αναφοράς υπολογίζονται με βάση το σχέδιο επιδόσεων που κοινοποίησε το οικείο κράτος μέλος ή λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου την 1η Νοεμβρίου του έτους που προηγήθηκε της έναρξης της περιόδου αναφοράς. Εφόσον σχέδια επιδόσεων εγκριθούν μετά την 1η Νοεμβρίου του έτους που προηγήθηκε της έναρξης της περιόδου αναφοράς, οι τιμές μονάδας υπολογίζονται και πάλι εάν χρειάζεται με βάση το τελικό σχέδιο που εγκρίθηκε ή τα εφαρμοζόμενα διορθωτικά μέτρα.».

14) Στο άρθρο 14 η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εισπράττουν τα τέλη μέσω ενιαίου τέλους ανά πτήση. Εφόσον τα τέλη χρεώνονται και συλλέγονται σε περιφερειακή βάση, το νόμισμα χρέωσης μπορεί να είναι το ευρώ και στην αντίστοιχη τιμή μονάδας επιτρέπεται η προσθήκη μιας τιμής διοικητικής μονάδας για την κάλυψη του κόστους χρέωσης και συλλογής.».

15) Το άρθρο 15 απαλείφεται.

16) Στο άρθρο 17 το εισαγωγικό μέρος του πρώτου εδαφίου αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες της εθνικής εποπτικής αρχής ή του νομιμοποιούμενου οργανισμού που ενεργεί εξ ονόματός της, καθώς και τους επιτόπιους ελέγχους. Τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα δύνανται:».

17) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 17α:

«Άρθρο 17α

Επανεξέταση

Η επανεξέταση, εκ μέρους ης Επιτροπής, του μηχανισμού επιδόσεων ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 περιλαμβάνει τον μηχανισμό καταμερισμού κινδύνου που ορίζεται στο άρθρο 11α του παρόντος κανονισμού, τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που ορίζονται στο άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις και την αποτελεσματικότητά τους στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων.».

18) Τα παραρτήματα I έως VI τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Μεταβατικές διατάξεις

Τα κράτη μέλη, των οποίων οι προϋπάρχοντες της 8ης Ιουλίου 2010 εθνικοί κανονισμοί ορίζουν μείωση της τιμής μονάδας πέραν του στόχου σε επίπεδο Ένωσης που έχει καθορισθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 691/2010, δύνανται να εξαιρέσουν τους παρόχους τους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών από το άρθρο 11α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006. Η εξαίρεση εφαρμόζεται για την περίοδο για την οποία οι εθνικοί κανονισμοί ορίζουν μείωση της τιμής μονάδας, η διάρκειά της όμως δεν υπερβαίνει το τέλος της πρώτης περιόδου αναφοράς το 2014. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τον Eurocontrol για τις εξαιρέσεις.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 όπως τροποποιήθηκε από τον παρόντα κανονισμό για τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης έως την 31η Δεκεμβρίου 2014. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη εξαιρούν τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης από τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού, το πλήρες κόστος των τερματικών αεροναυτιλιακών υπηρεσιών επιτρέπεται να ανακτηθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Αρχίζει να εφαρμόζεται στο κόστος αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, στα τέλη και τις τιμές μονάδας από 1ης Ιανουαρίου 2012.

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

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 2010.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I έως VI τροποποιούνται ως εξής:

1) Στο παράρτημα I προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5:

«5. Στις περιπτώσεις περισσότερων από 150 000 εμπορικών κινήσεων ετησίως, η αξιολόγηση που αναφέρεται στα σημεία 1 έως 4 πραγματοποιείται σε κάθε μεμονωμένο αερολιμένα.».

2) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Διαφάνεια κόστους

1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα κράτη μέλη, καθώς και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, συμπληρώνουν τον κάτωθι πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους και για κάθε περίοδο αναφοράς. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης συγκεντρωτικό πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους.

Συμπληρώνεται συγκεντρωτικός πίνακας για όλους τους αερολιμένες που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

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.

Το πραγματικό κόστος καθορίζεται με βάση τους πιστοποιημένους λογαριασμούς. Το κόστος καθορίζεται σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο που απαιτείται από το πιστοποιητικό και εκφράζεται στο νόμισμα στο οποίο καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο.

Για να διευκολυνθεί ο καθορισμός των στόχων επιδόσεων από την Επιτροπή σε επίπεδο Ένωσης, και με την επιφύλαξη των σχεδίων επιδόσεων που πρόκειται να εγκριθούν σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, τα κράτη μέλη, καθώς και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, συμπληρώνουν τον εν λόγω πίνακα αναφοράς με τα αρχικά προγνωστικά στοιχεία δεκαοκτώ μήνες πριν την έναρξη περιόδου αναφοράς.

Πίνακας 1 - Συνολικό κόστος

Ονομασία ζώνης χρέωσης Ονομασία φορέα	Περίοδος αναφοράς: N - (N+4)

	Καθορισμένο κόστος					Πραγματικό κόστος				
Ανάλυση κόστους	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Ανά φύση (σε ονομαστικούς όρους)										
Προσωπικού										
Άλλο λειτουργικό κόστος										
Απόσβεση										
Κόστος κεφαλαίου										
Έκτακτες δαπάνες										
Συνολικό κόστος										
Σύνολο % ν/ν-1										
Προσωπικού % ν/ν-1										
Λοιπό λειτ.κόστος % ν/ν-1										
Ανά υπηρεσία (σε ονομαστικούς όρους)										
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας										
Επικοινωνίες										
Αεροναυτιλία										
Εποπτεία										
Έρευνα και διάσωση										
Αεροναυτικές πληροφορίες										
Μετεωρολογικές υπηρεσίες										
Κόστος επίβλεψης										
Άλλο κρατικό κόστος										
Συνολικό κόστος										
Σύνολο % ν/ν-1										
ΑΤΜ % ν/ν-1										
Επικοινωνία,αεροπλοΐα και επιτήρηση % ν/ν-1										
Συμπληρωματικές πληροφορίες για το κόστος κεφαλαίου και το κόστος κοινών έργων (σε ονομαστικούς όρους)										
Βάση μέσων περιουσιακών στοιχείων										
Πάγια περιουσιακά στοιχεία καθαρής λογιστικής αξίας										
Προσαρμογές των συνολικών περιουσιακών στοιχείων										
Καθαρά τρέχοντα περιουσιακά στοιχεία										
Βάση συνολικών περιουσιακών στοιχείων										
Κόστος κεφαλαίου %										
% Τιμή του κόστους κεφαλαίου προφόρων										
Απόδοση μετοχικού κεφαλαίου %										
Μέσο επιτόκιο δανείων %										
Κόστος κοινών έργων										
Κοινό έργο 1										
Συμπληρωματικές πληροφορίες για τον πληθωρισμό και συνολικό κόστος σε πραγματικούς όρους										
Πληθωρισμός % ([1])										
Συνολικό κόστος σε πραγματικούς όρους ([2])										
Σύνολο % ν/ν-1										
Αφαίρεση του κόστους των εξαιρούμενων πτήσεων VFR (σε ονομαστικούς όρους)										
Συνολικό κόστος										
Κόστος των εξαιρούμενων πτήσεων VFR										
Συνολικό κόστος μετά την αφαίρεση ([3])										

Κόστος και βασικά περιουσιακά στοιχεία σε εκατοντάδες χιλιάδες εθνικού νομίσματος - Μονάδες εξυπηρέτησης σε εκατοντάδες χιλιάδες

([1]) Προβλεπόμενος πληθωρισμός που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του καθορισμένου κόστους σε ονομαστικούς όρους - πραγματικός πληθωρισμός καταγεγραμμένος από την EUROSTAT

([2]) Καθορισμένο κόστος (σχέδιο επιδόσεων) σε πραγματικούς όρους - πραγματικό κόστος σε πραγματικούς όρους

([3]) Καθορισμένο κόστος (μετά την αφαίρεση του κόστους των πτήσεων VFR) που αναφέρεται στο παράρτημα II (σε ονομαστικούς όρους)

2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη, καθώς και οι πάροχοι 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 της μεθόδου 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, των ενδεχόμενων προσαρμογών του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων και της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου·

— περιγραφή του συνολικού καθορισμένου κόστους για κάθε αερολιμένα υπαγόμενο στη διάταξη του παρόντος κανονισμού για κάθε ζώνη χρέωσης τερματικής εξυπηρέτησης· για αερολιμένες με λιγότερες από 20 000 εμπορικές κινήσεις ετησίως, οι οποίες υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των κινήσεων των τριών προηγούμενων ετών, το κόστος επιτρέπεται να υποβάλλεται συγκεντρωτικά·

— περιγραφή των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για την κατανομή του κόστους μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης για κάθε αερολιμένα υποκείμενο στη ρύθμιση·

— 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, δίκτυα παρατήρησης επιφανείας και ανωτέρας ατμόσφαιρας, μετεωρολογικά επικοινωνιακά συστήματα, κέντρα επεξεργασίας δεδομένων και έρευνα βασικής υποστήριξης, εκπαίδευσης και 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·

— όπως απαιτείται στο σημείο 1, δεκαοκτώ μήνες πριν την έναρξη περιόδου αναφοράς, περιγραφή της αναφερόμενης πρόγνωσης κόστους και κίνησης·

— κάθε έτος περιόδου αναφοράς, περιγραφή του αναφερόμενου πραγματικού κόστους και της διαφοράς του ως προς το καθορισμένο κόστος.».

3) Στο παράρτημα ΙΙΙ, το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«1.2 Πρόσθετες πληροφορίες

Επιπροσθέτως, οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών παρέχουν τουλάχιστον τις κάτωθι πληροφορίες:

— περιγραφή των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται 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 διαφορών μεταξύ των προβλεπόμενων και των πραγματικών μη εμπιστευτικών στοιχείων για το έτος (ν-1)·

— περιγραφή και επεξήγηση 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·

— αιτιολόγηση του κόστους κεφαλαίου, καθώς και των συνιστωσών της βάσης των στοιχείων ενεργητικού, των ενδεχόμενων προσαρμογών του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων και της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου.».

4) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Υπολογισμός των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και των τιμών μονάδας

1. Υπολογισμός των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή

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

1.2 Για τον υπολογισμό του συντελεστή απόστασης, διαιρείται διά του εκατό ο αριθμός χιλιομέτρων που διανύθηκαν σε απόσταση μέγιστου κύκλου 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.

1.3 Εάν τα σημεία εισόδου και εξόδου μιας πτήσης είναι τα ίδια σε μια ζώνη χρέωσης, ο συντελεστής απόστασης ισούται με την απόσταση μέγιστου κύκλου μεταξύ των σημείων αυτών και του πιο απομακρυσμένου σημείου στο σχέδιο πτήσης, πολλαπλασιασμένη επί δύο.

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

1.5 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 αξιοπλοΐας 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 μία φορά ανά έτος.

2. Υπολογισμός των τιμών μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή

2.1 Η τιμή μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζεται πριν την έναρξη κάθε έτους της περιόδου αναφοράς.

2.2 Υπολογίζεται με διαίρεση του προβλεπόμενου συνολικού αριθμού μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή του αντίστοιχου έτους δια του αλγεβρικού αθροίσματος των κάτωθι στοιχείων:

i) το καθορισμένο κόστος του αντίστοιχου έτους,

ii) εφαρμογή της διαφοράς μεταξύ προβλεπόμενου και πραγματικού πληθωρισμού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1,

iii) οι μεταφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφοι 2 έως 7,

iv) οι μεταφορές από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς που προκύπτουν από την εφαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 8,

v) τα κέρδη και τα πρόστιμα που προκύπτουν από καθεστώτα παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2,

vi) για τις δύο πρώτες περιόδους αναφοράς, τα πλεονάσματα ή τα ελλείμματα από την είσπραξη των κρατών μελών έως και το έτος 2011,

vii) αφαίρεση του κόστους των πτήσεων VFR, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4.».

5) Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Υπολογισμός των μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης και των τιμών μονάδας

1. Υπολογισμός των μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης

1.1 Η μονάδα τερματικής εξυπηρέτησης ισούται με τον συντελεστή βάρους του αντίστοιχου αεροσκάφους.

1.2 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 1.5, 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.

2. Υπολογισμός των τιμών μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης

2.1 Η τιμή μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης υπολογίζεται πριν την έναρξη κάθε έτους της περιόδου αναφοράς.

2.2 Υπολογίζεται με διαίρεση του προβλεπόμενου συνολικού αριθμού μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης του αντίστοιχου έτους δια του αλγεβρικού αθροίσματος των κάτωθι στοιχείων:

i) το καθορισμένο κόστος του αντίστοιχου έτους·

ii) εφαρμογή της διαφοράς μεταξύ προβλεπόμενου και πραγματικού πληθωρισμού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·

iii) οι μεταφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφοι 2 έως 7·

iv) οι μεταφορές από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς που προκύπτουν από την εφαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 8·

v) τα δώρα και τα πρόστιμα που προκύπτουν από καθεστώτα παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 2·

vi) για τις δύο πρώτες περιόδους αναφοράς, οι υπερβάσεις ή οι υστερήσεις ανάκτησης από τα κράτη μέλη έως και το έτος πριν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στα τερματικά τέλη·

vii) αφαίρεση του κόστους των πτήσεων VFR, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4.».

6) Το παράρτημα VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Μηχανισμός χρέωσης

1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα κράτη μέλη, καθώς και οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών συμπληρώνουν τον κάτωθι πίνακα αναφοράς για κάθε ζώνη χρέωσης υπό την αρμοδιότητά τους και για κάθε περίοδο αναφοράς. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης συγκεντρωτικό πίνακα 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.

Πίνακας 2 -Υπολογισμός της τιμής μονάδας

Ονομασία ζώνης χρέωσης Ονομασία φορέα	Περίοδος αναφοράς: N – (N+4)

Υπολογισμός τιμής μονάδας	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Καθορισμός κόστους σε ονομαστικούς όρους και αναπροσαρμογή πληθωρισμού					
Καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους – εκτός των πτήσεων VFR (εκ μεταφοράς από το παράρτημα II)					
Πραγματικό κόστος καταγεγραμμένο από την EUROSTAT – παράρτημα II					
Προβλεπόμενος πληθωρισμός - παράρτημα II					
Επικαιροποίηση πληθωρισμού – άρθρο 6 παρ. 1: ποσό προς μεταφορά στο έτος v					
2. Προβλεπόμενες και πραγματικές συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης					
Προβλεπόμενες συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης (σχέδιο επιδόσεων)					
Πραγματικές συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης					
Πραγματικές / προβλεπόμενες συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης (σε ποσοστό %)					
3. Κόστος υποκείμενο σε καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας (ANSP)					
Καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους – εκτός των VFR (εκ μεταφοράς από το παράρτημα II)					
Αύξηση πληθωρισμού – άρθρο 6 παρ. 1: ποσό προς μεταφορά στο έτος v					
Κυκλοφορία – άρθρο 11α παρ. 2: ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Καταμερισμός του κινδύνου κίνησης – άρθρο 11α παρ. 2 έως 7: πρόσθετα έσοδα προς μεταφορά στο έτος v					
Καταμερισμός κινδύνου κίνησης – άρθρο 11α παρ. 2 έως 7: ζημίες προς μεταφορά στο έτος v					
Ανεξέλεγκτο κόστος – άρθρο 11α παρ. 8 στοιχείο γ): ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Δώρα ή πρόστιμα για επιδόσεις – άρθρο 12 παρ. 2					
Πλεονάσματα ή ελλείμματα ([1]) : ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Σύνολο για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας του έτους v					
Καταμερισμός κινδύνου κίνησης – άρθρο 11α παρ. 2 έως 7: πρόσθετα έσοδα προς μεταφορά στο έτος v					
Καταμερισμός κινδύνου κίνησης – άρθρο 11α παρ. 2 έως 7: ζημίες προς μεταφορά στο έτος v					
Παράμετροι καταμερισμού κινδύνου κίνησης					
% πρόσθετων εσόδων επιστραφέντων στο χρήστες το έτος v+2 άρθρο 11α παρ. 4 πρώτο εδάφιο					
% ζημιών που επιβάρυναν τους χρήστες του εναερίου χώρου – άρθρο 11α παρ. 4 δεύτερο εδάφιο					
4. Κόστος μη υποκείμενο στον καταμερισμό κινδύνου κίνησης – άρθρο 11α παρ. 2					
Καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους – εκτός των VFR (εκ μεταφοράς από το παράρτημα II)					
Αύξηση πληθωρισμού – άρθρο 6 παρ. 1: ποσό προς μεταφορά στο έτος v					
Κίνηση – άρθρο 11α παρ. 2: ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Ανεξέλεγκτο κόστος – άρθρο 11α παρ. 8 στοιχείο γ): ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Δώρα ή πρόστιμα ([1]): ποσά προς μεταφορά στο έτος v					
Σύνολο για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας του έτους v					
5. Άλλα έσοδα – εφαρμοζόμενη τιμή μονάδας (σε εθνικό νόμισμα)					
Έσοδα από άλλες πηγές – άρθρο 3					
Γενικό σύνολο για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας του έτους v					
Τιμή μονάδας του έτους v (σε εθνικό νόμισμα) Συνιστώσα ANSP της τιμής μονάδας Συνιστώσα MET της τιμής μονάδας Συνιστώσα εθνικής υπηρεσίας-κράτους της τιμής μονάδας					
Τιμή μονάδας του έτους v που εφαρμόσθηκε χωρίς άλλα έσοδα					

Κόστος, έσοδα και άλλα ποσά σε εκατοντάδες χιλιάδες εθνικού νομίσματος – Μονάδες εξυπηρέτησης σε εκατοντάδες χιλιάδες

([1]) Παράρτημα IV-V 2.vi) – πλεονάσματα/ελλείμματα κατά το έτος έναρξης ισχύος του κανονισμού

2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Επιπροσθέτως, τα οικεία 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 διεπιδοτήσεων μεταξύ αερολιμένων·

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

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

— περιγραφή των μεταφορών των υπερβάσεων ή υστερήσεων ανάκτησης από τα κράτη μέλη έως το έτος 2011 για τα τέλη διαδρομής και έως το έτος πριν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για τα τέλη τερματικής εξυπηρέτησης·

— περιγραφή των εκ μεταφοράς υστερήσεων σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο·

— περιγραφή ανά συντελεστή των εκ μεταφοράς ποσών από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8 σημείο γ)·

— περιγραφή άλλων εσόδων, εφόσον υπάρχουν·

— περιγραφή των μαθηματικών τύπων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των τελών τερματικής εξυπηρέτησης·

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